COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 22 de Setembro de 2004

relativa ao auxílio estatal que o Reino Unido tenciona conceder à Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd

[notificada com o número C(2004) 3349]

(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2005/301/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2, primeiro parágrafo, do artigo 88.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o n.º 1, alínea a), do artigo 62.º,

Tendo convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações em conformidade com as disposições acima referidas [1],

Considerando o seguinte:

I. PROCEDIMENTO

(1) Por carta de 16 de Dezembro de 2002, o Reino Unido enviou à Comissão uma notificação de um plano de concessão de auxílios regionais à Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd (seguidamente designada por «PCA UK»). A Comissão solicitou mais informações em 7 de Fevereiro de 2003, que o Reino Unido forneceu por carta datada de 7 de Março de 2003.

(2) Por carta de 30 de Abril de 2003, a Comissão informou o Reino Unido da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE, devido a dúvidas surgidas quanto à compatibilidade do auxílio com o mercado comum.

(3) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* [2]. A Comissão convidou os terceiros interessados a apresentarem as observações, não tendo recebido nenhum contributo nesse sentido.

(4) Após solicitar o prolongamento do prazo para apresentação de observações, em 25 de Julho de 2003, o Reino Unido enviou comentários sobre a decisão de início do procedimento, em 5 de Setembro de 2003. Em 17 de Outubro de 2003, realizou se em Bruxelas uma reunião entre a Comissão, o Reino Unido e o beneficiário, após a qual a Comissão voltou a solicitar esclarecimentos ao Reino Unido, em 20 de Outubro de 2003. Os esclarecimentos foram fornecidos pelo Reino Unido em 19 de Fevereiro e 4 de Maio de 2004.

II. DESCRIÇÃO DA MEDIDA E DO RESPECTIVO BENEFICIÁRIO

(5) O auxílio previsto destinava-se à PCA UK, filial do grupo francês PSA Peugeot Citroën (seguidamente designado por «PSA»). O PSA procede à concepção, fabrico e venda de veículos motorizados. Em 2003, o PSA vendeu 3 286 100 veículos em todo o mundo, perfazendo um volume de negócios de 54,238 mil milhões de euros, e uma margem operacional de 2,195 mil milhões de euros.

Projecto

(6) O projecto notificado prende-se com o investimento necessário para a produção do modelo destinado a substituir o actual Peugeot 206 e derivados.

(7) A capacidade actual da fábrica de Ryton é de 183 500 veículos/ano. O actual modelo 206 será retirado a partir de 2008, sendo substituído por um novo que utilizará uma nova plataforma. Prevê-se que a capacidade da fábrica se mantenha constante, em 183 500 veículos/ano.

[1] JO C 147 de 24.6.2003, p. 2.
[2] Ver nota de pé-de-página 1.

(8) A notificação refere que a data prevista para o início do projecto é 2005, estando a respectiva conclusão projectada para 2010. De acordo com o Reino Unido, o projecto implica a instalação de linhas de produção novas (pintura, acabamento da chapa) ou transformadas (reequipamento das oficinas para adaptação à nova plataforma, montagem final) para o fabrico do novo modelo. Os trabalhos de infra estrutura incluem melhores condições ambientais, de trabalho e de segurança, bem como um novo parque de estacionamento para os veículos acabados. De acordo com o Reino Unido, o investimento total necessário ascende a 187,760 milhões de libras esterlinas em termos nominais.

(9) Segundo o Reino Unido, trata-se de um projecto móvel, ponderando o PSA a possibilidade de instalações alternativas para o projecto, em Trnava, na Eslováquia. O PSA anunciou em Janeiro de 2003 que Trnava foi seleccionada para o investimento em instalações de fabrico novas. A nova fábrica de Trnava entrará em funcionamento em 2008, para produzir 300 000 pequenos carros/ano de tipo idêntico ao novo modelo que vem substituir o Peugeot 206. De acordo com o Reino Unido, o PSA examina a possibilidade de expandir a capacidade prevista em Trnava e a supressão progressiva da produção em Ryton.

Base jurídica, investimento e montantes do auxílio

(10) O projecto será realizado nas instalações existentes do PSA em Ryton, na região de West Midlands. Ryton-on-Dunsmore é uma área abrangida pelo disposto no n.º 3, alínea c), do artigo 87.º, cujo limite em matéria de auxílios com finalidade regional é de 10 % em equivalente-subvenção líquido (ESL) para o período 2000-2006.

(11) O auxílio notificado é concedido ao abrigo do regime de assistência selectiva regional (Regional Selective Assistance) ([3]), fundamentado na secção 7 do Industrial Development Act de 1982.

(12) O auxílio proposto reveste a forma de subsídio directo, pago ao longo do período 2005-2010. Ascende a um montante nominal de 19,100 milhões de libras esterlinas em equivalente subvenção bruto, com um valor actualizado de 14,411 milhões de libras esterlinas em equivalente subvenção bruto (ano de base 2002, taxa de actualização de 6,01 %). Os investimentos elegíveis ascendem a 187,760 milhões de libras esterlinas em valores nominais e a 146,837 milhões de libras esterlinas em valores actualizados. Por conseguinte, a intensidade do auxílio notificado pelo Reino Unido é de 9,81 % em equivalente-subvenção bruto (ESB).

(13) Não foi concedido ao projecto nenhum outro auxílio ou financiamento.

([3]) Decisão da Comissão, de 25 de Abril de 2001, de não levantar objecções; auxílio N 731/2000 (JO C 211 de 28.7.2001, p. 48).

III. **MOTIVOS PARA DAR INÍCIO AO PROCESSO**

(14) Na decisão de 30 de Abril de 2003 de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE ([4]), a Comissão manifesta dúvidas quanto ao facto de o projecto respeitar os requisitos em matéria de necessidade e proporcionalidade do auxílio proposto. Para esclarecer as dúvidas, a Comissão solicitou novos esclarecimentos e documentos.

(15) No que respeita à necessidade do auxílio, a Comissão duvidava que Trnava fosse considerada uma alternativa viável a Ryton para o projecto em questão. Solicitou novos comprovativos pormenorizados, por exemplo, o estudo sobre a localização, que demonstrasse que se trata efectivamente de um projecto móvel na acepção do enquadramento dos auxílios ao sector automóvel.

(16) Quanto à proporcionalidade, a Comissão exprimiu dúvidas relativamente ao seguinte:

— cálculo preciso dos custos elegíveis,

— inclusão do investimento em equipamento dos fornecedores nos custos elegíveis,

— justificação para custos de investimento mais elevados no que respeita a terrenos, edifícios, máquinas e equipamento em Ryton, relativamente a Trnava,

— justificação para custos operacionais inferiores relativamente a componentes e materiais em Trnava,

— cálculo preciso dos custos de despedimentos em Ryton.

(17) Finalmente, a Comissão emitiu dúvidas quanto ao cálculo da oscilação da capacidade invocado pelo Reino Unido no contexto da determinação de complementos (*top-up*).

IV. **OBSERVAÇÕES DO REINO UNIDO**

(18) O Reino Unido apresentou observações sobre a abertura do procedimento, em 5 de Setembro de 2003, e informações adicionais em 19 de Fevereiro e 4 de Maio de 2004.

(19) Quanto à necessidade do auxílio, o Reino Unido reiterou o facto de se tratar de um projecto móvel. Nesse sentido, o Reino Unido apresentou comprovativos que demonstram que Trnava é uma alternativa técnicamente viável a Ryton.

(20) O Reino Unido forneceu igualmente informações adicionais sobre as dúvidas expressas pela Comissão quanto ao início do procedimento no que respeita à proporcionalidade do auxílio.

([4]) Ver nota de rodapé 1.

(21) Por carta de 5 de Setembro de 2003, o Reino Unido apresentou uma nova análise custo-benefícios («ACB») que diferia da inicialmente notificada em muitos aspectos importantes, incluindo custos de investimento mais elevados em Trnava relativamente a máquinas e equipamento, contra custos de funcionamento inferiores em Ryton relativamente a mão de obra e custos de funcionamento inferiores em Trnava no que respeita a energia e água e a transporte das matérias-primas e dos produtos acabados. Algumas das alterações incidiam sobre elementos relativamente aos quais a Comissão não expressara dúvidas na decisão de dar início ao procedimento.

(22) Por carta de 19 de Fevereiro de 2004, o Reino Unido apresentou uma nova versão da ACB, sensivelmente nos termos da apresentada em Setembro de 2003, com algumas excepções (por exemplo, os valores relativos à mão de obra em Ryton e aos custos de transporte dos produtos acabados em Trnava foram alterados para os inicialmente notificados). O Reino Unido esclareceu as dúvidas da Comissão expressas no início do procedimento, bem como na sequência das alterações após a abertura do mesmo. Por carta de 4 de Maio de 2004, o Reino Unido informou a Comissão de que o projecto não poderia arrancar antes do final de 2004 ou início de 2005. A ACB de Fevereiro de 2004 foi alterada em conformidade, sendo 2005 o primeiro ano do investimento.

(23) No respeitante ao custo do terreno em Trnava, o Reino Unido argumentou não ser de incluir, visto o projecto poder realizar se dentro dos actuais limites. A título indicativo, o projecto exigiria 30 hectares de terreno, com um custo de 0,512 milhões de libras esterlinas em valores actualizados.

(24) No que respeita aos custos de investimento em edifícios, máquinas e equipamento, o Reino Unido adaptou a ACB de Fevereiro de 2004 para ter em consideração as observações da Comissão. Embora a ACB originalmente notificada apenas tivesse em conta os custos estritamente necessários em Trnava, por forma a adaptar o projecto, a versão alterada tem igualmente em consideração a parte dos custos globais fixos comuns que é possível imputar ao projecto. Consequentemente, a alternativa de Trnava torna se mais onerosa do que as transformações na fábrica de Ryton.

(25) Quanto aos custos de investimento em equipamento dos fornecedores, o Reino Unido afirmou não terem sido considerados custos elegíveis, pelo que não foram incluídos na ACB de Fevereiro de 2004, visto serem necessários em ambos os cenários e, consequentemente, não afectarem as desvantagens de Ryton.

(26) Relativamente aos custos operacionais em componentes e materiais, o Reino Unido forneceu cópias do documento interno de planeamento do PSA, datado de Maio de 2003, que dá conta dos diferenciais de custos dos componentes entre várias instalações de produção do grupo. A principal diferença entre os custos de componentes em Ryton e Trnava decorrem das diferenças salariais horárias significativamente inferiores em Trnava, que se traduzem por custos inferiores para grandes componentes produzidas localmente, como é o caso de pára choques, painéis de instrumentos, assentos e esqueletos de portas.

(27) O Reino Unido forneceu igualmente documentos comprovativos de uma diminuição dos custos operacionais previstos para Trnava relativamente à energia e à água, bem como ao transporte de matérias primas. Quanto aos custos de transporte de matérias primas, o Reino Unido forneceu uma cópia actualizada do documento de planeamento interno relativamente a Trnava (versão de Novembro de 2003), na qual a estimativa inicial dos custos é reduzida como justificação para a estimativa mais elevada das componentes produzidas localmente.

(28) No que respeita aos custos do desemprego, o Reino Unido esclareceu que foram tidos em consideração, na ACB de Fevereiro de 2004, como custos adicionais à solução de Trnava, à semelhança dos custos relacionados com o encerramento da fábrica de Ryton. O Reino Unido pormenorizou os cálculos destes custos. No entanto, o Reino Unido não incluiu na ACB os investimentos de manutenção em Ryton, porque em qualquer dos cenários, teriam de ser efectuados investimentos de manutenção.

(29) Finalmente, no que respeita aos complementos (*top-up*), o Reino Unido reiterou a aplicação do factor + 2 % à desvantagem regional resultante da ACB de Fevereiro de 2004, visto o auxílio ao projecto não implicar aumento da produção.

V. **AVALIAÇÃO DA MEDIDA**

(30) A medida notificada pelo Reino Unido a favor da PCA UK constitui um auxílio estatal na acepção do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado, pois seria financiada pelo Estado ou mediante recursos estatais. Além disso, como constitui uma percentagem significativa do financiamento do projecto, o auxílio é susceptível de falsear a concorrência na União, ao favorecer a PCA UK relativamente a outras empresas que não beneficiam de qualquer auxílio. Por último, existe comércio intenso entre os Estados-Membros no mercado dos veículos automóveis onde o PSA tem papel de relevo.

(31) O n.º 2 do artigo 87.º do Tratado indica algumas formas de auxílio compatíveis com o Tratado. Tendo em conta a natureza e o objectivo do auxílio, assim como a localização geográfica da empresa, as alíneas a), b) e c) do referido artigo não são aplicáveis ao projecto em questão. O n.º 3 do artigo 87.º do Tratado enuncia outras formas de auxílio, susceptíveis de serem consideradas compatíveis com o mercado comum. A Comissão salienta que o projecto se localiza na área de Ryton-on-Dunsmore, que pode beneficiar de assistência ao abrigo do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado, sendo o respectivo limite em matéria de auxílios com finalidade regional de 10 % ESL.

(32) O auxílio em questão destina-se à PCA UK, uma empresa de construção e montagem de veículos automóveis. Por conseguinte, a empresa pertence ao sector dos veículos automóveis na acepção do enquadramento comunitário dos auxílios estatais no sector dos veículos automóveis ([5]) (a seguir denominado «enquadramento dos auxílios ao sector automóvel»).

(33) A alínea a) do ponto 2.2 do enquadramento dos auxílios ao sector automóvel especifica que todos os auxílios a conceder pelas autoridades públicas a um projecto individual ao abrigo de regimes de auxílios autorizados a uma empresa que exerça a sua actividade no sector dos veículos automóveis devem, em conformidade com o n.º 3 do artigo 88.º do Tratado, ser notificados previamente à sua concessão, se excederem pelo menos um dos dois limiares seguintes: i) custo total do projecto igual a 50 milhões de euros; ii) montante bruto total dos auxílios estatais ou dos auxílios provenientes de instrumentos comunitários para o projecto, igual a 5 milhões de euros. Tanto o custo total do projecto como o montante do auxílio excedem o limiar de notificação. Assim, ao notificar o auxílio regional projectado a favor da PCA UK, o Reino Unido respeitou o disposto no n.º 3 do artigo 88.º do Tratado.

(34) De acordo com o enquadramento dos auxílios ao sector automóvel, a Comissão assegurará que o auxílio regional ao investimento concedido é simultaneamente necessário à realização do projecto e proporcional à gravidade dos problemas que pretende resolver. Para que a Comissão autorize um auxílio estatal ao sector dos veículos automóveis, devem ser satisfeitos os critérios da necessidade e da proporcionalidade.

(35) De acordo com a alínea a) do ponto 3.2 do enquadramento dos auxílios ao sector automóvel, para demonstrar a necessidade de um auxílio regional, a empresa beneficiária do auxílio deve provar de maneira inequívoca que possui uma alternativa economicamente viável para a implantação do seu projecto. De facto, se nenhuma outra unidade industrial do grupo, nova ou pré-existente, puder acolher o investimento em questão, a empresa ver-se-á obrigada a realizar o seu projecto na única unidade de acolhimento possível, mesmo sem auxílio. Por conseguinte, nenhum auxílio regional pode ser autorizado para um projecto que não seja geograficamente móvel.

(36) A Comissão estudou a documentação e as informações fornecidas pelo Reino Unido e concluiu que os projectos da fábrica de Trnava e os documentos relacionados com o processo de selecção do local e as características técnicas revelam que a fábrica tem possibilidades de acolher o projecto em apreciação. Efectivamente, a produção actualmente prevista para a fábrica é de 55 carros/hora, a partir de 2006. Todavia, a fábrica poderia produzir até 87 carros/hora com a introdução de uma nova linha de produção, de 32 carros/hora. Existe espaço suficiente no terreno actual para este aumento e todas as infra estruturas são já compatíveis com maiores volumes de produção.

(37) A Comissão refere ainda que, de acordo com a imprensa, a fábrica de Trnava continua a ser, para o grupo PSA, uma possibilidade alternativa à Ryton para o projecto em apreciação.

(38) Com base nas informações referidas nos considerandos 36 e 37, a Comissão conclui que Trnava constitui efectivamente uma alternativa viável à Ryton para o projecto em apreço.

(39) A Comissão verificou igualmente que o projecto implica a desmontagem completa das antigas linhas de produção e a instalação de máquinas e equipamento totalmente novos numa estrutura global de produção que é claramente diferente da anterior. Consequentemente, pode considerar-se que se trata de um projecto de transformação ao abrigo do enquadramento dos auxílios ao sector automóvel.

(40) Assim, a Comissão estima que o projecto apresenta um carácter móvel, podendo beneficiar de um auxílio com finalidade regional, uma vez que o auxílio é necessário para atrair o investimento na região assistida.

(41) Em conformidade com a alínea b) do ponto 3.2 do enquadramento dos auxílios ao sector automóvel, a elegibilidade é definida pelo regime regional aplicável na região assistida em causa. Após análise das informações complementares fornecidas pelo Reino Unido sobre o cálculo dos custos elegíveis e os investimentos em equipamento dos fornecedores, a Comissão verificou que os custos que ascendem a 146,837 milhões de libras esterlinas em valores actualizados podem ser considerados elegíveis para auxílio.

(42) Em conformidade com a alínea c) do ponto 3.2 do enquadramento dos auxílios ao sector automóvel, a Comissão deve assegurar-se de que o auxílio planeado é proporcional aos problemas regionais que pretende resolver. Para o efeito, recorre-se a uma ACB.

([5]) JO C 279 de 15.9.1997, p. 1. O enquadramento expirou em 31 de Dezembro de 2002, embora se aplique ainda aos auxílios estatais notificados à Comissão antes desta data. Ver comunicação da Comissão aos Estados-Membros (JO C 258 de 9.9.2000, p. 6).

(43) A ACB compara, no que diz respeito aos elementos móveis, os custos que um investidor deveria suportar para realizar o projecto na região em causa com os que deveria suportar para um projecto idêntico numa localização alternativa. Com esta comparação, a Comissão determina as lacunas específicas da região assistida em questão. A Comissão autoriza auxílios regionais nos limites das referidas lacunas.

(44) Em conformidade com a alínea c) do ponto 3.2 do enquadramento dos auxílios ao sector automóvel, as desvantagens de exploração de Ryton comparativamente a Trnava são avaliadas durante um período de três anos no âmbito da ACB, na medida em que o projecto em questão não é um projecto de uma nova construção num novo local. A versão final da ACB apresentada pelo Reino Unido abrange o período compreendido entre 2008 e 2010, isto é, três anos a partir do início da produção, de acordo com o ponto 3.3 do anexo I do enquadramento dos auxílios ao sector automóvel. Utilizando 2002 como ano de referência, a ACB notificada indica uma desvantagem de custos líquida de 18,772 milhões de libras esterlinas para a localização em Ryton relativamente a Trnava. O «rácio da desvantagem regional» ([6]) resultante do projecto é de 12,78 %.

(45) A Comissão analisou as informações e documentos complementares fornecidos pelo Reino Unido após a decisão de dar início ao procedimento previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado. Relativamente aos custos do terreno, a Comissão não aceita o argumento do Reino Unido que defende a sua não inclusão na ACB, visto o projecto poder realizar se dentro dos actuais limites das instalações de Trnava. O terreno em questão foi recentemente adquirido pelo grupo PSA com o objectivo expresso de albergar o projecto, no caso de a opção final ser Trnava em vez de Ryton. Consequentemente, há que incluí-lo nos custos relacionados com a solução de Trnava, que assim aumentam em 0,512 milhões de libras esterlinas.

(46) Quanto aos custos de investimento em edifícios, máquinas e equipamento e em equipamentos dos fornecedores, a Comissão pode aceitar os valores apresentados na ACB de Fevereiro de 2004, que mostram que a transformação de Ryton implicaria um investimento actualizado inferior em 4,522 milhões de libras esterlinas ao do aumento de Trnava.

([6]) $\frac{\text{Desvantagem de custos líquida}}{\text{Montante admissível}} = \frac{18,772}{146,837} = 12,78\ \%$ (ver considerando 11).

(47) No que respeita aos custos operacionais de componentes e materiais, os documentos internos fornecidos após o início do procedimento revelam que a fábrica de Ryton está em desvantagem relativamente aos custos de fornecimento de componentes seleccionadas produzidas localmente, para as quais é importante o valor acrescentado da mão-de-obra local. Inversamente, não se registaram diferenças de custo na ACB de componentes (ou seja, motores e caixas de velocidade), produzidas em diversas partes do mundo, com abastecimento assegurado pelo mesmo fornecedor. Após análise das novas informações, a Comissão conclui que os valores relativos a esta rubrica podem ser aceites para efeitos de ACB.

(48) As novas informações fornecidas demonstram igualmente que as actualizações da ACB de Fevereiro de 2004, no que respeita à energia, à água, aos custos de transporte de matérias primas e do desemprego se baseiam em dados documentais e reflectem estimativas aceitáveis da evolução destes custos durante o período abrangido pela ACB.

(49) A ACB resultante da análise da Comissão difere apenas ligeiramente da apresentada pelo Reino Unido após o início do procedimento, embora as diferenças sejam mais significativas quanto à inicialmente notificada. De acordo com a Comissão, a ACB indica uma desvantagem de custos líquida para Ryton de 18,260 milhões de libras esterlinas em valores de 2002 ([7]) (relativamente a 18,772 milhões de libras esterlinas, segundo o Reino Unido). O rácio da desvantagem regional do projecto daqui resultante é de 12,44 % ([8]) (relativamente a 12,78 % segundo o Reino Unido).

(50) Finalmente, na sua análise, a Comissão considera a questão de um complemento (*top-up*), que contempla o aumento ou a redução da capacidade do produtor de veículos automóveis pertinente durante o período do investimento. Autoriza-se um aumento do rácio da desvantagem regional da ACB, desde que o beneficiário do auxílio não aumente os problemas de capacidade que a indústria de veículos automóveis enfrenta. Em contrapartida, o rácio da desvantagem regional resultante da ACB é reduzido se o beneficiário do auxílio agravar potencialmente o problema de sobreprodução da indústria.

([7]) Desvantagem de custos líquida original apresentada pelo Reino Unido (18,772 milhões de libras esterlinas) — custos de terrenos em Trnava (0,512 milhões de libras esterlinas) (ver considerando 44) = 18,260 milhões de libras esterlinas.

([8]) $\frac{\text{Novos valores da desvantagem de custos líquida}}{\text{Montante admissível}} = \frac{18,26 \text{ milhões de libras esterlinas}}{146,837 \text{ milhões de libras esterlinas}} = 12,44\ \%$.

(51) A Comissão não aceita o argumento do Reino Unido de que a alteração da capacidade deveria ser calculada considerando apenas o projecto em análise e não a capacidade europeia de produção do grupo PSA. Nos termos do enquadramento dos auxílios ao sector automóvel, a ACB compara projectos idênticos, o que significa, nomeadamente, projectos de produção de igual quantidade de veículos. Consequentemente, é um facto, embora seja irrelevante, que o projecto em análise não influenciaria a capacidade de produção global do grupo PSA. No entanto, tal como claramente indicado na alínea d) do ponto 3.2 do enquadramento dos auxílios ao sector automóvel, o objectivo da análise *top-up* consiste em detectar os efeitos do projecto de investimento sobre a concorrência, analisando variações na capacidade de produção do grupo em questão. Para tal, a Comissão procedeu a uma comparação coerente da capacidade de produção europeia do fabricante de veículos automóveis em questão antes e depois do projecto. De acordo com os documentos fornecidos, a capacidade do grupo PSA aumentará consideravelmente com as novas instalações em Kolin (200 000 carros/ano para o grupo PSA) e em Trnava (300 000 unidades), não se prevendo cortes correspondentes de capacidade noutras fábricas europeias. Consequentemente, o rácio de desvantagem regional resultante da ACB é reduzido em 2 % [elevado impacto na concorrência para um projecto de investimento numa região abrangida pelo n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado], resultante num rácio final de 10,44 %.

VI. **CONCLUSÃO**

(52) A intensidade de auxílio do projecto (9,81 % ESB) é inferior quer às desvantagens identificadas pela análise custo-benefícios/*top-up* (10,44 %) quer ao limiar do auxílio regional (10 % ESB). Consequentemente, o auxílio regional que o Reino Unido pretende conceder à PCA UK preenche os critérios de compatibilidade com o mercado comum, em conformidade com o n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

O auxílio estatal que o Reino Unido pretende conceder à Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd, em Ryton, de um valor nominal de 19,100 milhões de libras esterlinas ESB, com um valor actualizado de 14,411 milhões de libras esterlinas ESB (ano de base 2002, taxa de actualização 6,01 %) para um montante admissível de 187,760 libras esterlinas em valores nominais (146,837 libras esterlinas em valores actualizados) é compatível com o mercado comum na acepção do n.º 3, alínea c), do artigo 87.º do Tratado.

Artigo 2.º

O Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte é o destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 22 de Setembro de 2004.

Pela Comissão

Mario MONTI

Membro da Comissão