COMMISSIONE

DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 22 settembre 2004

relativa agli aiuti di Stato ai quali il Regno Unito intende dare esecuzione in favore della Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd

[notificata con il numero C(2004) 3349]

(Il testo in lingua inglese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2005/301/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 88, paragrafo 2, primo comma,

visto l'accordo sullo Spazio economico europeo, in particolare l'articolo 62, paragrafo 1, lettera a),

dopo aver invitato gli interessati a presentare osservazioni conformemente a detti articoli [1],

considerando quanto segue:

I. PROCEDURA

(1) Con lettera del 16 dicembre 2002, il Regno Unito ha notificato alla Commissione un progetto di aiuti a finalità regionale in favore della Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd (di seguito «PCA UK»). Il 7 febbraio 2003 la Commissione ha chiesto ulteriori informazioni, le quali sono state trasmesse dal Regno Unito con lettera datata 7 marzo 2003.

(2) Con lettera del 30 aprile 2003, la Commissione ha informato il Regno Unito di aver deciso di avviare la procedura di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato CE poiché sussistevano dubbi sulla compatibilità degli aiuti con il mercato comune.

(3) La decisione della Commissione di avviare la procedura è stata pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* [2]. La Commissione ha invitato gli interessati a presentare le loro osservazioni. Non ha, tuttavia, ricevuto alcuna osservazione da parte degli stessi.

(4) Dopo aver chiesto, in data 25 luglio 2003, una proroga del termine stabilito per l'inoltro delle osservazioni, il Regno Unito ha presentato le sue osservazioni sull'avvio della procedura il 5 settembre 2003. A seguito di una riunione, svoltasi a Bruxelles il 17 ottobre 2003, tra la Commissione, il Regno Unito e il beneficiario, il 20 ottobre 2003 la Commissione ha rivolto al Regno Unito una nuova richiesta di informazioni. Queste ultime sono state fornite dal Regno Unito il 19 febbraio e il 4 maggio 2004.

II. DESCRIZIONE DELLA MISURA E DEL BENEFICIARIO

(5) Gli aiuti previsti verrebbero concessi alla PCA UK, una controllata del gruppo francese PSA Peugeot Citroën (di seguito «PSA»). La PSA progetta, produce e vende autoveicoli. Nel 2003 la PSA ha venduto 3 286 100 veicoli in tutto il mondo, con un volume d'affari di 54,238 miliardi di EUR e un margine di esercizio di 2,195 miliardi di EUR.

Il progetto

(6) Il progetto notificato riguarda gli investimenti necessari per la produzione del nuovo modello che andrà a sostituire l'attuale Peugeot 206 nelle sue varie versioni.

(7) L'attuale capacità dello stabilimento di Ryton è di 183 500 veicoli all'anno. La produzione della Peugeot 206 verrà progressivamente ridotta dal 2008 in poi con l'introduzione del nuovo modello, che utilizzerà una nuova piattaforma. La capacità dello stabilimento dovrebbe restare costante a 183 500 veicoli all'anno.

[1] GU C 147 del 24.6.2003, pag. 2.
[2] Cfr. nota 1.

(8) Il progetto notificato dovrebbe essere avviato nel 2005 e portato a termine nel 2010. Secondo il Regno Unito, il progetto comporta l'installazione di linee di produzione nuove (verniciatura, metallizzazione) o trasformate (riattrezzamento del reparto carrozzeria per la nuova piattaforma, assemblaggio finale) per il nuovo modello. Tra i lavori infrastrutturali figurano il miglioramento delle condizioni ambientali, di lavoro e di sicurezza, nonché un nuovo parcheggio per i veicoli ultimati. Stando al Regno Unito, gli investimenti necessari ammontano complessivamente a 187,76 milioni di GBP in termini nominali.

(9) Il Regno Unito sostiene che il progetto è mobile e che la PSA sta attualmente considerando il sito alternativo di Trnava, in Slovacchia, per la sua realizzazione. Nel gennaio 2003 la PSA ha annunciato di aver scelto Trnava come ubicazione per uno stabilimento nuovo su un sito «vergine», che nel 2008 inizierà a produrre annualmente 300 000 macchine utilitarie dello stesso tipo del nuovo modello sostitutivo della Peugeot 206. Secondo il Regno Unito, la PSA sta valutando la possibilità di ampliare la capacità programmata a Trnava e di sopprimere gradualmente la produzione a Ryton.

Base giuridica, entità degli investimenti e degli aiuti

(10) Il progetto sarà realizzato presso l'attuale stabilimento PSA di Ryton, nella regione delle West Midlands. Ryton-on-Dunsmore è una zona ex articolo 87, paragrafo 3, lettera c), cui si applica un massimale regionale del 10 % equivalente sovvenzione netta (ESN) per il periodo 2000-2006.

(11) L'aiuto notificato è concesso nel quadro di un regime di aiuti (Assistenza selettiva regionale) già autorizzato [3], che si fonda sulle disposizioni della sezione 7 dell'Industrial Development Act del 1982.

(12) L'aiuto proposto assume la forma di una sovvenzione diretta, da pagarsi nel periodo 2005-2010. Ammonta a 19,100 milioni di GBP equivalente sovvenzione lordo (ESL) in termini nominali, con un valore attuale di 14,411 milioni di GBP ESL (prendendo come anno base il 2002 al tasso di attualizzazione del 6,01 %). Gli investimenti ammissibili sono pari a 187,760 milioni di GBP in valori nominali e a 146,837 milioni di GBP in valore attuale. L'intensità di aiuto notificata dal Regno Unito corrisponde pertanto al 9,81 % ESL.

(13) Non sono stati stanziati altri aiuti o finanziamenti comunitari al progetto.

III. **MOTIVI CHE HANNO INDOTTO L'AVVIO DELLA PROCEDURA**

(14) Nella decisione del 30 aprile 2003 di avviare la procedura di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato [4], la Commissione ha espresso dubbi sulla necessità e proporzionalità degli aiuti proposti. Per dissipare tali dubbi, la Commissione ha chiesto ulteriori chiarimenti e documenti.

(15) Per quanto riguarda la necessità degli aiuti, la Commissione aveva espresso il dubbio che Trnava fosse considerata un'alternativa valida a Ryton per il progetto in questione, chiedendo ulteriori prove dettagliate, come ad esempio lo studio di localizzazione, che potessero dimostrare l'effettiva mobilità del progetto ai sensi della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica.

(16) Quanto alla proporzionalità degli aiuti, la Commissione ha espresso dubbi su quanto segue:

— l'esattezza del calcolo dei costi ammissibili,

— l'inserimento tra i costi ammissibili degli investimenti in attrezzature destinate ai fornitori,

— la giustificazione dei costi d'investimento maggiori per terreni, edifici, macchinari e attrezzature a Ryton rispetto a Trnava,

— la giustificazione dei costi di esercizio inferiori per componenti e materiali a Trnava,

— l'esattezza del calcolo dei costi relativi agli esuberi di personale a Ryton.

(17) Infine, la Commissione ha espresso dubbi in merito al calcolo delle variazioni di capacità, presentato dal Regno Unito nel contesto della determinazione del cosiddetto «top-up».

IV. **OSSERVAZIONI DEL REGNO UNITO**

(18) Il Regno Unito ha presentato le sue osservazioni sull'avvio della procedura il 5 settembre 2003, nonché informazioni aggiuntive il 19 febbraio e il 4 maggio 2004.

(19) In merito alla necessità degli aiuti, il Regno Unito ha ribadito che il progetto è mobile. A tal fine ha fornito prove documentali, da cui risulta che per il progetto Trnava costituisce una valida alternativa tecnica a Ryton.

(20) Il Regno Unito ha inoltre fornito ulteriori informazioni sulla proporzionalità degli aiuti, a fronte dei dubbi espressi in merito dalla Commissione al momento dell'avvio della procedura.

[3] Decisione della Commissione, del 25 aprile 2001, di non sollevare obiezioni sul caso N 731/00 (GU C 211 del 28.7.2001, pag. 48).
[4] Cfr. nota 1.

(21) Con lettera del 5 settembre 2003, il Regno Unito ha presentato una nuova analisi costi/benefici, che differiva da quella notificata in un primo tempo per molti importanti aspetti, tra cui un aumento dei costi di investimento a Trnava per i macchinari e le attrezzature, ma una riduzione dei costi di esercizio a Ryton per la manodopera e a Trnava per l'approvvigionamento energetico e idrico, nonché per i trasporti in entrata ed in uscita. Alcune modifiche riguardavano punti per i quali la Commissione non aveva sollevato dubbi al momento dell'avvio della procedura.

(22) Con lettera del 19 febbraio 2004, il Regno Unito ha presentato una nuova versione dell'analisi costi/benefici, globalmente in linea con quella del settembre 2003, ma con alcune variazioni (ad esempio i dati relativi al costo della manodopera a Ryton e dei trasporti in uscita a Trnava sono stati riportati ai valori inizialmente notificati). Il Regno Unito ha chiarito i punti sui quali la Commissione aveva espresso dubbi al momento dell'apertura della procedura e quelli modificati dopo l'avvio della procedura. Con lettera del 4 maggio 2004, il Regno Unito ha comunicato alla Commissione che il progetto non sarebbe cominciato prima della fine del 2004 o dell'inizio del 2005. L'analisi costi/benefici del febbraio 2004 è stata modificata di conseguenza, indicando il 2005 come il primo anno degli investimenti.

(23) Per quanto riguarda il costo dei terreni a Trnava, il Regno Unito ha sostenuto che non fosse necessario includere alcun costo, dal momento che il progetto avrebbe potuto essere realizzato all'interno dell'attuale perimetro del sito. Indicativamente il progetto richiederebbe 30 ettari di terreno, per un costo di 0,512 milioni di GBP in valore attuale.

(24) Quanto ai costi d'investimento per edifici, macchinari e attrezzature, il Regno Unito ha modificato l'analisi costi/benefici del febbraio 2004 per tener conto delle osservazioni avanzate dalla Commissione. Se la prima analisi costi/benefici aveva considerato esclusivamente i costi strettamente necessari per realizzare il progetto a Trnava, la versione modificata tiene conto anche della quota dei costi fissi e comuni globali imputabili al progetto. L'alternativa di Trnava risulta di conseguenza più costosa della trasformazione dello stabilimento di Ryton.

(25) In merito ai costi d'investimento per attrezzature destinate ai fornitori, il Regno Unito ha affermato di non averli inseriti tra i costi ammissibili e nell'analisi costi/benefici del febbraio 2004 perché contemplati per entrambi gli scenari e pertanto non in grado di incidere sullo svantaggio di Ryton.

(26) Circa i costi di esercizio per componenti e materiali, il Regno Unito ha fornito copia del documento di programmazione interno della PSA, datato maggio 2003, recante i differenziali di costo dei componenti tra i vari siti di produzione del gruppo. La principale differenza tra Ryton e Trnava deriva dai tassi salariali orari decisamente inferiori a Trnava, che si traducono in minori costi dei grandi componenti di provenienza locale, come ad esempio paraurti, cruscotti, sedili e pannelli per portiere.

(27) Il Regno Unito ha inoltre fornito una documentazione a sostegno dei minori costi di esercizio previsti a Trnava per l'approvvigionamento energetico e idrico, nonché per i trasporti in entrata. Per questi ultimi il Regno Unito ha fornito copia della versione aggiornata al novembre 2003 del documento di programmazione interno, in cui la stima dei costi operata in un primo tempo è stata ridotta in considerazione del previsto maggiore ricorso a componenti di provenienza locale.

(28) Per quanto riguarda i costi derivanti dagli esuberi di personale, il Regno Unito ha chiarito di averli considerati nell'analisi costi/benefici del febbraio 2004 come costi aggiuntivi della soluzione Trnava, analogamente ai costi relativi alla chiusura dello stabilimento di Ryton. Il Regno Unito ha inoltre fornito maggiori dettagli sul calcolo di tali costi. Per contro, non ha incluso nell'analisi costi/benefici alcun investimento per la manutenzione a Ryton, poiché questo tipo di investimento è previsto per entrambi gli scenari.

(29) Infine, in merito al «top-up», il Regno Unito ha ribadito che, stando all'analisi costi/benefici del febbraio 2004, sarebbe opportuno applicare una maggiorazione del 2 % allo svantaggio regionale perché il progetto sovvenzionato non determina alcun incremento della produzione.

V. **VALUTAZIONE DELLA MISURA**

(30) La misura notificata dal Regno Unito in favore della PCA UK costituisce un aiuto di Stato ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 1, del trattato. Infatti, sarebbe finanziata dallo Stato o mediante risorse statali. Inoltre, poiché rappresentano una parte non trascurabile del finanziamento del progetto, gli aiuti rischiano di falsare la concorrenza all'interno della Comunità favorendo la PCA UK rispetto ad altre imprese che non ne beneficiano. Infine, il mercato degli autoveicoli è caratterizzato da notevoli scambi intracomunitari, in cui la PSA riveste un ruolo rilevante.

(31) L'articolo 87, paragrafo 2, del trattato elenca alcune forme di aiuti compatibili con il trattato. In considerazione della natura e dello scopo degli aiuti e della posizione geografica dell'impresa, le lettere a), b) e c) di tale articolo non si applicano al progetto in questione. L'articolo 87, paragrafo 3, del trattato specifica altre forme di aiuto che possono essere considerate compatibili con il mercato comune. La Commissione rileva che il progetto riguarda la zona di Ryton-on-Dunsmore, la quale, ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato, può beneficiare di aiuti fino ad un massimale regionale del 10 % ESN.

(32) Gli aiuti in questione sono destinati alla PCA UK, che esercita la sua attività nel campo della produzione e dell'assemblaggio di autoveicoli. L'impresa fa quindi parte del settore automobilistico ai sensi della disciplina comunitaria degli aiuti di Stato all'industria automobilistica ([5]) (di seguito «disciplina automobilistica»).

(33) La disciplina automobilistica dispone al punto 2.2, lettera a), che sono soggetti all'obbligo di notifica prima della loro erogazione, ai sensi dell'articolo 88, paragrafo 3, del trattato, tutti gli aiuti che le autorità pubbliche intendono concedere a un progetto individuale nell'ambito di un regime di aiuti autorizzato a favore di una o più imprese operanti nel settore automobilistico, qualora sia superata almeno una delle due soglie sotto indicate: i) costo totale del progetto pari a 50 milioni di EUR, ii) importo lordo totale degli aiuti di Stato e degli aiuti provenienti da strumenti comunitari per il progetto pari a 5 milioni di EUR. Sia il costo totale del progetto che l'ammontare degli aiuti superano la soglia di notifica. Pertanto, notificando il progetto di aiuti regionali in favore della PCA UK, il Regno Unito ha rispettato le condizioni di cui all'articolo 88, paragrafo 3, del trattato.

(34) Secondo la disciplina automobilistica, la Commissione è tenuta a garantire che gli aiuti concessi siano sia necessari per la realizzazione del progetto, sia proporzionali alla gravità dei problemi che intendono risolvere. Il rispetto di entrambi i criteri di proporzionalità e di necessità è indispensabile affinché la Commissione possa autorizzare la concessione di un aiuto di Stato nel settore automobilistico.

(35) In conformità del punto 3.2, lettera a), della disciplina automobilistica, per dimostrare la necessità di un aiuto regionale, la società beneficiaria deve dimostrare chiaramente di possedere un'alternativa economicamente valida per l'ubicazione del suo progetto. Se infatti, all'interno del gruppo, nessun altro sito industriale nuovo o preesistente potesse accogliere l'investimento in questione, l'impresa sarebbe obbligata a realizzare il proprio progetto nell'unico stabilimento disponibile, anche in assenza di aiuti. Di conseguenza, non può essere autorizzato alcun aiuto regionale per un progetto privo di mobilità geografica.

([5]) GU C 279 del 15.9.1997, pag. 1. La disciplina automobilistica è giunta a scadenza il 31 dicembre 2002, ma continua ad applicarsi agli aiuti di Stato notificati alla Commissione entro tale data. Cfr. comunicazione della Commissione agli Stati membri (GU C 258 del 9.9.2000, pag. 6).

(36) La Commissione ha esaminato la documentazione e le informazioni fornite dal Regno Unito, concludendo che lo schema planimetrico dello stabilimento di Trnava e i documenti relativi al processo di selezione e alle caratteristiche tecniche del sito evidenziano come lo stabilimento abbia la possibilità di ospitare il progetto in questione. La produzione attualmente prevista presso lo stabilimento è di 55 autoveicoli all'ora dal 2006 in poi. Tuttavia, lo stabilimento sarebbe in grado di produrre fino a 87 autoveicoli all'ora realizzando una nuova linea di produzione di 32 autoveicoli all'ora. All'interno del perimetro dello stabilimento esistono terreni sufficienti per una tale espansione e tutte le installazioni infrastrutturali sono già compatibili con i più elevati volumi di produzione.

(37) Inoltre, la Commissione rileva che, stando ad alcuni articoli apparsi sulla stampa, il gruppo PSA starebbe ancora considerando lo stabilimento di Trnava come una possibile alternativa a Ryton per la realizzazione del progetto in questione.

(38) Sulla base delle informazioni di cui ai considerando 36 e 37, la Commissione conclude che Trnava costituisce effettivamente una valida alternativa a Ryton per il progetto in esame.

(39) La Commissione ha inoltre verificato che il progetto implica il completo smantellamento delle vecchie linee di produzione, nonché l'installazione di macchinari ed attrezzature totalmente nuovi in una struttura di produzione globale palesemente diversa dalla precedente. Il progetto comporta quindi una trasformazione ai sensi della disciplina automobilistica.

(40) La Commissione conclude pertanto che il progetto ha carattere mobile e può pertanto beneficiare di aiuti a finalità regionale, essendo necessari per attrarre investimenti nella regione assistita.

(41) Ai sensi del punto 3.2, lettera b), della disciplina automobilistica, l'ammissibilità dei costi è definita dal regime regionale applicabile nella regione assistita in questione. Dopo aver analizzato le informazioni aggiuntive fornite dal Regno Unito sul calcolo dei costi ammissibili e sugli investimenti in attrezzature destinate ai fornitori, la Commissione ha potuto verificare che i costi di 146,837 milioni di GBP, in valore attuale, possono essere considerati ammissibili.

(42) In base al punto 3.2, lettera c), della disciplina automobilistica, la Commissione deve garantire che gli aiuti previsti siano proporzionali all'entità dei problemi regionali che devono contribuire a risolvere. A tal fine viene utilizzato il metodo dell'analisi costi/benefici.

(43) Un'analisi costi/benefici mette a confronto, per gli elementi mobili, i costi che un investitore dovrà sostenere per realizzare il proprio progetto nella regione interessata con quelli che dovrebbe sostenere per realizzare un progetto identico in un sito alternativo. Tramite tale confronto la Commissione determina gli svantaggi specifici della regione assistita in questione. La Commissione autorizza gli aiuti regionali entro i limiti degli svantaggi regionali.

(44) Ai sensi del punto 3.2, lettera c), della disciplina automobilistica, nella valutazione costi/benefici gli svantaggi operativi di Ryton, rispetto a Trnava, sono calcolati su un periodo di tre anni, non comportando il progetto in questione un nuovo insediamento su un sito «vergine». L'ultima versione dell'analisi costi/benefici presentata dal Regno Unito si riferisce al periodo 2008-2010, ovvero tre anni dall'inizio della produzione, ai sensi del punto 3.3 dell'allegato I della disciplina automobilistica. Prendendo il 2002 come anno di riferimento, l'analisi costi/benefici notificata indica uno svantaggio netto in termini di costi di 18,772 milioni di GBP per il sito di Ryton, rispetto a quello di Trnava. La risultante «percentuale di svantaggio regionale» ([6]) del progetto è del 12,78 %.

(45) La Commissione ha esaminato le informazioni e i documenti aggiuntivi forniti dal Regno Unito dopo la decisione di avviare la procedura di cui all'articolo 88, paragrafo 2, del trattato. Per quanto riguarda il costo dei terreni, la Commissione non accetta le argomentazioni del Regno Unito, secondo cui tali costi non andrebbero inseriti nell'analisi costi/benefici dal momento che il progetto potrebbe essere realizzato entro gli attuali confini del sito di Trnava. I terreni in questione sono stati recentemente acquistati dalla PSA con il palese obiettivo di accogliere il progetto qualora la scelta finale dovesse cadere su Trnava piuttosto che su Ryton. Vanno quindi inseriti tra i costi connessi alla soluzione Trnava, che aumentano perciò di 0,512 milioni di GBP.

(46) Per quanto riguarda i costi d'investimento per gli edifici, i macchinari e le attrezzature, nonché per le attrezzature destinate ai fornitori, la Commissione può accettare i dati presentati nell'analisi costi/benefici del febbraio 2004, in base ai quali la trasformazione di Ryton dovrebbe richiedere un investimento inferiore di 4,522 milioni di GBP, in valore attuale, rispetto all'ampliamento dello stabilimento di Trnava.

([6]) $\frac{\text{Svantaggio netto costi}}{\text{Investimenti ammissibili}} = \frac{18,772}{146,837} = 12,78\ \%$ (cfr. considerando 11 sopra).

(47) Quanto ai costi di esercizio per componenti e materiali, dai documenti interni forniti a seguito dell'avvio della procedura emerge che lo stabilimento di Ryton presenta uno svantaggio sui costi di determinati componenti reperiti localmente, per i quali il valore aggiunto dalla manodopera locale è rilevante. Viceversa, nell'analisi costi/benefici non sono state riportate differenze di costo per componenti (quali motori o cambi) che vengono acquistati sul mercato mondiale dallo stesso fornitore. Avendo analizzato le nuove informazioni, la Commissione conclude che i valori relativi a questo punto possono essere accettati ai fini dell'analisi costi/benefici.

(48) Analogamente, le nuove informazioni fornite sono sufficienti per dimostrare che le correzioni apportate all'analisi costi/benefici del febbraio 2004 per aggiornare i dati relativi all'approvvigionamento energetico e idrico, nonché i costi dei trasporti in entrata e degli esuberi, si basano su prove documentali e riflettono stime accettabili dell'evoluzione di tali costi nel periodo contemplato dall'analisi costi/benefici.

(49) L'analisi costi/benefici eseguita dalla Commissione differisce soltanto marginalmente da quella presentata dal Regno Unito dopo l'avvio della procedura, mentre le differenze rispetto a quella notificata in un primo tempo sono più rilevanti. Secondo la Commissione, dall'analisi costi/benefici emerge uno svantaggio netto in termini di costi per Ryton di 18,260 milioni di GBP a valori 2002 ([7]) (rispetto ai 18,772 milioni di GBP calcolati dal Regno Unito). La risultante percentuale di svantaggio regionale del progetto è quindi del 12,44 % ([8]) (rispetto al 12,78 % indicato dal Regno Unito).

(50) Infine, la Commissione ha preso in esame la questione del «top-up» per tener conto della maggiore o minore capacità del produttore di autoveicoli in questione nel periodo d'investimento. È infatti consentito aumentare la percentuale di svantaggio regionale risultante dall'analisi costi/benefici se il beneficiario degli aiuti non va ad accrescere i problemi di capacità presenti nel comparto automobilistico. Viceversa, la percentuale di svantaggio regionale risultante dall'analisi costi/benefici viene ridotta se il beneficiario degli aiuti può potenzialmente aggravare i problemi di eccessiva capacità produttiva del comparto.

([7]) Svantaggio netto in termini costi presentato inizialmente dal Regno Unito (18,772 milioni di GBP) — costo dei terreni a Trnava (0,512 milioni di GBP) (cfr. considerando 44 sopra) = 18,260 milioni di GBP.

([8]) $\frac{\text{Svantaggio netto costi}}{\text{Investimenti ammissibili}} = \frac{18,26 \text{ milioni di GBP}}{146,837 \text{ milioni di GBP}} = 12,44\ \%$.

(51) La Commissione non accetta le argomentazioni del Regno Unito, secondo cui la variazione di capacità vada calcolata esaminando soltanto il progetto in questione e non la capacità produttiva europea della PSA. In base alla disciplina automobilistica, l'analisi costi/benefici mette a confronto progetti identici, il che significa, tra l'altro, progetti finalizzati alla produzione dello stesso numero di autoveicoli. Pertanto, è irrilevante, anche se vero, che il progetto in questione non influenzi la capacità produttiva globale della PSA. Tuttavia, come chiaramente indicato al punto 3.2, lettera d), della disciplina automobilistica, l'analisi «top-up» ha lo scopo di valutare gli effetti del progetto d'investimento sulla concorrenza, esaminando le variazioni della capacità produttiva del gruppo interessato. A tal fine, la Commissione ha più volte messo a confronto la capacità totale europea del produttore di autoveicoli in questione prima e dopo il progetto. Secondo la documentazione fornita, la capacità della PSA aumenterà notevolmente con le nuove strutture operative a Kolin (200 000 veicoli all'anno per la PSA) e a Trnava (300 000 unità), mentre non sono previste riduzioni di capacità corrispondenti presso altri stabilimenti europei. Di conseguenza, la percentuale di svantaggio regionale derivante dall'analisi costi/benefici è ridotta del 2 % [elevato impatto sulla concorrenza per un progetto di investimento in una regione ex articolo 87, paragrafo 3, lettera c)], portando la percentuale definitiva al 10,44 %.

VI. **CONCLUSIONE**

(52) L'intensità dell'aiuto del progetto (9,81 % ESL) è inferiore sia agli svantaggi individuati dalle analisi costi/benefici e «top up» (10,44 %), sia al massimale regionale (10 % ESN). Gli aiuti a finalità regionale che il Regno Unito intende concedere in favore della PCA UK soddisfano pertanto i criteri di compatibilità con il mercato comune di cui all'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Gli aiuti di Stato ai quali il Regno Unito intende dare esecuzione in favore della Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd a Ryton, per un importo di 19,100 milioni di GBP ESL, in termini nominali, con un valore attuale di 14,411 milioni di GBP ESL (prendendo come anno base il 2002 al tasso di attualizzazione del 6,01 %) per un investimento ammissibile di 187,760 milioni di GBP, in valori nominali, (146,837 milioni di GBP in valore attuale) sono compatibili con il mercato comune ai sensi dell'articolo 87, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

Articolo 2

Il Regno Unito di Gran Bretagna e Irlanda del Nord è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 22 settembre 2004.

Per la Commissione

Mario MONTI

Membro della Commissione