KOMISIJA

KOMISIJAS LĒMUMS

(2004. gada 22. septembris)

par valsts atbalstu, ko Apvienotā Karaliste plāno ieviest attiecībā uz *Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd*

(izziņots ar dokumenta numuru K(2004) 3349)

(Autentisks ir tikai dokuments angļu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2005/301/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu, un jo īpaši tā 88. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas zonas līgumu, un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc ieinteresēto pušu uzaicināšanas iesniegt savas piebildes, ievērojot iepriekš minētos noteikumus [1],

tā kā:

I. PROCEDŪRA

(1) Ar 2002. gada 16. decembri datētā vēstulē Apvienotā Karaliste paziņoja Komisijai plānu piešķirt reģionālu atbalstu uzņēmumam *Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd*. (še turpmāk "*PCA UK*"). Komisija pieprasīja turpmāku informāciju 2003. gada 7. februārī, ko Apvienotā Karaliste sniedza ar 2003. gada 7. martu datētā vēstulē.

(2) Ar 2003. gada 30. aprīli datētā vēstulē Komisija informēja Apvienoto Karalisti, ka tā nolēmusi sākt procedūru, kas noteikta EK Līguma 88. panta 2. punktā, jo tā konstatējusi, ka radušās šaubas par atbalsta nesaderību ar kopējo tirgu.

(3) Komisijas lēmumu sākt procedūru publicēja *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* [2] Komisija uzaicināja ieinteresētās puses iesniegt savas piebildes. Komisija no ieinteresētajām pusēm nesaņēma nekādas piebildes.

(4) Pēc pieprasījuma pagarināt piebilžu iesniegšanas termiņu 2003. gada 25. jūlijā Apvienotā Karaliste iesniedza savas piebildes par procedūras sākšanu 2003. gada 5. septembrī. Briselē 2003. gada 17. oktobrī notika sanāksme starp Komisiju, Apvienoto Karalisti un labuma saņēmēju, pēc kuras Komisija adresēja Apvienotajai Karalistei jaunu informācijas pieprasījumu 2003. gada 20. oktobrī. Informāciju Apvienotā Karaliste sniedza 2004. gada 19. februārī un 4. maijā.

II. PASĀKUMA UN TĀ SAŅĒMĒJA APRAKSTS

(5) Plānoto atbalstu piešķirtu uzņēmumam *PCA UK*, kas ir franču grupas *PSA Peugeot Citroën* (še turpmāk "*PSA*") meitasuzņēmums. *PSA* projektē, izgatavo un pārdod mehāniskos transportlīdzekļus. 2003. gadā *PSA* visā pasaulē pārdeva 3 286 100 transportlīdzekļu, sasniedzot apgrozījumu 54,238 miljardi euro un ekspluatācijas rezervi 2,195 miljardi euro.

Projekts

(6) Paziņotais projekts attiecas uz investīcijām, kas vajadzīgas jauna modeļa ražošanai, kas aizstās pašreizējo modeli *Peugeot 206* un tā atvasinājumus.

(7) Raitonas rūpnīcas pašreizējā jauda ir 183 500 transportlīdzekļi gadā. Pašreizējo 206 modeli no 2008. gada pakāpeniski izņems no ražošanas, ieviešot jaunu modeli, kas izmantos jaunu platformu. Rūpnīcā plāno saglabāt nemainīgu jaudu 183 500 transportlīdzekļu gadā.

[1] OV C 147, 24.6.2003., 2. lpp.
[2] Skat. 1. zemsvītras piezīmi.

(8) Plānotais paziņotā projekta sākums ir 2005. gadā, un plānotais pabeigšanas datums ir 2010. gadā. Atbilstīgi Apvienotās Karalistes apgalvojumiem, projekts ietver jaunu (automobiļu krāsošana, metāliskā apdare) vai pārveidotu (karkasu darbnīcu pārkārtošana ar instrumentiem citai platformai, galīgā montāža) līniju instalēšanu jaunā modeļa ražošanai. Infrastruktūras darbi iekļaus uzlabotus vides, darba un drošības apstākļus, un jaunu automobiļu parku gatavajiem transportlīdzekļiem. Pēc Apvienotās Karalistes apgalvojumiem kopējās prasītās investīcijas sastādīs 187,760 miljonus mārciņu nominālizteiksmē.

(9) Pēc Apvienotās Karalistes apgalvojumiem projekts ir mobils, un *PSA* apsver domu par alternatīvu projekta vietu Trnavā, Slovākijā. *PSA* 2003. gada janvārī paziņoja, ka Trnava ir izvēlēta par vietu jaunas zonas ražošanai. Jaunā Trnavas rūpnīca sāks ražošanu 2008. gadā, un izgatavos gadā 300 000 tāda paša veida mazās mašīnas, kā jaunais modelis, kas aizstās *Peugeot 206*. Atbilstīgi Apvienotās Karalistes apgalvojumiem *PSA* apsver domu, vai paplašināt plānoto jaudu Trnavā, vienlaikus pakāpeniski samazinot ražošanu Raitonā.

Tiesiskais pamats, investīciju un atbalsta apjoms

(10) Projekts notiek esošajā *PSA* rūpnīcā Raitonā, Rietummidlendas reģionā. Raitona-pie-Dansmoras ir 87. panta 3. punkta c) apakšpunkta apgabals, kura reģionālais maksimālais apjoms ir 10 % tīrā dotāciju ekvivalenta periodam no 2000. līdz 2006. gadam.

(11) Paziņotais atbalsts ir piešķirts saskaņā ar apstiprināto Reģionālo selektīvās palīdzības shēmu [3], kam tiesiskais pamats ir 1982. gada Rūpnieciskās attīstības akta 7. iedaļa.

(12) Ierosinātā atbalsta veids ir tieša dotācija, ko samaksātu periodā no 2005. līdz 2010. gadam. Tās apjoms sasniedz nominālus 19,100 miljonus mārciņu bruto dotācijas ekvivalenta, ar aktualizēto vērtību 14,411 miljoni mārciņu bruto dotācijas ekvivalenta (bāzes gads 2002. g., diskonta likme 6,01 %). Tiesīgo investīciju apjoms ir 187,760 miljoni mārciņu nominālvērtībās un 146,837 miljoni mārciņu aktualizētajās vērtībās. Tāpēc Apvienotās Karalistes paziņotā atbalsta intensitāte ir 9,81 % bruto dotācijas ekvivalenta.

(13) Projektam nav piešķirts cits Kopienas atbalsts vai finansējums.

III. PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATOJUMS

(14) Savā 2003. gada 30. aprīļa lēmumā sākt procedūru, kā noteikts Līguma 88. panta 2. punktā [4], Komisija pauda šaubas par ierosinātā atbalsta nepieciešamību un proporcionalitāti. Lai kliedētu tādas šaubas, Komisija pieprasīja papildu paskaidrojumus un dokumentus.

(15) Attiecībā uz atbalsta nepieciešamību Komisija šaubījās, vai Trnava tiek uzskatīta par dzīvotspējīgu alternatīvu Raitonai konkrētajam projektam. Tā pieprasīja netiešus papildu pierādījumus, piemēram, vietas izpēti, lai parādītu, ka projekts ir faktiski mobils mašīnu shēmas ietvaros.

(16) Attiecībā uz atbalsta proporcionalitāti, Komisija pauž šaubas par šādiem aspektiem:

— tiesīgo izdevumu pareizs aprēķins,

— investīciju izmaksu par pārdevēja veiktu mehānisko apstrādi iekļaušana tiesīgo izdevumu robežās,

— pamatojums augstākām investīciju izmaksām par zemi, ēkām, iekārtām un aprīkojumu Raitonā attiecībā pret Trnavu,

— pamatojums zemākiem ekspluatācijas izdevumiem par sastāvdaļām un materiāliem Trnavā,

— liekā darbaspēka izmaksu precīzs aprēķins Raitonā.

(17) Visbeidzot, Komisija pauda šaubas par jaudas izmaiņu aprēķinu, ko Apvienotā Karaliste izvirzījusi papildinājuma ("*top-up*") noteikšanas kontekstā.

IV. APVIENOTĀS KARALISTES PIEBILDES

(18) Apvienotā Karaliste iesniedza savas piebildes par procedūras sākšanu 2003. gada 5. septembrī un papildu informāciju 2004. gada 19. februārī un 4. maijā.

(19) Par atbalsta nepieciešamību Apvienotā Karaliste atkārtoti apstiprināja, ka projekts ir mobils. Tāpēc Apvienotā Karaliste iesniedza dokumentārus pierādījumus tam, ka Trnava konkrētajam projektam ir dzīvotspējīga tehniska alternatīva Raitonai.

(20) Apvienotā Karaliste arī iesniedza papildu informāciju par Komisijas paustajām šaubām procedūras sākšanā attiecībā uz atbalsta proporcionalitāti.

---

[3] Komisijas 2001. gada 25. aprīļa Lēmums necelt iebildumus lietā N 731/00 (OV C 211, 28.7.2001., 48. lpp.).

[4] Skat. 1. zemsvītras piezīmi

(21) (2003. gada 5. septembra vēstulē Apvienotā Karaliste iesniedza izmaksu un labumu analīzi (*CBA*), kas atšķīrās no sākotnēji paziņotās daudzos svarīgos aspektos, ieskaitot augstākas investīciju izmaksas Trnavā iekārtām un aprīkojumam, bet zemākas ekspluatācijas izmaksas Raitonā par darbaspēku, un zemākas ekspluatācijas izmaksas Trnavā par enerģētiku un ūdeni, kā arī par ievedošo un izvedošo transportu. Dažas izmaiņas attiecās uz posteņiem, par kuriem Komisija nepauda šaubas procedūras sākšanā.

(22) Ar 2004. gada 19. februāra vēstuli Apvienotā Karaliste iesniedza jaunu *CBA* versiju, kas plašos vilcienos bija saskaņā ar 2003. gada septembra *CBA*, ar dažiem izņēmumiem (piemēram, skaitļi par darbaspēka izmaksām Raitonā un izvedošo transportu Trnavā bija grozīti, un bija norādīti sākotnēji paziņotie). Apvienotā Karaliste paskaidroja posteņus, par kuriem Komisija bija paudusi šaubas procedūras sākšanā, un posteņus, kas bija grozīti pēc procedūras sākšanas. 2004. gada 4. maija vēstulē Apvienotā Karaliste paziņoja Komisijai, ka projekts nevar sākties līdz pašām 2004. gada beigām vai 2005. gada sākumam. Attiecīgi tika grozīta 2004. gada februāra *CBA*, par investīciju pirmo gadu norādot 2005. gadu.

(23) Attiecībā uz zemes izmaksām Trnavā Apvienotā Karaliste apgalvoja, ka nekādas izmaksas nav jāiekļauj, jo projektu var veikt esošajās vietas robežās. Indikatīvi, projektam vajadzētu 30 hektārus zemes, kuru izmaksas ir 0,512 miljonu mārciņu aktualizētajās vērtībās.

(24) Attiecībā uz investīciju izmaksām par ēkām, iekārtām un aprīkojumu Apvienotā Karaliste koriģēja 2004. gada februāra *CBA*, lai ņemtu vērā Komisijas piezīmes. Kamēr sākotnēji paziņotajā *CBA* bija ņemtas vērā tikai tās izmaksas, kas noteikti vajadzīgas Trnavai, lai izvietotu projektu, grozītajā versijā ir ņemta vērā arī vispārējo fiksēto un parasto izmaksu daļa, ko var piedēvēt projektam. Līdz ar to Trnavas alternatīva izrādās dārgāka nekā Reitonas rūpnīcas pārveide.

(25) Attiecībā uz investīciju izmaksām par pārdevēja veiktu mehānisko apstrādi Apvienotā Karaliste apstiprināja, ka tās neuzskatīja par tiesīgiem izdevumiem un ka tās nav iekļautas 2004. gada februāra *CBA*, jo tās būs vajadzīgas abos scenārijos un tāpēc neietekmēs handikapu Raitonai.

(26) Atiecībā uz sastāvdaļu un materiālu ekspluatācijas izmaksām Apvienotā Karaliste iesniedza ar 2003. gada maiju datētu *PSA* iekšējo plānošanas dokumentu kopijas, kur paziņotas sastāvdaļu izmaksu atšķirības starp dažādām grupas ražošanas vietām. Galvenā atšķirība starp izmaksām Raitonā un Trnavā rodas no ievērojami zemākām darbaspēka apmaksas likmēm stundā Trnavā, kas rezultātā dod zemākas izmaksas par lielām, no vietējiem avotiem iegūtām sastāvdaļām – piemēram, buferi, vadības pultis, sēdekļi, durvju paneļi un kontrolmērinstrumentu paneļi.

(27) Apvienotā Karaliste iesniedza arī pamatojuma dokumentus ekspluatācijas izmaksu samazinājumam, kas paredzēts Trnavā par enerģētiku un ūdeni, kā arī ievedošo transportu. Attiecībā uz ievedošā transporta izmaksām Apvienotā Karaliste iesniedza aktualizēta iekšējā plānošanas dokumenta, kas attiecas uz Trnavas laukumu, kopiju, 2003. gada novembra versiju, kurā sākotnējā izmaksu tāme ir samazināta, lai ņemtu vērā lielāku lēsto no vietējiem avotiem iegūto sastāvdaļu daļu.

(28) Attiecībā uz liekā darbaspēka izmaksām Apvienotā Karaliste paskaidroja, ka tās ir ņemtas vērā 2004. gada februāra *CBA* kā Trnavas risinājuma papildizmaksas, līdzīgi izmaksām, kas saistītas ar Raitonas rūpnīcas slēgšanu. Apvienotā Karaliste arī iesniedza sīku informāciju par minēto izmaksu aprēķinu. Pretēji, Apvienotā Karaliste neiekļāva *CBA* nekādas apkopes investīcijas Raitonā, jo vispārējās apkopes investīcijas būtu jāveic pēc abiem scenārijiem.

(29) Visbeidzot, attiecībā uz papildinājumu (*top-up*), Apvienotā Karaliste atkārtoti apstiprināja, ka reģionālajam handikapam jāpiemēro + 2 % faktors, kas rodas no 2004. gada februāra *CBA*, jo atbalstītā projekta rezultātā nenotiks ražošanas pieaugums.

V. **PASĀKUMA NOVĒRTĒJUMS**

(30) Apvienotās Karalistes paziņotais pasākums *PCA UK* labā veido valsts atbalstu Līguma 87. panta 1. punkta nozīmē. To finansētu valsts vai ar valsts resursu starpniecību. Turklāt, tā kā tās veido ievērojamu proporciju no projekta finansējuma, atbalsts var izkropļot konkurenci Kopienā, dodot *PCA UK* priekšrocību pār konkurentiem, kas nesaņem atbalstu. Visbeidzot, notiek plaša tirdzniecība starp dalībvalstīm automobiļu tirgū, kur *PSA* ir viens no lielākajiem spēlētājiem.

(31) Līguma 87. panta 2. punktā ir uzskaitīti daži atbalsta veidi, kas ir saderīgi ar Līgumu. Ņemot vērā atbalsta īpašības un nolūku, un uzņēmuma ģeogrāfisko atrašanās vietu, attiecīgajam plānam nevar piemērot minētā panta a), b) un c) apakšpunktu. Līguma 87. panta 3. punktā ir precizēti citi atbalsta veidi, ko var uzskatīt par saderīgiem ar kopējo tirgu. Komisija atzīmē, ka projekts atrodas Raitonas-pie-Dansmoras apgabalā, kas var pretendēt uz palīdzību saskaņā ar Līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu, ar reģionālā atbalsta maksimālo apjomu 10 % neto dotācijas ekvivalenta.

(32) Konkrētais atbalsts ir paredzēts uzņēmumam *PCA UK*, kas ražo un montē mehāniskos transportlīdzekļus. Tātad uzņēmums ir mehānisko transportlīdzekļu rūpniecības daļa Kopienas shēmas par valsts atbalstu mehānisko transportlīdzekļu rūpniecībai [5] (še turpmāk "mašīnu shēma") nozīmē.

(33) Mašīnu shēma 2.2. punkta a) apakšpunktā precizē, ka viss atbalsts, ko valsts iestādes plāno piešķirt individuālam projektam saskaņā ar atļautām atbalsta shēmām uzņēmumam, kas darbojas mehānisko transportlīdzekļu rūpniecībā, saskaņā ar Līguma 88. panta 3. punktu jāpaziņo pirms piešķiršanas, ja ir sasniegts kāds no šādiem sliekšņiem: i) kopējās projekta izmaksas vienādas ar 50 miljoniem euro, ii) kopējais bruto atbalsts projektam – kā valsts atbalsts vai atbalsts no Kopienas instrumentiem – vienāds ar 5 miljoniem EUR. Gan kopējās projekta izmaksas, gan atbalsta apjoms pārsniedz paziņošanas sliekšņus. Tādējādi, paziņojot reģionālo atbalstu, kas ierosināts *PCA UK*, Apvienotā Karaliste ir izpildījusi Līguma 88. panta 3. punkta prasības.

(34) Atbilstīgi mašīnu shēmai Komisijai jānodrošina, ka piešķirtais atbalsts gan ir nepieciešams projekta realizācijai, gan ir proporcionāls problēmu nopietnībai, ko ar to plānots atrisināt. Abām prasībām – par nepieciešamību un proporcionalitāti – jābūt izpildītām, ja Komisija grib atļaut valsts atbalstu mehānisko transportlīdzekļu rūpniecībā.

(35) Atbilstīgi mašīnu shēmas 3.2. punkta a) apakšpunktam, lai pierādītu reģionālā atbalsta nepieciešamību, atbalsta saņēmējam skaidri jāpierāda, ka tam ir ekonomiski dzīvotspējīga alternatīva vieta projektam. Ja grupā nebūtu citas – jaunas vai esošas – rūpniecības vietas, kas spēj uzņemt konkrētās investīcijas, tad uzņēmums būtu spiests īstenot savu projektu vienīgajā pieejamajā rūpnīcā, pat ja nebūtu atbalsta. Tāpēc reģionālo atbalstu nevar piešķirt projektam, kas nav ģeogrāfiski mobils.

(36) Komisija novērtēja Apvienotās Karalistes iesniegtos dokumentus un informāciju un secināja, ka Trnavas rūpnīcas plāns un dokumenti par vietas atlases procesu un tehniskajām īpašībām rāda, ka rūpnīcai ir iespēja pieņemt un izvietot izskatāmo projektu. Tik tiešām, rūpnīcā pašlaik plānotā ražošana no 2006. gada un turpmāk ir 55 mašīnas stundā. Rūpnīca tomēr var ražot līdz 87 mašīnām stundā, ieviešot jaunu plūsmas līniju ar 32 mašīnām stundā. Pašreizējā rūpnīcas perimetrā ir pietiekami daudz pieejamas zemes tādai paplašināšanai, un visas infrastruktūras instalācijas jau ir saderīgas ar augstākiem ražošanas apjomiem.

(37) Turklāt, Komisija atzīmē, ka atbilstīgi preses ziņojumiem *PSA* grupa joprojām uzskata Trnavas rūpnīcu par dzīvotspējīgu alternatīvu Raitonai attiecībā uz izskatāmo projektu.

(38) Uz 36. un 37. apsvērumā minētās informācijas pamata Komisija secina, ka Trnava patiešām ir dzīvotspējīga alternatīva Raitonai attiecībā uz konkrēto projektu.

(39) Komisija arī pārbaudīja, ka projekts ietver pilnīgu veco plūsmas līniju demontāžu un pilnīgi jaunu iekārtu un aprīkojuma uzstādīšanu vispārējā ražošanas struktūrā, kas skaidri atšķiras no iepriekšējās. Līdz ar to projekts kvalificējas kā pārveide saskaņā ar mašīnu shēmu.

(40) Tāpēc Komisija secina, ka projekts ir mobils, un tāpēc to var uzskatīt par tiesīgu uz reģionālo atbalstu, jo atbalsts vajadzīgs, lai piesaistītu investīcijas atbalstītajam reģionam.

(41) Atbilstīgi mašīnu shēmas 3.2. punkta b) apakšpunktam tiesīgos izdevumus definē ar reģionālo shēmu, kas piemērojama attiecīgajā atbalstītajā reģionā. Pēc Apvienotās Karalistes iesniegtās papildu informācijas – par tiesīgo izdevumu aprēķinu un pārdevēja piešķirtiem mehāniskās apstrādes instrumentiem – analīzes Komisija pārliecinājās, ka izmaksas, kas sasniedz 146,837 miljonus mārciņu aktualizētās vērtībās, var uzskatīt par tiesīgām uz atbalstu.

(42) Atbilstīgi mašīnu shēmas 3.2. punkta c) apakšpunktam Komisijai jānodrošina, ka plānotais atbalsts ir proporcionāls reģionālajām grūtībām, ko ar to plānots atrisināt. Tam izmanto *CBA*.

[5] OV C 279, 15.9.1997., 1. lpp. Mašīnu shēmas termiņš beidzās 2002. gada 31. decembrī, bet tā joprojām attiecas uz valsts atbalstu, kas paziņots Komisijai pirms minētā datuma. Skat. Komisijas paziņojumu dalībvalstīm (OV C 258, 9.9.2000., 6. lpp.).

(43) *CBA* salīdzina izmaksas par mobilajiem elementiem, kas investoram rastos, lai īstenotu projektu attiecīgajā reģionā, ar tām izmaksām, kas investoram rastos par identiska projekta īstenošanu citā vietā. No šā salīdzinājuma Komisija nosaka attiecīgā atbalstītā reģiona specifiskos handikapus. Komisija atļauj reģionālo atbalstu tādu reģionālo handikapu robežās.

(44) Saskaņā ar mašīnu shēmas 3.2. punkta c) apakšpunktu ekspluatācijas handikapi Raitonā, salīdzinot ar Trnavu, *CBA* ir novērtēti trīs gadus, jo konkrētais projekts nav jaunas zonas vietā. Periods, kas nosegts Apvienotās Karalistes iesniegtajā *CBA* galīgajā versijā, ir posms no 2008. līdz 2010. gadam, kas ir trīs gadi no ražošanas sākuma saskaņā ar mašīnu shēmas I pielikuma 3.3. punktu. Izmantojot 2002. gadu par atsauces gadu, paziņotajā *CBA* ir norādīts neto izmaksu handikaps 18,772 miljoni mārciņu vietai Raitonā salīdzinājumā ar vietu Trnavā. Rezultātā iegūtā projekta "reģionālā handikapa attiecība" ([6]) ir 12,78 %.

(45) Komisija izanalizēja papildu informāciju un dokumentus, ko Apvienotā Karaliste iesniedza pēc lēmuma sākt procedūru, kā noteikts Līguma 88. panta 2. punktā. Attiecībā uz izmaksām par zemi Komisija nepieņem Apvienotās Karalistes argumentus, ka tādas izmaksas nav jāiekļauj *CBA*, jo projektu var īstenot Trnavas vietas esošajās robežās. Konkrēto zemi *PSA* nesen nopirka ar izteiktu mērķi izvietot tur projektu, ja galīgā izvēle būs Trnava Raitonas vietā. Tāpēc tās jāiekļauj izmaksās, kas saistītas ar Trnavas risinājumu, kas attiecīgi palielinās par 0,512 miljoniem mārciņu.

(46) Kas attiecas uz investīciju izmaksām par ēkām, iekārtām un aprīkojumu, kā arī pārdevēja veiktu mehānisko apstrādi, Komisija var pieņemt skaitļus, kas uzrādīti 2004. gada februāra *CBA*, kas rāda, ka Raitonas pārveide prasītu aktualizētas, par 4,522 miljoniem mārciņu zemākas investīcijas nekā Trnavas paplašināšana.

(47) Attiecībā uz ekspluatācijas izmaksām par sastāvdaļām un materiāliem, pēc procedūras sākšanas iesniegtie iekšējie dokumenti rāda, ka Raitonas rūpnīca cieš no neizdevīga izmaksu stāvokļa par atlasīto sastāvdaļu ieguvi, ko iegūst no vietējiem avotiem un kam būtiska ir vietējā darbaspēka pievienotā vērtība. Pretēji, *CBA* nav reģistrētas izmaksu atšķirības par sastāvdaļām (piem., dzinējiem vai pārnesumkārbām), kuru avots visā pasaulē ir viens un tas pats piegādātājs. Pēc jaunās informācijas analīzes Komisija secina, ka skaitļus saistībā ar minēto posteni var pieņemt *CBA* nolūkos.

(48) Līdzīgi, iesniegtā jaunā informācija ir pietiekama, lai pierādītu, ka 2004. gada februāra *CBA* atjauninājumi attiecībā uz enerģētiku un ūdeni, ievedošo transportu un liekā darbaspēka izmaksām ir pamatoti uz dokumentāriem pierādījumiem un atspoguļo pieņemamas tādu izmaksu attīstības aplēses periodā, uz ko attiecas *CBA*.

(49) *CBA*, kas izriet no Komisijas analīzes, tikai margināli atšķiras no tās, ko iesniedza Apvienotā Karaliste pēc procedūras sākšanas, kamēr atšķirības no sākotnēji paziņotās ir svarīgākas. Atbilstīgi Komisijas viedoklim *CBA* norāda neto izmaksu handikapu Raitonai 18,260 miljoni mārciņu pēc 2002. gada vērtībām ([7]) (salīdzinājumā ar 18,772 miljoniem mārciņu atbilstīgi Apvienotās Karalistes apgalvojumam). Projekta izrietošā reģionālā handikapa attiecība ir 12,44 % ([8]) (salīdzinājumā ar 12,78 % atbilstīgi Apvienotās Karalistes apgalvojumam).

(50) Visbeidzot, Komisija savā analīzē izskata jautājumu par papildinājumu (*top up*), kas ņem vērā paplašināšanu vai samazinājumu konkrētā mehānisko transportlīdzekļu ražotāja jaudā investīciju periodā. Palielinājums reģionālā handikapa attiecībā, kas izriet no *CBA*, ir atļauts ar nosacījumu, ka atbalsta saņēmējs nepalielina jaudas problēmas, ar ko jāsaskaras transportlīdzekļu rūpniecībai. Pretēji, reģionālā handikapa attiecība, kas izriet no *CBA*, ir samazināta, ja atbalsta saņēmējs potenciāli padara vēl smagāku pārmērīgi lielās jaudas problēmu rūpniecībā.

([6]) $\frac{\text{Neto izmaksu handikaps}}{\text{Tiesīgās investīcijas}} = \frac{18,772}{146,837} = 12,78\ \%$ (skat. 11. apsvērumu iepriekš).

([7]) Sākotnējais neto izmaksu handikaps, ko uzrādīja Apvienotā Karaliste (18,772 miljoni mārciņu) – zemes izmaksas Trnavā (0,512 miljoni mārciņu) (skat. 44. apsvērumu iepriekš) = 18,260 miljoni mārciņu.

([8]) $\frac{\text{Jaunais neto izmaksu handikaps}}{\text{Tiesīgās investīcijas}} = \frac{\text{GBP } 18,26 \text{ miljoni}}{\text{GBP } 146,837 \text{ miljoni}} = 12,44\ \%$.

(51) Komisija nepieņem Apvienotās Karalistes argumentu, ka jaudas izmaiņas jāaprēķina, tikai ņemot vērā izskatāmo projektu, nevis *PSA* Eiropas ražotņu jaudu. Atbilstīgi mašīnu shēmai *CBA* salīdzina identiskus projektus, kas, cita starpā, nozīmē projektus vienāda transportlīdzekļu skaita ražošanai. Tāpēc ir taisnība, bet nav būtiski, ka izskatāmais projekts neietekmēs *PSA* vispārējo ražošanas jaudu. Tomēr, kā skaidri noteikts mašīnu shēmas 3.2. punkta d) apakšpunktā, papildinājuma (*top-up*) analīzes mērķis ir, pētot izmaiņas attiecīgās grupas ražošanas jaudā, saprast investīciju projekta ietekmi uz konkurenci. Tāpēc Komisija pastāvīgi salīdzināja konkrētā mehānisko transportlīdzekļu ražotāja kopējo Eiropas ražotņu jaudu pirms un pēc projekta. Atbilstīgi iesniegtajiem dokumentiem *PSA* jauda tiks ievērojami palielināta ar jaunām iekārtām ekspluatācijā Kolinā (200 000 mašīnas gadā *PSA*) un Trnavā (300 000 vienības), kamēr nav paredzēti atbilstoši jaudas samazinājumi citās Eiropas rūpnīcās. Līdz ar to reģionālā handikapa attiecību, kas izriet no *CBA*, samazinās par 2 % (liela ietekme uz konkurenci) par investīciju projektu 87. panta 3. punkta c) apakšpunkta reģionā, kas dod galīgo attiecību 10,44 %.

VI. **NOSLĒGUMS**

(52) Projekta atbalsta intensitāte (9,81 % bruto dotācijas ekvivalenta) ir mazāka nekā zaudējums, ko identificēja ar izmaksu un labumu/papildinājuma (*top-up*) analīzi (10,44 %), un reģionālā atbalsta maksimālais apjoms (10 % neto dotācijas ekvivalents). Tāpēc reģionālais atbalsts, ko Apvienotā Karaliste plāno piešķirt *PCA UK*, atbilst kritērijiem, lai to uzskatītu par saderīgu ar kopējo tirgu saskaņā ar Līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunktu,

IR PIEŅĒMUSI ŠĀDU LĒMUMU.

1. pants

Valsts atbalsts, ko Apvienotā Karaliste plāno ieviest attiecībā uz *Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd*. Raitonā un kura apjoms ir nomināli 19,100 miljoni mārciņu bruto dotācijas ekvivalentā, ar aktualizēto vērtību 14,411 miljoni mārciņu bruto dotācijas ekvivalenta (bāzes gads 2002. g., diskonta likme 6,01 %) par tiesīgajiem ieguldījumiem 187,760 miljoni mārciņu nominālvērtībās (146,837 miljoni mārciņu aktualizētajās vērtībās), ir saderīgs ar kopējo tirgu Līguma 87. panta 3. punkta c) apakšpunkta nozīmē.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotajai Karalistei.

Briselē, 2004. gada 22. septembrī

Komisijas vārdā —
Komisijas loceklis
Mario MONTI