BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2004. szeptember 22.)

az Egyesült Királyság által Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd. számára nyújtani tervezett állami támogatásról

(az értesítés a C(2004) 3349. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2005/301/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdése első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

az érdekelt feleknek a fent idézett rendelkezésekkel kapcsolatos észrevételeik benyújtására történő felszólítását [1] követően,

mivel:

I. ELJÁRÁS

(1) 2002. december 16-án kelt levelében az Egyesült Királyság értesítette a Bizottságot azon tervéről, hogy regionális támogatást nyújt a Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd. (továbbiakban: „PCA UK") részére. A Bizottság 2003. február 7-én további információt kért, melyet az Egyesült Királyság 2003. március 7-én kelt levelében bocsátott rendelkezésére.

(2) 2003. április 30-án kelt levelében a Bizottság tájékoztatta az Egyesült Királyságot azon határozatáról, hogy kezdeményezi az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárást, mivel úgy találta, hogy kétségek merültek fel a támogatás közös piaccal való összeegyeztethetősége tekintetében.

(3) A Bizottság eljárás kezdeményezéséről szóló határozatát közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* [2]. A Bizottság felszólította az érdekelt feleket észrevételeik benyújtására. A Bizottsághoz az érdekelt felektől nem érkeztek észrevételek.

(4) Miután az Egyesült Királyság 2003. július 25-én az észrevételek benyújtási határidejének meghosszabbítását kérelmezte, az Egyesült Királyság 2003. szeptember 5-én benyújtotta az eljárás megkezdésével kapcsolatos észrevételeit. 2003. október 17-én sor került a Bizottság, az Egyesült Királyság és a kedvezményezett közötti találkozóra, melyet követően a Bizottság 2003. október 20-án újabb információkérést intézett az Egyesült Királysághoz. Az Egyesült Királyság 2004. február 19-én és május 4-én bocsátotta rendelkezésre az információkat.

II. AZ INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA ÉS ANNAK KEDVEZMÉNYEZETTJE

(5) A tervezett támogatást a PCA UK, a francia PSA Peugeot Citroën (a továbbiakban: „PSA") egyik leányvállalatának nyújtanák. A PSA gépjárművek tervezésével, eladásával és gyártásával foglalkozik. 2003-ban a PSA világszerte 3 286 100 járművet értékesített, és ezzel 54,238 milliárd euró forgalmat, illetve 2,195 milliárd euró üzemi eredményt ért el.

A projekt

(6) A bejelentett projekt a jelenlegi Peugeot 206-ost helyettesítő új modell, valamint a kapcsolódó termékek gyártásához szükséges beruházást érinti.

(7) A ryton-i üzem jelenlegi kapacitása évi 183 500 jármű. A jelenlegi 206-os modellt 2008-tól fokozatosan megszüntetik, és egy új padlólemezzel kialakított új modellt vezetnek be. Az üzem kapacitása várhatóan továbbra is évi 183 500 jármű marad.

[1] HL C 147., 2003.6.24., 2. o.
[2] Lásd az 1. lábjegyzetet.

(8) A bejelentett projekt megkezdését 2005-re tervezik, és annak tervezett befejezése 2010-re várható. Az Egyesült Királyság szerint a projekt magában foglalja az új modell gyártására vonatkozó, új (festőműhely, metálfényezés) vagy átalakított (a karosszériaműhely felszerelése az új padlólemezekhez való új gépekkel, végszerelés) gyártósorok beszerelését. Az infrastruktúramunkálatok kedvezőbb környezeti, munka- és biztonsági körülményekre is kiterjednek, valamint magukban foglalnak egy, a befejezett járműveknek kialakított új gépjárműparkot. Az Egyesült Királyság szerint a teljes szükséges beruházás nominális értékben kifejezve 187 760 millió GBP.

(9) Az Egyesült Királyság szerint a projekt helyszínhez nem kötött, és a PSA a projekt alternatív helyszíneként a Szlovákiában található Trnava-t fontolgatja. A PSA 2003. januárban bejelentette, hogy a zöldmezős beruházás helyszínéül Trnava-t választották. Az új Trnava üzemben 2008-ban kezdődik a gyártás, és évi mintegy 300 000 kisautót gyártanak a Peugeot 206-ost helyettesítő új modellel azonos típusú autóból. Az Egyesült Királyság szerint a PSA azt fontolgatja, hogy a ryton-i gyártás fokozatos megszüntetésével egy időben növelje-e a tervezett trnava-i kapacitást.

Jogalap, beruházási és támogatási összegek

(10) A project a jelenlegi ryton-i PSA üzemben valósul meg, a West Midlands régióban. A Ryton-on-Dunsmore a 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja szerinti területek közé tartozik, melynek a 2000 és 2006 közötti időszakra vonatkozó regionális felső határát 10 %-os nettó támogatási egyenértékben határozták meg.

(11) A bejelentett támogatást a jóváhagyott *Regional Selective Assistance támogatási program* ([3]) keretében nyújtják, melynek jogalapja az 1982-es iparfejlesztési törvény 7. szakasza.

(12) A javasolt támogatás közvetlen támogatás formájában történik, melynek kifizetését a 2005 és 2010 közötti időszakra ütemeznék. Ennek összege 19,100 millió GBP nominális bruttó támogatástartalom, melynek aktualizált értéke 14,411 millió GBP bruttó támogatástartalom (alapév 2002, 6,01 %-os leszámítolási kamatláb). A támogatható beruházások összege 187,760 millió GBP nominális értékben kifejezve és 146,837 GBP aktualizált értékben kifejezve. Ezért az Egyesült Királyság által bejelentett támogatásintenzitás 9,81 % bruttó támogatási egyenértéket jelent.

(13) A projektet semmilyen egyéb közösségi támogatásban vagy finanszírozásban nem részesítették.

III. AZ ELJÁRÁS KEZDEMÉNYEZÉSÉNEK ALAPJAI

(14) A Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárás kezdeményezéséről szóló, 2003. április 30-i határozatában ([4]) a Bizottság kételyeket támasztott a javasolt támogatás szükségességéről és arányosságáról. Ezen kételyek eloszlatása érdekében a Bizottság további tisztázást és dokumentumokat kért.

(15) A támogatás szükségessége tekintetében a Bizottság kétségbe vonta, hogy Trnava a szóban forgó projekt életképes alternatívájának tekinthető. A helyi körülményekkel kapcsolatban további bizonyítékot kért, például a helyszínről készített tanulmányt, annak igazolására, hogy a gépjármű-keretrendszer jelentésén belül a projekt valóban nem helyszínhez kötött.

(16) A támogatás arányossága tekintetében a Bizottság az alábbiakkal kapcsolatban támasztott kételyeket:

— a támogatható költségek pontos kiszámítása;

— a beszállítók szerszámokkal történő ellátásával kapcsolatos beruházásoknak a támogatható költségekbe történő belefoglalása;

— a ryton-i földterület, épületek, gépezetek és felszerelés magasabb beruházási költségeinek indoklása Trnava tekintetében;

— a trnava-i alkatrészek és anyagok alacsonyabb üzemeltetési költségeinek indoklása;

— a ryton-i létszámleépítési költségek pontos kiszámítása.

(17) Végül a Bizottság kétségeket támasztott a regionális kiigazítás („top-up”) megállapításának összefüggésében az Egyesült Királyság által előterjesztett kapacitásvariációk kiszámításával kapcsolatban.

IV. AZ EGYESÜLT KIRÁLYSÁG ÉSZREVÉTELEI

(18) Az Egyesült Királyság 2003. szeptember 5-én nyújtotta be az eljárás megkezdésével kapcsolatos észrevételeit, valamint 2004. február 19-én és május 4-én további információkat.

(19) A támogatás szükségessége tekintetében az Egyesült Királyság újonnan megerősítette, hogy a projekt helyszínhez nem kötött. E célból az Egyesült Királyság okirati bizonyítást mutatott fel arra, hogy a projekt tekintetében Trnava a ryton-i üzem életképes műszaki alternatívája.

(20) Az Egyesült Királyság további információkat is rendelkezésre bocsátott a Bizottság által az eljárás megkezdésekor a támogatás arányosságával kapcsolatban támasztott kételyeket illetően.

([3]) Az N 731/00. sz. ügy esetében a kifogások emelésétől történő eltekintésről szóló, 2001. április 25-i bizottsági határozat (C 211., 2001.7.28., 48. o.).

([4]) Lásd a 1. lábjegyzetet.

(21) 2003. szeptember 5-én kelt levelében az Egyesült Királyság egy új költség-haszon elemzést nyújtott be, mely számos fontos szempontból – többek között Trnava-ban a gépekre és berendezésekre fordított magasabb beruházási költségek, viszont alacsonyabb laborüzemeltetési költségek Ryton-ban, illetve Trnava esetében alacsonyabb üzemeltetési költségek energia és víz, valamint a be és ki irányuló szállítás tekintetében – különbözött a kezdetben bejelentettől. Bizonyos változtatások olyan kérdéseket érintettek, melyekkel kapcsolatban a Bizottság nem támasztott kételyeket.

(22) 2004. február 19-én kelt levelében az Egyesült Királyság a költség-haszon elemzés új változatát nyújtotta be, mely – bizonyos különbségektől eltekintve (például a ryton-i laborköltségekre vonatkozó számadatok, valamint Trnava estében a szállítási költségeket visszaállították a kezdetben bejelentettekre) – nagyjából megegyezett a 2003. szeptemberivel. Az Egyesült Királyság tisztázta azokat a kérdéseket, melyekkel kapcsolatban Bizottság az eljárás megkezdésekor kételyeket támasztott, valamint azokat a pontokat, melyeket az eljárás megkezdése után módosítottak. 2004. május 4-én kelt levelében az Egyesült Királyság közölte a Bizottsággal, hogy a projekt 2004 legvégéig vagy 2005 elejéig esetleg nem kezdődik el. A 2004. februári költség-haszon elemzést ennek megfelelően módosították, és a beruházás első éveként 2005-öt jelölték meg.

(23) A trnava-i földköltségek tekintetében az Egyesült Királyság állítása szerint ilyen költségek nem merülnek fel, mivel a projekt a telephely jelenlegi határain belül végrehajtható. A projekthez hozzávetőlegesen 30 hektárnyi földre lenne szükség, melynek aktualizált értékben kifejezett költsége 0,512 millió GBP.

(24) Az épületek, gépek és berendezések beruházási költségei tekintetében az Egyesült Királyság a Bizottság észrevételeinek figyelembevétele céljából kiigazította a 2004. februári költség-haszon elemzést. Míg az eredetileg bejelentett költség-haszon elemzés csak a projekt Trnava-ban történő elhelyezéséhez szigorúan szükséges költségeket vette figyelembe, a módosított változat figyelembe veszi a projekt számlájára írható állandó és általános költségek részesedését is. Következésképpen a Trnava-ra vonatkozó alternatív eredmények költségesebbek, mint a Ryton üzem átalakítása.

(25) A beszállító szerszámokkal történő ellátásával kapcsolatos beruházási költségek tekintetében az Egyesült Királyság megerősítette, hogy azokat nem tekintették támogatható költségeknek, és azokat a 2004. februári költség-haszon elemzés nem tartalmazza; mivel e költségek mindkét forgatókönyv szükséges részét képezik, így a ryton-i hátrányt nem befolyásolják.

(26) Az alkatrészekkel és anyagokkal kapcsolatos működési költségek tekintetében az Egyesült Királyság rendelkezésre bocsátotta a 2003. májusi PSA belső tervezési dokumentum másolatait, melyek szerint az alkatrészköltség a csoport gyártóhelyeitől függően változik. A ryton-i és trnava-i alkatrészköltségek közötti legfőbb különbség a jelentősen alacsonyabb trnava-i óradíjakból fakad, amely alacsonyabb költségeket jelent a helyszínen előállított nagyobb méretű alkatrészek, mint például lökhárítók, műszerfalak, ülések, ajtóelemek és műszerfalpanelek esetében.

(27) Az Egyesült Királyság dokumentumokat bocsátott továbbá rendelkezésre az energia és víz, illetve beszállítás tekintetében előreláthatóan alacsonyabb trnava-i működési költségek alátámasztására. A beszállítási költségek tekintetében az Egyesült Királyság rendelkezésre bocsátotta a trnava-i telephelyre vonatkozó belső tervezési dokumentumok naprakésszé tett, 2003. novemberi változatának másolatát, melyben a kezdetben becsült költségeket a helyileg ellátott alkatrészek magasabbra becsült költséghányadának kiegyenlítése érdekében csökkentették.

(28) Az létszámleépítési költségek tekintetében az Egyesült Királyság pontosította, hogy azokat – a ryton-i üzem lezárásával kapcsolatos költségekhez hasonlóan – a trnava-i megoldás többletköltségeiként figyelembe vették a 2004. februári költség-haszon elemzéshez. Az Egyesült Királyság további részleteket is rendelkezésre bocsátott e költségek kiszámításával kapcsolatban. Ezzel szemben viszont az Egyesült Királyság a költség-haszon elemzésben a ryton-i telephellyel kapcsolatban semmiféle fenntartási beruházást nem tüntetett fel, mivel mindkét forgatókönyv esetében szükség lenne fenntartási beruházásokra.

(29) Végül pedig, a „top-up” tekintetében az Egyesült Királyság újra megerősítette, hogy a + 2 %-os tényező alkalmazandó a 2004. februári költség-haszon elemzés eredményeként megállapított regionális hátrányra, mivel a támogatott projekt következményeként nem növelik a gyártást.

V. AZ INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

(30) Az Egyesült Királyság által bejelentett, a PCA UK részére történő intézkedés a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősül. Az intézkedést az állam finanszírozná, vagy annak finanszírozása állami forrásokon keresztül történne. Továbbá, mivel a támogatás a projekt finanszírozásának jelentős hányadát képezi, az a közösségi verseny torzulásával fenyeget, hiszen a támogatásban nem részesülő versenyzőkkel szemben előnyben részesíti a PCA UK-t. Végül pedig, a tagállamok között a gépjárműpiacon kiterjedt a kereskedelem, és abban a PSA kiemelkedő szerepet játszik.

(31) A Szerződés 87. cikkének (2) bekezdése bizonyos, a Szerződéssel összeférhetetlen támogatástípusokat sorol fel. A támogatás jellegének és céljának fényében, illetve a vállalat földrajzi elhelyezkedése tekintetében, a cikk a), b) és c) albekezdései nem alkalmazandóak a szóban forgó tervre. A Szerződés 87. cikkének (3) bekezdése a támogatás egyéb, a közös piaccal összeférhetőnek tekinthető formáit határozza meg. A Bizottság megjegyzi, hogy a projekt a Ryton-on-Dunsmore térségben helyezkedik el, mely a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján – 10 %-os nettó támogatástartalomban megállapított regionális támogatási felső határértékkel – támogathatónak minősül.

(32) A szóban forgó támogatás tervezett kedvezményezettje a gépjárművek gyártásával és összeállításával foglalkozó PCA UK. Ezért a vállalat a gépjárműipar részére nyújtott állami támogatás közösségi keretrendszere [5] (a továbbiakban: „a gépjármű-keretrendszer") szerinti gépjárműipar részét képezi.

(33) A gépjármű-keretrendszer 2.2. a) bekezdése szerint valamennyi olyan támogatást, melyet a közhatóságok – a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésével összhangban – a gépjárműiparban működő vállalat számára engedélyezett valamely támogatási program keretében egy egyedi projektnek terveznek nyújtani, a támogatás nyújtása előtt be kell jelenteni, amennyiben azok elérik az alábbi két küszöb egyikét: i. a projekt teljes költsége eléri az 50 millió eurót, ii. a projekt számára nyújtott teljes bruttó támogatás – legyen az állami vagy közösségi támogatás – eléri az 5 millió eurót. Mind a projekt teljes költsége, mint a támogatás összege meghaladja a bejelentési küszöböket. Ezért a PCA UK részére javasolt regionális támogatás bejelentésekor az Egyesült Királyság megfelelt a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdésében foglalt követelményeknek.

(34) A gépjármű-keretrendszer szerint a Bizottságnak biztosítania kell, hogy a nyújtott támogatás egyrészt szükséges a projekt megvalósításához, másrészt arányos az általa megoldani kívánt problémák súlyosságával. Ahhoz, hogy a Bizottság állami támogatást engedélyezhessen a gépjárműiparban, a fenti két feltétel, vagyis a szükségesség és arányosság, közül mindkettőt teljesíteni kell.

(35) A gépjármű-keretrendszer 3.2 bekezdésének a) pontja szerint a regionális támogatás szükségességének igazolásához a támogatás kedvezményezettjének világosan igazolnia kell, hogy projektjéhez gazdaságilag életképes alternatív helyszínt tud felmutatni. Amennyiben a csoporton belül nincs más olyan – akár új, akár már meglévő – ipari terület, mely képes a szóban forgó beruházás befogadására, a vállalkozás – akár támogatás hiányában is – kénytelen lenne projektjét az egyetlen elérhető telephelyen végrehajtani. Ezért regionális támogatás nem engedélyezhető olyan projektre, mely helyszínhez kötött.

(36) Az Egyesült Királyság által benyújtott dokumentációt és információk értékelését követően a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a trnava-i üzem tervrajzai, valamint a helyszínválasztás folyamatával, illetve a műszaki tulajdonságokkal kapcsolatos dokumentumok szerint az üzem képes otthont adni a vizsgált projektnek. Az üzemben jelenleg tervezett gyártás 2006-tól kezdődően óránként 55 gépkocsi. Az üzem viszont, az új óránkénti 32 autó gyártására alkalmas gyártósor megvalósításával képes lenne óránként mintegy 87 gépkocsit előállítani. A jelenlegi üzem határain belül van elegendő hely ilyen bővítésre, valamint az infrastrukturális adottságok máris megfelelnek a magasabb előállítási mennyiségeknek.

(37) Emellett a Bizottság megjegyzi, hogy a sajtójelentések szerint a vizsgált projekttel kapcsolatban a PSA csoport a ryton-i üzem lehetséges alternatívájaként továbbra is fontolgatja a trnava-i üzemet.

(38) A 36. és 37. preambulumbekezdésben említett információk alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a vizsgált projekt esetében Trnava valóban a Ryton életképes alternatívája.

(39) A Bizottság azt is ellenőrizte, hogy a projekt tartalmazza a régi gyártósorok teljes leszerelését, valamint egy teljesen új gépezet, illetve berendezések olyan általános gyártási struktúrába történő beszerelését, mely egyértelműen különbözik az előzőtől. A projekt ezért a gépjármű-keretrendszer szerinti átalakításnak minősül.

(40) A Bizottság megállapítása szerint a projekt helyszínhez nem kötött, így regionális támogatásra jogosultnak tekinthető, mivel a támogatás szükséges ahhoz, hogy felkeltse a beruházók érdeklődését a támogatott régiót illetően.

(41) A gépjármű-keretrendszer 3.2. b) bekezdése értelmében az érintett támogatott régióban alkalmazandó regionális rendszer alapján állapítják meg a támogatható költségeket. Az Egyesült Királyság által a támogatható költségek kiszámításával, valamint a beszállítók szerszámokkal történő ellátásával kapcsolatos beruházások tekintetében rendelkezésre bocsátott további információk vizsgálatát követően a Bizottság ellenőrizte, hogy a költségek aktualizált értékben kifejezve 146,837 millió GBP összegig tekinthetők támogathatónak.

(42) A gépjármű-keretrendszer 3.2. bekezdésének c) pontja értelmében a Bizottságnak biztosítania kell, hogy a tervezett támogatás arányos az által megoldani kívánt regionális problémákkal. E célból egy költség-haszon elemzést használnak fel.

[5] HL C 279., 1997.9.15., 1. o. A gépjármű keretrendszer érvényessége 2002. december 31-én járt le, de továbbra is alkalmazandó azon állami támogatásokra, melyeket az említett időpontot megelőzően jelentettek be a Bizottságnak. Lásd a Bizottság tagállamokhoz intézett közleményét (HL C 258., 2000.9.9., 6. o.).

(43) A helyszínhez nem kötött elemek tekintetében a költség-haszon elemzés összeveti a projekt szóban forgó régióban történő végrehajtásához a beruházót terhelő költségeket azokkal a költségekkel, melyeket ugyanazon projekt más helyszínen való végrehajtása esetén kellene viselnie. Ezen összehasonlítást a Bizottság a szóban forgó támogatott régió egyedi hátrányainak megállapításához használja fel. A Bizottság e regionális hátrányok korlátain belül engedélyez regionális támogatásokat.

(44) A gépjármű-keretrendszer 3.2 bekezdésének c) pontjával összhangban a ryton-i régió üzemeltetési hátrányait, a Trnava-val összevetve, a költség-haszon elemzés három-éves időszakra vetítve méri fel, mivel e kérdéses projekt nem zöldmezős beruházás. Az Egyesült Királyság által benyújtott végleges költség-haszon elemzés – a gépjármű-keretrendszer I. melléklete 3.3. bekezdésének megfelelően – a 2008 és 2010 közötti időszakot, vagyis a gyártás kezdetétől számított három évet öleli fel. A referenciaévként tekintett 2002-es év alapján a bejelentett költség-haszon elemzés a ryton-i helyszín esetében 18,772 millió GBP nettó költséghátrányt tüntet fel a trnava-i helyszínnel szemben. A projekt ennek eredményeként kapott regionális hátrány-hányada ([6]) 12,78 %.

(45) A Bizottság megvizsgálta az Egyesült Királyság által, a Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárás kezdeményezéséről szóló határozatot követően benyújtott további információkat és dokumentumokat. A telekköltségek tekintetében a Bizottság elutasítja az Egyesült Királyság azon érvét, miszerint nem kell ilyen költségeket belefoglalni a költség-haszon elemzésbe, hiszen a projekt a Trnava telephely jelenlegi határain belül megvalósítható. A szóban forgó földterületet a PSA nemrégiben vásárolta meg azzal a kifejezett szándékkal, hogy otthont adjon a projektnek, amennyiben a végleges választás Ryton helyett Trnava-ra esik. Ezért annak költségét fel kell tüntetni a Trnava-val kapcsolatos költségek között, melyek ennek következtében 0,512 millió GBP-vel emelkednek.

(46) Az épületekkel, gépekkel és berendezésekkel, valamint a beszállítók szerszámokkal történő ellátásával kapcsolatos beruházási költségek tekintetében a Bizottság elfogadja a 2004. februári költség-haszon elemzésben szereplő adatokat, melyek szerint a ryton-i üzem átalakítása aktualizált értékben kifejezve 4,522 millió GBP-vel kevesebbe kerülne, mint a trnava-i üzem bővítése.

([6]) $\frac{\text{Nettó költséghátrány}}{\text{Támogatható beruházás}} = \frac{18,772}{146,837} = 12,78\ \%$ (ld. fent 11. preambulumbekezdést.)

(47) Az eljárás kezdeményezése után rendelkezésre bocsátott dokumentumok alapján, az alkatrészekkel és anyagokkal kapcsolatos üzemeltetési költségek tekintetében a ryton-i üzem költség szempontjából hátrányos helyzetben van egyes helyben gyártott olyan alkotórészek tekintetében, melyeknél fontos a helyi munkaerő hozzáadott értéke. A költség-haszon elemzés nem tartalmaz viszont költség-különbségeket az olyan alkatrészek esetében (például motor vagy sebességváltó), melyeknek világszerte ugyanaz a beszállítója. Az új információk vizsgálatát követően a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az ezzel kapcsolatos számadatok elfogadhatók a költség-haszon elemzés céljából.

(48) A fentiekhez hasonlóan, a rendelkezésre bocsátott új információ elegendő annak igazolásához, hogy a 2004-es költség-haszon elemzés energia-, víz-, belső szállítási, valamint létszámleépítési költségekkel kapcsolatos naprakésszé tett adatai dokumentumokkal alátámaszthatóak, és azok elfogadható becsléseket tükröznek a fenti költségeknek a költség-haszon elemzés által felölelt időszak során történő alakulásáról.

(49) A Bizottság vizsgálatából származó költség-haszon elemzés csupán csekély mértékben tér el az Egyesült Királyság által az eljárás kezdeményezését követően benyújtott elemzéstől, míg sokkal nagyobbak a különbségek a kezdetben bejelentettel elemzéssel összevetve. A Bizottság szerint a költség-haszon elemzés 2002-es értékekben kifejezve 18,260 millió GDP nettó hátrányt ([7]) tartalmaz a ryton-i üzem esetében (vö. 18,772 millió GBP az Egyesült Királyság szerint). A projekt ebből eredő regionális hátrány-hányada 12,44 % ([8]) (vö. 12,78 % az Egyesült Királyság szerint).

(50) Végül a Bizottság elemzésében mérlegeli a regionális kiigazítás („top-up") kérdését, figyelembe véve a szóban forgó gépjárműgyártó kapacitásának a beruházási időszak alatt történő növelését vagy csökkentését. A költség-haszon elemzés eredményeként kapott regionális hátrány-hányad emelkedése engedélyezett, feltéve hogy a támogatás kedvezményezettje nem nehezíti a gépjárműipart érintő kapacitásproblémákat. A költség-haszon elemzésből származó regionális hátrányhányad viszont csökken, ha a támogatás kedvezményezettje esetleg súlyosbítja az ipar többletkapacitásból származó problémáját.

([7]) Az Egyesült Királyság előterjesztése szerinti eredeti nettó költséghátrány (18,772 millió GBP) – Trnava földköltség (0,512 millió GBP) (lásd a fenti 44. pontot) = 18,260 millió GBP.

([8]) $\frac{\text{Új nettó költséghátrány}}{\text{Támogatható beruházás}} = \frac{18,26 \text{ millió GBP}}{146,837 \text{ millió GBP}} = 12,44\ \%.$

(51) A Bizottság elutasítja az Egyesült Királyság azon érvelését, miszerint a kapacitásban történő változást csupán a vizsgált projekt alapján, és nem a PSA európai gyártókapacitása tekintetében kell kiszámítani. A gépjármű-keretrendszer szerint a költség-haszon elemzés azonos projekteket vet össze, ami többek között azonos számú gépjármű gyártásával kapcsolatos projekteket jelent. Ebből következően igaz, de lényegtelen, hogy a vizsgált projekt nem befolyásolná a PSA általános gyártókapacitását. A gépjármű-keretrendszer 3.2. bekezdésének d) pontjában egyértelműen megállapítottak szerint viszont, a „top-up" elemzés célja, hogy – az érintett csoporton belül a gyártáskapacitás eltéréseinek vizsgálatával – felmérje a beruházási projekt versenyre mért hatásait. E célból a Bizottság következetesen összevetette a szóban forgó gépjármű-gyártó projekt előtti és utáni teljes európai gyártókapacitását. A rendelkezésre bocsátott dokumentumok alapján a PSA kapacitása a Kolinban működő új berendezésekkel jelentősen megnő (200 000 gépjármű/év a PSA részére) és Trnava-ban (300 000 egység), míg egyéb európai üzemekben nem terveznek ehhez kapcsolódó kapacitáscsökkentést. Következésképpen a költség-haszon-elemzésből származó regionális hátrányhányadot 2 %-kal csökkentik (versenyre gyakorolt jelentős hatás egy, a 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja szerinti régióban történő beruházási projekt esetében), melynek eredményeként a végleges hányad 10,44 %.

VI. **KÖVETKEZTETÉS**

(52) A projekt támogatásintenzitása (9,81 % bruttó támogatási egyenérték) alacsonyabb, mint egyrészt a költség-haszon/„top up" elemzés által beazonosított hátrány, másrészt a regionális támogatás felső határa (10 % nettó támogatási egyenérték). Az Egyesült Királyság által a PCA UK számára nyújtott regionális támogatás ezért megfelel a Szerződés 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja szerinti közös piaccal történő összeférhetőség kritériumainak,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Egyesült Királyság által a ryton-i Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd számára végrehajtani tervezett, nominális értékben 19,100 millió GBP bruttó támogatástartalmat, aktualizált értékben pedig 14,411 millió GBP bruttó támogatástartalmat (alapév 2002, leszámítolási kamatláb 6,01 %) kitevő, egy nominális értékben 187,760 GPB (aktualizált értékben 146,837 GBP) összegű támogatható befektetésre nyújtott állami támogatás a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a közös piaccal.

2. cikk

Ennek a határozatnak a címzettje Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága.

Kelt Brüsszelben, 2004. szeptember 22-én.

a Bizottság részéről

Mario MONTI

a Bizottság tagja