KOMISIJA

KOMISIJOS SPRENDIMAS

2004 m. rugsėjo 22 d.

dėl valstybės pagalbos kurią Jungtinė Karalystė numato suteikti „Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd.“

(pranešta dokumentu Nr. C(2004) 3349)

(autentiškas tik tekstas anglų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

(2005/301/EB)

EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA,

atsižvelgdama į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 88 straipsnio 2 dalies pirmąją pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

paraginusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas, remiantis pirmiau minėtomis nuostatomis [1],

kadangi:

I. PROCEDŪRA

(1) 2002 m. gruodžio 16 d. laiške Jungtinė Karalystė pranešė Komisijai numatanti suteikti „Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd.“ (toliau – PCA UK) regioninę pagalbą. 2003 m. vasario 7 d. Komisija paprašė nurodyti daugiau informacijos, kurią JK pateikė 2003 m. kovo 7 d. laiške.

(2) 2003 m. balandžio 30 d. laiške Komisija informavo Jungtinę Karalystę apie savo sprendimą pradėti EB sutarties 88 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą, atsiradus abejonėms, ar ta pagalba yra suderinama su bendrąja rinka.

(3) Komisijos sprendimas pradėti procedūrą buvo paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* [2]. Komisija paragino suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas. Ji iš suinteresuotųjų šalių jokių pastabų negavo.

(4) 2003 m. liepos 25 d., paprašiusi pratęsti pastabų pateikimo terminą, Jungtinė Karalystė savo pastabas dėl procedūros inicijavimo pateikė 2003 m. rugsėjo 5 d. Komisijos, Jungtinės Karalystės ir pagalbos gavėjo susitikimas įvyko 2003 m. spalio 17 d. Briuselyje; po jo, 2003 m. spalio 20 d., Komisija Jungtinei Karalystei pateikė dar vieną prašymą dėl informacijos. Jungtinė Karalystė ją pateikė 2004 m. vasario 19 d. ir gegužės 4 d.

II. PRIEMONĖS IR JOS GAVĖJO APRAŠYMAS

(5) Numatoma pagalba turėtų būti skirta PCA UK, kuri yra Prancūzijos grupės „PSA Peugeot Citroën“ (toliau – PSA) dukterinė įmonė. PSA projektuoja, gamina ir parduoda motorines transporto priemones. 2003 m. visame pasaulyje PSA pardavė 3 286 100 transporto priemonių; jos apyvarta sudarė 54,238 milijardo EUR, o veiklos pelno marža – 2,195 milijardo EUR.

Projektas

(6) Projektas, apie kurį pranešta, yra susijęs su investicijomis į naujo modelio, pakeisiančio dabartinį „Peugeot 206“ ir išvestinius modelius, gamybą.

(7) Dabartinis Rytono gamyklos pajėgumas yra 183 500 transporto priemonių per metus. 2008 m. bus sustabdyta dabartinio „Peugeot 206“ modelio gamyba ir bus pradėtas gaminti naujas modelis, naudojant naują platformą. Numatoma, kad gamyklos pajėgumas išliks toks pat – 183 500 transporto priemonių per metus.

[1] OL C 147, 2003 6 24, p. 2.
[2] Žr. 1 išnašą.

(8) Projekto, apie kurį pranešta, įgyvendinimą numatyta pradėti 2005 m. ir baigti 2010 m. Jungtinės Karalystės teigimu, projekte naujo modelio gamybai numatyta įrengti naujas gamybos linijas (dažymo cechas, metalo apdaila) arba pertvarkyti esamas linijas (kėbulo surinkimo cecho aprūpinimas nauja įranga, skirta kitokiai platformai, galutinis surinkimas). Infrastruktūros srityje bus pagerintos aplinkos, darbo ir saugos sąlygos, taip pat bus pastatyta nauja stovėjimo aikštelė surinktoms transporto priemonėms. Jungtinė Karalystė mano, kad bendra reikalingų investicijų suma sudarys 187,760 milijono svarų sterlingų nominalia verte.

(9) Pasak Jungtinės Karalystės, projektas yra mobilus; PSA svarsto alternatyvią projekto įgyvendinimo vietą Trnavoje, Slovakijoje. 2003 m. sausio mėn. PSA paskelbė, kad Trnava buvo pasirinkta plyno lauko investicijoms. Naujoji Trnavos gamykla pradės gamybą 2008 m.; ji gamins 300 000 mažų automobilių per metus, kurie bus tokio paties modelio kaip ir naujasis modelis, pakeisiantis „Peugeot 206“. Jungtinės Karalystės teigimu, PSA svarsto, ar plėsti numatomą pajėgumą Trnavoje, stabdant gamybą Rytone.

Teisinis pagrindas, investicijos ir pagalbos dydis

(10) Projektas įgyvendinamas dabartinėje PSA gamykloje Rytone, West Midlands regione. Ryton-on-Dunsmore yra 87 straipsnio 3 dalies c punkte nustatyta sritis, kurios aukščiausia regioninė riba 2000–2006 m. laikotarpiui yra 10 % grynosios subsidijos ekvivalento.

(11) Pagalba, apie kurią buvo pranešta, skiriama pagal patvirtintą Regioninės selektyvios pagalbos sistemą ([3]), remiantis teisiniu pagrindu, nustatytu 1982 m. Pramonės plėtros akto 7 skirsnyje.

(12) Siūloma pagalba – tai tiesioginė pagalba, kuri būtų išmokėta 2005–2010 m. laikotarpiu. Jos nominali vertė yra 19,100 milijono svarų sterlingų bendrosios subsidijos ekvivalento, o faktinė vertė – 14,411 milijono svarų sterlingų bendrosios subsidijos ekvivalento (baziniai metai – 2002, diskonto norma – 6,01 %). Nominali reikalavimus atitinkančių investicijų vertė – 187,760 milijono svarų sterlingų, o faktinė –146,837 milijono svarų sterlingų. Todėl pagalbos intensyvumas, apie kurį pranešė Jungtinė Karalystė, yra 9,81 % bendrosios subsidijos ekvivalento.

(13) Projektui nebuvo skirta jokia kita Bendrijos pagalba ar finansavimas.

III. PROCEDŪROS INICIJAVIMO PAGRINDAS

(14) Savo 2003 m. balandžio 30 d. sprendime pradėti Sutarties 88 straipsnio 2 dalyje ([4]) nustatytą procedūrą Komisija išreiškė abejones dėl siūlomos pagalbos būtinumo ir proporcingumo. Siekdama išsklaidyti šias abejones Komisija paprašė papildomo paaiškinimo ir dokumentų.

(15) Svarstydama pagalbos būtinumą Komisija suabejojo, ar šiame projekte Trnava buvo pasirinkta kaip perspektyvi alternatyva Rytonui. Ji paprašė papildomų netiesioginių įrodymų (pavyzdžiui, vietos studijos), patvirtinančių, kad projektas iš tikrųjų yra mobilus ta prasme, kokia apibrėžta automobilių pramonės gairėse.

(16) Svarstydama pagalbos proporcingumą Komisija išreiškė abejones dėl:

— tikslaus reikalavimus atitinkančių sąnaudų skaičiavimo,

— investicijų į pardavėjo aprūpinimą įranga įtraukimo į reikalavimus atitinkančias sąnaudas,

— pagrindimo, kodėl Rytone reikėtų daugiau investicinių išlaidų žemei, pastatams, mašinoms ir įrenginiams negu Trnavoje,

— pagrindimo, kodėl Trnavoje reikėtų mažesnių veiklos sąnaudų dalims ir medžiagoms,

— tikslaus atleidimo iš darbo sąnaudų Rytone paskaičiavimo.

(17) Galiausiai Komisija išreiškė abejones dėl Jungtinės Karalystės pateiktų gamybos pajėgumo pokyčių skaičiavimo, nustatant priedą (vadinamąjį „top-up“).

IV. JUNGTINĖS KARALYSTĖS PASTABOS

(18) Jungtinė Karalystė pateikė savo pastabas dėl procedūros inicijavimo 2003 m. rugsėjo 5 d., o papildomą informaciją – 2004 m. vasario 19 d. ir gegužės 4 d.

(19) Kalbant apie pagalbos būtinumą reikia pažymėti, kad Jungtinė Karalystė dar kartą patvirtino, kad projektas yra mobilus. Šiuo tikslu Jungtinė Karalystė pateikė įrodančių dokumentų, patvirtinančių, kad šiame projekte Trnava yra perspektyvi techninė alternatyva Rytonui.

(20) Jungtinė Karalystė taip pat pateikė papildomos informacijos dėl abejonių, kurias pradėdama procedūrą Komisija išreiškė dėl pagalbos proporcingumo.

([3]) 2001 m. balandžio 25 d. Komisijos sprendimas nereikšti prieštaravimų dėl bylos Nr. 731/00 (OL C 211 2001 7 28, p. 48).
([4]) Žr. 1 išnašą.

(21) 2003 m. rugsėjo 5 d. laiške Jungtinė Karalystė pateikė naują ekonominės naudos analizę (ENA), kuri skyrėsi nuo tos, apie kurią buvo pranešta iš pradžių, daugeliu esminių aspektų, įskaitant didesnes investicines sąnaudas Trnavoje mašinoms ir įrenginiams, bet mažesnes veiklos sąnaudas Rytone darbui ir mažesnes veiklos išlaidas Trnavoje energijai bei vandeniui, taip pat vidaus ir išorės transportavimui. Kai kurie pokyčiai buvo susiję su punktais, dėl kurių Komisija neišreiškė abejonių procedūros inicijavimo metu.

(22) 2004 m. vasario 19 d. laiške Jungtinė Karalystė pateikė naują ENA variantą, kuris nemaža dalimi atitiko 2003 m. rugsėjo mėn. analizę, išskyrus keletą dalykų (pavyzdžiui, statistiniai duomenys apie darbo sąnaudas Rytone ir išlaidas išoriniam transportavimui Trnavoje buvo pakeisti į duomenis, apie kuriuos buvo pranešta iš pradžių). Jungtinė Karalystė paaiškino punktus, dėl kurių Komisija buvo išreiškusi abejones procedūros inicijavimo metu, ir punktus, kurie buvo pataisyti po procedūros inicijavimo. 2004 m. kovo 4 d. laiške Jungtinė Karalystė pranešė Komisijai, kad projektas gali prasidėti tik 2004 m. pabaigoje arba 2005 m. pradžioje. 2004 m. vasario mėn. ENA buvo atitinkamai pakeista, nustačius 2005 m. kaip pirmuosius investicijų metus.

(23) Dėl žemės kainos Trnavoje Jungtinė Karalystė pareiškė, kad ji neturėtų būti įtraukta, nes projektas galėtų būti įgyvendinamas esamoje sklypo teritorijoje. Preliminariai projektui reikėtų 30 hektarų žemės, kurios kaina yra 0,512 milijono svarų sterlingų faktine verte.

(24) Dėl investicinių išlaidų pastatams, mašinoms ir įrenginiams Jungtinė Karalystė, atsižvelgusi į Komisijos pastabas, pataisė 2004 m. vasario mėn. ENA. Nors ekonominės naudos analizėje, apie kurią buvo pranešta iš pradžių, buvo atsižvelgta tik į būtiniausias projekto įgyvendinimo Trnavoje sąnaudas, pataisytame variante taip pat atsižvelgiama į bendrą pastoviųjų ir bendrųjų sąnaudų, kurios gali būti skirtos projektui, dalį. Todėl Trnavos alternatyva yra brangesnė negu Rytono gamyklos pertvarkymas.

(25) Dėl investicinių išlaidų pardavėjo aprūpinimui įranga Jungtinė Karalystė patvirtino, kad jos nebuvo laikomos reikalavimus atitinkančiomis išlaidomis ir kad nebuvo įtrauktos 2004 m. vasario mėn. ENA, nes jų reikės pagal abu scenarijus ir todėl jos neturėtų įtakos neatitikimui Rytone.

(26) Dėl veiklos išlaidų dalims ir medžiagoms Jungtinė Karalystė pateikė 2003 m. gegužės mėn. PSA vidaus planavimo dokumento kopijas; jame nurodyti išlaidų dalims skirtingose grupės gamybos vietose skirtumai. Pagrindinis išlaidų dalims Rytone ir Trnavoje skirtumas susijęs su gerokai mažesniais valandinio darbo užmokesčio tarifais Trnavoje, todėl reikia mažiau išlaidų vietoje tiekiamoms didelėms dalims, pavyzdžiui, buferiams, prietaisų skydeliams, sėdynėms, durų panelėms ir prietaisų skydams.

(27) Jungtinė Karalystė taip pat pateikė dokumentus, patvirtinančius sumažintas veiklos sąnaudas, numatytas Trnavoje energijai ir vandeniui, taip pat vidaus transportavimui. Dėl vidaus transportavimo išlaidų Jungtinė Karalystė pateikė atnaujinto 2003 m. lapkričio mėn. Trnavai skirto vidaus planavimo dokumento kopiją; joje pradinė išlaidų sąmata sumažinta, įvertinus didesnį paskaičiuotą vietoje tiekiamų dalių kiekį.

(28) Dėl atleidimo iš darbo sąnaudų Jungtinė Karalystė paaiškino, kad 2004 m. vasario mėn. ENA jos buvo įvertintos kaip papildomos sąnaudos, susijusios su Trnavos gamykla, analogiškai sąnaudoms, susijusioms su Rytono gamykla. Jungtinė Karalystė taip pat pateikė daugiau informacijos apie šių sąnaudų skaičiavimą. Priešingai, Jungtinė Karalystė neįtraukė į ENA eksploatavimo investicijų Rytone, nes bendrųjų eksploatavimo investicijų reikės abiejuose scenarijuose.

(29) Galiausiai dėl priedo Jungtinė Karalystė dar kartą patvirtino, kad regioniniam neatitikimui, nustatytam 2004 m. vasario mėn. ENA, turėtų būti taikomas + 2 % koeficientas, nes įgyvendinus remiamą projektą gamyba neišaugs.

V. **PRIEMONĖS ĮVERTINIMAS**

(30) PCA UK skirta pagalba, apie kurią pranešė JK, yra valstybės pagalba, kaip apibrėžta Sutarties 87 straipsnio 1 dalyje. Ją finansuotų valstybė arba ji būtų finansuojama valstybės lėšomis. Be to, kadangi ši pagalba sudaro didelę dalį projekto finansavimo, ji gali iškraipyti konkurenciją Bendrijoje, suteikdama PCA UK pranašumą pagalbos negaunančių konkurentų atžvilgiu. Galiausiai automobilių rinkoje, kurios viena pagrindinių dalyvių yra PSA, tarp valstybių narių vyksta plataus masto prekyba.

(31) Sutarties 87 straipsnio 2 dalyje išvardytos tam tikros pagalbos rūšys, kurios atitinka Sutartį. Atsižvelgiant į pagalbos pobūdį bei paskirtį ir įmonės geografinę vietą, to straipsnio a, b ir c punktai netaikomi svarstomam planui. Sutarties 87 straipsnio 3 dalyje nurodytos kitos pagalbos formos, kurios gali būti laikomos suderinamomis su bendrąja rinka. Komisija pažymi, kad projekto įgyvendinimo vieta yra Ryton-on-Dunsmore vietovė, kuri atitinka pagalbos reikalavimus pagal Sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą; jos regioninės pagalbos aukščiausia riba yra 10 % grynosios subsidijos ekvivalento.

(32) Svarstoma pagalba skirta PCA UK, kuri gamina ir surenka motorines transporto priemones. Todėl ši įmonė priklauso motorinių transporto priemonių pramonei, kaip apibrėžta Bendrijos gairėse dėl valstybės pagalbos motorinių transporto priemonių pramonei [5] (toliau – automobilių pramonės gairės).

(33) Automobilių pramonės gairių 2.2 dalies a punkte nustatyta, kad apie visą pagalbą, kurią valdžios institucijos numato skirti pagal patvirtintas pagalbos schemas individualiam projektui, vykdomam įmonės, veikiančios motorinių transporto priemonių pramonėje, turi būti iki jos suteikimo pranešta remiantis Sutarties 88 straipsnio 3 dalimi, jeigu pasiekiama kuri nors iš nurodytų ribų: i) bendra projekto sąmata yra 50 milijonų EUR; ii) bendra projektui skirta valstybės pagalbos arba pagalbos iš Bendrijos priemonių suma yra 5 milijonai EUR. Tiek bendra projekto sąmata, tiek pagalbos suma viršija ribas, kurias pasiekus reikalaujama teikti pranešimą. Taigi, pranešdama apie regioninę pagalbą, siūlomą skirti PCA UK, Jungtinė Karalystė įvykdė Sutarties 88 straipsnio 3 dalyje nustatytus reikalavimus.

(34) Komisija turi pagal automobilių pramonės gaires užtikrinti, kad paskirta pagalba būtų reikalinga projektui realizuoti ir kartu proporcinga problemų, kurias ja ketinama išspręsti, sudėtingumui. Kad Komisija leistų teikti valstybės pagalbą motorinių transporto priemonių pramonei, reikia atitikti ir reikalingumo, ir proporcingumo kriterijus.

(35) Remiantis automobilių pramonės gairių 3.2. dalies a punktu, pagalbos gavėjas, norėdamas parodyti, kad regioninė pagalba reikalinga, turi aiškiai įrodyti turįs kitą ekonominiu požiūriu perspektyvią vietą savo projektui. Jei neatsirastų kitos pramoninės vietos (naujos arba esamos), kuri galėtų priimti svarstomas investicijas grupėje, įmonė būtų priversta vykdyti savo projektą vienintelėje turimoje gamykloje, net negavusi pagalbos. Todėl projektui, kuris nėra geografiškai mobilus, regioninė pagalba negali būti patvirtinta.

(36) Komisija įvertino Jungtinės Karalystės pateiktus dokumentus bei informaciją ir padarė išvadą, kad Trnavos gamyklos planai ir dokumentai, susiję su vietos parinkimo procesu ir techninėmis charakteristikomis, rodo, kad toje gamykloje gali būti įgyvendinamas svarstomas projektas. Iš tikrųjų dabar numatoma, kad nuo 2006 m. gamykloje bus pagaminami 55 automobiliai per valandą. Tačiau gamykla galėtų gaminti iki 87 automobilių per valandą, įdiegus naują gamybos liniją, kuri leidžia pagaminti 32 automobilius per valandą. Dabartinėje gamyklos teritorijoje žemės tokiai plėtrai pakanka, o visi infrastruktūros įrenginiai jau parengti didesnei gamybos apimčiai.

(37) Be to, Komisija pažymi, kad remiantis spaudos pranešimais PSA grupė vis dar svarsto apie Trnavos gamyklą kaip galimą alternatyvą Rytonui vykdant svarstomą projektą.

(38) Remdamasi informacija, pateikta 36 ir 37 konstatuojamosios dalies punktuose, Komisija daro išvadą, kad svarstomame projekte Trnava iš tikrųjų yra perspektyvi alternatyva Rytonui.

(39) Komisija taip pat patvirtino, kad projekte numatyta išmontuoti senas gamybos linijas ir sumontuoti visiškai naujas mašinas ir įrenginius bendroje gamybos struktūroje, kuri aiškiai skiriasi nuo ankstesnės. Todėl projektas atitinka pertvarkymui keliamus reikalavimus pagal automobilių pramonės gaires.

(40) Todėl Komisija daro išvadą, kad projektas yra mobilus ir todėl gali būti laikomas atitinkančiu reikalavimus regioninei pagalbai gauti, nes pagalba yra reikalinga pritraukti investicijoms į remiamą regioną.

(41) Remiantis automobilių pramonės gairių 3.2. dalies b punktu, reikalavimus atitinkančios sąnaudos yra nustatytos regioninėje schemoje, kuri taikoma konkrečiam remiamam regionui. Išnagrinėjusi Jungtinės Karalystės pateiktą papildomą informaciją dėl reikalavimus atitinkančių sąnaudų skaičiavimo ir dėl investicijų į pardavėjo aprūpinimą įranga, Komisija patvirtino, kad 146,837 milijono svarų sterlingų sudarančios sąnaudos faktine verte gali būti laikomos atitinkančiomis reikalavimus pagalbai gauti.

(42) Pagal automobilių pramonės gairių 3.2. dalies c punktą Komisija turi užtikrinti, kad numatoma pagalba bus proporcinga regioninėms problemoms, kurias ji turi išspręsti. Tam tikslui naudojama ENA.

[5] OL C 279, 1997 9 15, p. 1. Automobilių pramonės gairių galiojimas baigėsi 2002 m. gruodžio 31 d., tačiau jos vis dar taikomos valstybės pagalbai, apie kurią Komisijai buvo pranešta iki tos dienos. Žr. Komisijos komunikatą valstybėms narėms (OL C 258, 2000 9 9, p. 6).

(43) Nagrinėjant mobiliuosius elementus, ekonominės naudos analizėje investuotojo sąnaudos projektui svarstomame regione įgyvendinti lyginamos su sąnaudomis, kurios atsirastų įgyvendinant identišką projektą kitoje vietoje. Šis palyginimas padeda Komisijai nustatyti konkrečius neatitikimus tame remiamame regione. Komisija leidžia teikti tokio dydžio regioninę pagalbą, kuri atitiktų šių regioninių neatitikimų mastą.

(44) Remiantis automobilių pramonės gairių 3.2. dalies c punktu, Rytono veiklos neatitikimai, lyginant su Trnavos veiklos neatitikimais, vertinami ENA po trejų metų, nes svarstomas projektas vykdomas ne plyno lauko teritorijoje. Paskutinis ENA variantas, kurį pateikė Jungtinė Karalystė, apima 2008–2010 m. laikotarpį, t. y. praėjus trejiems metams nuo gamybos pradžios, remiantis automobilių pramonės gairių I priedo 3.3. dalimi. Remiantis ataskaitiniais 2002 m. ekonominės naudos analizėje, apie kurią buvo pranešta, vietovei Rytone nustatytas 18,772 milijono svarų sterlingų grynųjų sąnaudų neatitikimas, palyginti su vietove Trnavoje. Todėl projekto „regioninio neatitikimo koeficientas“ ([6]) yra 12,78 %.

(45) Komisija išnagrinėjo papildomą informaciją ir dokumentus, kuriuos Jungtinė Karalystė pateikė po sprendimo inicijuoti procedūrą, nustatytą Sutarties 88 straipsnio 2 dalyje. Kalbant apie išlaidas žemei reikia pažymėti, kad Komisija nesutinka su Jungtinės Karalystės argumentu, kad tokios išlaidos neturėtų būti įtrauktos į ENA, nes projektas galėtų būti vykdomas esamoje Trnavos sklypo teritorijoje. Šią žemę PSA neseniai nupirko aiškiai turėdama tikslą ten vykdyti projektą, jeigu galiausiai bus nuspręsta rinktis Trnavą, o ne Rytoną. Todėl ji turi būti įtraukta į sąnaudas, susijusias su Trnavos variantu, kurios dėl to padidėja 0,512 milijono svarų sterlingų.

(46) Kalbant apie investicines išlaidas pastatams, mašinoms bei įrenginiams ir pardavėjo aprūpinimui įranga reikia pažymėti, kad Komisija gali sutikti su statistiniais duomenimis, pateiktais 2004 m. vasario mėn. ENA, kurie rodo, kad Rytono pertvarkymui reikėtų 4,522 milijono svarų sterlingų faktine verte mažesnių investicijų negu Trnavos plėtrai.

([6]) $\frac{\text{Grynųjų sąnaudų neatitikimas}}{\text{Remtinos investicijos}} = \frac{18,772}{146,837} = 12,78\ \%$ (žr. konstatuojamosios dalies 11 punktą).

(47) Kalbant apie veiklos sąnaudas dalims ir medžiagoms, reikia pažymėti, kad po procedūros inicijavimo pateikti vidaus dokumentai rodo, kad Rytono gamykloje tam tikrų vietoje tiekiamų dalių, kurioms turi įtakos vietos darbininkų pridėtinė vertė, kainos yra ne tokios palankios, ir, atvirkščiai, ENA nebuvo užfiksuota, kad skirtųsi dalių (pavyzdžiui, variklių ar pavarų dėžių), kurias visame pasaulyje tiekia tas pats tiekėjas, kainos. Išnagrinėjusi naują informaciją Komisija daro išvadą, kad su šiuo klausimu susiję statistiniai duomenys gali būti priimtini ENA tikslams.

(48) Panašiai naujai pateiktos informacijos užtenka įrodyti, kad nauji 2004 m. vasario mėn. ENA pakeitimai, susiję su energija ir vandeniu, vidaus transportavimo išlaidomis ir atleidimo iš darbo sąnaudomis, grindžiami įrodančiais dokumentais ir pateikia priimtinas prognozes dėl šių išlaidų ir sąnaudų pokyčio ENA aptariamu laikotarpiu.

(49) Po Komisijos analizės gauta ENA tik nedaug skiriasi nuo ENA, kurią Jungtinė Karalystė pateikė po procedūros inicijavimo, tačiau skirtumai su ENA, apie kurią buvo pranešta iš pradžių, yra didesni. Pasak Komisijos, ekonominės naudos analizėje Rytonui nustatytas 18,260 milijono svarų sterlingų grynųjų sąnaudų neatitikimas 2002 m. vertėmis ([7]) (palyginti su 18,772 milijono svarų sterlingų, kaip nustatė Jungtinė Karalystė). Todėl projekto regioninio neatitikimo koeficientas yra 12,44 % ([8]) (palyginti su 12,78 %, kurį nustatė Jungtinė Karalystė).

(50) Galiausiai savo analizėje Komisija svarsto priedo klausimą, atsižvelgdama į aptariamo motorinių transporto priemonių gamintojo pajėgumo augimą ar mažėjimą investicijų laikotarpiu. Didinti ENA nustatytą regioninio neatitikimo koeficientą leidžiama su sąlyga, kad pagalbos gavėjas nesukels daugiau gamybos pajėgumo problemų, su kuriomis dabar susiduria motorinių transporto priemonių pramonė. Priešingai, ENA nustatytas regioninio neatitikimo koeficientas bus sumažintas, jei pagalbos gavėjas padidins perteklinio pramonės pajėgumo problemą.

([7]) JK nurodytas pirminis grynųjų sąnaudų neatitikimas (18,772 milijono svarų sterlingų) – išlaidos žemei Trnavoje (0,512 milijono svarų sterlingų) (žr. 44 punktą) = 18,260 milijono svarų sterlingų.

([8]) $\frac{\text{Naujas grynųjų sąnaudų neatitikimas}}{\text{Remtinos investicijos}} = \frac{18,26 \text{ milijono svarų sterlingų}}{146,837 \text{ milijono svarų sterlingų}} = 12,44\ \%$.

(51) Komisija nesutinka su Jungtinės Karalystės argumentu, kad pajėgumo pokytis turėtų būti skaičiuojamas vertinant tik aptariamą projektą, o ne PSA gamybos pajėgumą Europos mastu. Remiantis automobilių pramonės gairėmis, ENA yra lyginami identiški projektai, t. y. ir tokio pačio skaičiaus transporto priemonių gamybos projektai. Todėl tai, kad svarstomas projektas neturėtų įtakos bendram PSA gamybos pajėgumui, yra faktas, bet nereikšmingas. Tačiau, kaip aiškiai nustatyta automobilių pramonės gairių 3.2. dalies d punkte, priedo analizės tikslas yra nustatyti investicinio projekto poveikį konkurencijai, vertinant gamybos pajėgumo pokyčius tam tikroje grupėje. Šiam tikslui Komisija nuosekliai palygino svarstomo motorinių transporto priemonių gamintojo bendrą gamybos pajėgumą Europos mastu prieš projektą ir po jo. Remiantis pateiktais dokumentais, PSA pajėgumas labai išaugs, pradėjus veikti naujiems įrenginiams Koline (200 000 automobilių per metus, skirtų PSA) ir Trnavoje (300 000 vienetų), o atitinkamas pajėgumo mažinimas kitose Europos gamyklose nenumatomas. Todėl ENA nustatytas regioninio neatitikimo koeficientas sumažės 2 % (didelis poveikis konkurencijai dėl investicinio projekto 87 straipsnio 3 dalies c punkte nurodytame regione) ir pasieks 10,44 %.

VI. **IŠVADA**

(52) Projekto pagalbos intensyvumas (9,81 % bendrosios subsidijos ekvivalento) yra mažesnis už ekonominės naudos (priedo) analizėje nustatytą nuostolį (10,44 %) ir regioninės pagalbos aukščiausią ribą (10 % grynosios subsidijos ekvivalento) kartu paėmus. Todėl regioninė pagalba, kurią Jungtinė Karalystė numato skirti PCA UK, atitinka kriterijus, kad būtų laikoma suderinama su bendrąja rinka pagal Sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punktą.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Jungtinės Karalystės numatoma valstybės pagalba įmonei „Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd.“ Rytone, sudaranti 19,100 milijono svarų sterlingų bendrosios subsidijos ekvivalento nominalia verte ir 14,411 milijono bendrosios subsidijos ekvivalento faktine verte (baziniai metai – 2002 m., diskonto norma – 6,01 %) ir skirta reikalavimus atitinkančioms investicijoms, kurių suma yra 187,760 svarų sterlingų nominalia verte (146,837 svarų sterlingų faktine verte), yra suderinama su bendrąja rinka, kaip apibrėžta Sutarties 87 straipsnio 3 dalies c punkte.

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Jungtinei Didžiosios Britanijos ir Šiaurės Airijos Karalystei.

Priimta Briuselyje, 2004 m. rugsėjo 22 d.

Komisijos vardu

Mario MONTI

Komisijos narys