KOMISIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 22. septembra 2004

o štátnej pomoci, ktorú Spojené kráľovstvo plánuje poskytnúť spoločnosti Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd.

[oznámené pod číslom K(2004) 3349]

(Iba znenie v anglickom jazyku je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2005/301/ES)

KOMISIA EURÓPSKYCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, najmä na prvý pododsek jej článku 88 ods. 2,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po vyzvaní zúčastnených strán, aby predložili svoje pripomienky podľa uvedených ustanovení [1],

keďže:

I. KONANIE

(1) Listom zo 16. decembra 2002 Spojené kráľovstvo informovalo Komisiu o pláne poskytnúť regionálnu pomoc spoločnosti Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd. (ďalej len „PCA UK“). Dňa 7. februára 2003 Komisia požiadala o ďalšie informácie, ktoré Spojené kráľovstvo poskytlo v liste zo 7. marca 2003.

(2) Listom z 30. apríla 2003 Komisia informovala Spojené kráľovstvo o tom, že sa rozhodla začať konanie ustanovené v článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES, keďže zistila, že vznikli pochybnosti o zlučiteľnosti pomoci so spoločným trhom.

(3) Rozhodnutie Komisie začať konanie bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* [2]. Komisia vyzvala zúčastnené strany, aby predložili svoje pripomienky. Zúčastnené strany nedoručili Komisii žiadne pripomienky.

(4) Po žiadosti o predĺženie lehoty na predloženie pripomienok z 25. júla 2003 Spojené kráľovstvo predložilo svoje pripomienky k začatiu konania dňa 5. septembra 2003. Stretnutie medzi Komisiou, Spojeným kráľovstvom a príjemcom pomoci sa konalo v Bruseli 17. októbra 2003, po ktorom Komisia zaslala Spojenému kráľovstvu novú žiadosť o informácie dňa 20. októbra 2003. Spojené kráľovstvo predložilo informácie 19. februára a 4. mája 2004.

II. OPIS OPATRENIA A JEHO PRÍJEMCU

(5) Plánovaná pomoc má byť poskytnutá spoločnosti PCA UK, ktorá je dcérskou spoločnosťou francúzskej skupiny PSA Peugeot Citroën (ďalej len „PSA“). Spoločnosť PSA konštruuje, vyrába a predáva motorové vozidlá. V roku 2003 spoločnosť PSA predala na celom svete 3 286 100 vozidiel a dosiahla obrat vo výške 54,238 miliárd eur a prevádzkovú maržu vo výške 2,195 miliárd eur.

Projekt

(6) Oznámený projekt sa týka investícií, ktoré sú potrebné na výrobu nového modelu, ktorý nahradí súčasný Peugeot 206 a odvodené modely

(7) Súčasná kapacita závodu v Rytone predstavuje 183 500 vozidiel za rok. Výroba súčasného modelu 206 sa od roku 2008 postupne zastaví so zavedením nového modelu, ktorý bude využívať novú platformu. Predpokladá sa, že kapacita závodu zostane konštantná pri 183 500 vozidlách ročne.

[1] Ú. v. EÚ C 147, 24.6.2003, s. 2.
[2] Pozri poznámku pod čiarou 1.

(8) Začiatok oznámeného projektu je naplánovaný na rok 2005 a jeho dokončenie je naplánované na rok 2010. Podľa Spojeného kráľovstva projekt zahŕňa montáž nových liniek (lakovňa, povrchová úprava kovov) alebo upravených (prebudovanie výrobne karosérií pre odlišnú platformu, konečnú montáž) liniek na výrobu nového modelu. Práce súvisiace s infraštruktúrou budú zahŕňať zlepšenie podmienok pracovného prostredia, pracovných a bezpečnostných podmienok a nové parkovisko pre dokončené vozidlá. Podľa Spojeného kráľovstva bude výška celkových potrebných investícií 187,760 miliónov GBP v nominálnom vyjadrení.

(9) Podľa Spojeného kráľovstva je projekt mobilným projektom a spoločnosť PSA uvažuje v prípade tohto projektu o alternatívnom mieste v Trnave na Slovensku. V januári 2003 spoločnosť PSA oznámila, že si zvolila Trnavu za miesto investície na zelenej lúke. Nový závod v Trnave začne výrobu v roku 2008 a bude vyrábať ročne 300 000 malých vozidiel rovnakého typu ako nový model, ktorý nahradí Peugeot 206. Podľa Spojeného kráľovstva PSA zvažuje, či rozšíri navrhnutú kapacitu v Trnave pri postupnom zastavení výroby v Rytone.

Právny základ, výška investícií a pomoci

(10) Projekt prebieha v súčasnom závode spoločnosti PSA v Rytone, v oblasti West Midlands. Ryton-on-Dunsmore je oblasťou podľa článku 87 ods. 3 písm. c), ktorej maximálny regionálny strop predstavuje 10 % čistého grantového ekvivalentu na obdobie rokov 2000 až 2006.

(11) Oznámená pomoc sa udeľuje na základe schváleného programu regionálnej výberovej pomoci ([3]) s právnym základom v oddieli 7 Zákona o priemyselnom rozvoji z roku 1982.

(12) Navrhovaná pomoc má formu priamej dotácie a má byť vyplatená v období rokov 2005 až 2010. Jej výška je v nominálnom vyjadrení 19,100 miliónov GBP hrubého grantového ekvivalentu, s aktualizovanou hodnotou 14,411 miliónov GBP hrubého grantového ekvivalentu (základný rok 2002, diskontná sadzba 6,01 %). Výška oprávnených investícií predstavuje 187,760 miliónov GBP v nominálnych hodnotách a 146,837 miliónov GBP v aktualizovaných hodnotách. Výška pomoci oznámená Spojeným kráľovstvom je preto 9,81 % hrubého grantového ekvivalentu.

(13) Projektu nebola poskytnutá žiadna iná pomoc alebo financovanie zo Spoločenstva.

([3]) Rozhodnutie Komisie z 25. apríla 2001 o nevznesení námietok v prípade N 731/00 (Ú. v. ES C 211, 28.7.2001, s. 48).
([4]) Pozri poznámku pod čiarou 1.

III. **DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA**

(14) Vo svojom rozhodnutí z 30. apríla 2003 o začatí konania ustanoveného v článku 88 ods. 2 zmluvy ([4]) Komisia vyjadrila pochybnosti o nutnosti a primeranosti navrhovanej pomoci. S cieľom zmierniť tieto pochybnosti Komisia požiadala o ďalšie vysvetlenia a dokumenty.

(15) Pokiaľ ide o nutnosť pomoci, Komisia vyjadrila pochybnosti o tom, že Trnava bola v prípade uvedeného projektu považovaná za uskutočniteľnú alternatívu k Rytonu. Požiadala o ďalšie nepriame dôkazy, napr. štúdiu miesta, ktoré preukážu, že projekt je skutočne mobilným projektom v zmysle rámca pre automobilový priemysel.

(16) Pokiaľ ide o primeranosť pomoci, Komisia vyjadrila pochybnosti o:

— presnom výpočte oprávnených nákladov,

— použití investícii na vybavenie nástrojmi v rámci oprávnených nákladov,

— opodstatnení vyšších investičných nákladov na pozemok, budovy, strojové zariadenie a vybavenie v Rytone z hľadiska závodu v Trnave,

— opodstatnení nižších prevádzkových nákladov na súčiastky a materiály v Trnave,

— presnom výpočte nákladov súvisiacich s prepúšťaním v Rytone.

(17) Komisia nakoniec vyjadrila pochybnosti o výpočte odchýlok od kapacity, ktorý predložilo Spojené kráľovstvo v zmysle stanovenia „doplnenia“.

IV. **PRIPOMIENKY SPOJENÉHO KRÁĽOVSTVA**

(18) Spojené kráľovstvo predložilo svoje pripomienky pri začatí konania dňa 5. septembra 2003 a ďalšie informácie dňa 19. februára a 4. mája 2004.

(19) Pokiaľ ide o nevyhnutnosť pomoci, Spojené kráľovstvo opäť potvrdilo, že projekt je mobilným projektom. Na tento účel Spojené kráľovstvo predložilo listinný dôkaz preukazujúci, že Trnava je pre projekt realizovateľnou technickou alternatívou Rytonu.

(20) Spojené kráľovstvo tiež predložilo ďalšie informácie týkajúce sa pochybností o primeranosti pomoci, ktoré vyjadrila Komisia pri začatí konania.

(21) Listom z 5. septembra 2003 Spojené kráľovstvo predložilo novú analýzu nákladov a výnosov (CBA), ktorá sa líšila od pôvodne oznámenej analýzy v mnohých dôležitých stránkach, vrátane vyšších investičných nákladov na strojové zariadenia a vybavenie v Trnave, ale nižších prevádzkových nákladov v Rytone, pokiaľ ide o pracovnú silu, a nižších prevádzkových nákladov v Trnave, pokiaľ ide o energiu a vodu, ako aj vnútornú a vonkajšiu dopravu. Niektoré zmeny sa týkali položiek, o ktorých Komisia nevyjadrila pri začatí konania žiadne pochybnosti.

(22) S listom z 19. februára 2004 Spojené kráľovstvo predložilo novú verziu CBA, ktorá bola všeobecne v súlade s analýzou zo septembra 2003 s určitými výnimkami (napr. údaje o nákladoch na pracovnú silu v Rytone a o nákladoch na vonkajšiu dopravu v Trnave boli zmenené späť na pôvodne oznámené údaje). Spojené kráľovstvo objasnilo položky, o ktorých Komisia vyjadrila pochybnosti, a položky, ktoré boli upravené po začatí konania. Listom zo 4. mája 2004 Spojené kráľovstvo oznámilo Komisii, že projekt pravdepodobne nezačne skôr ako koncom roku 2004 alebo začiatkom roku 2005. CBA z februára 2004 bola zodpovedajúcim spôsobom zmenená a doplnená, pričom rok 2005 bol prvým rokom investovania.

(23) Pokiaľ ide o cenu pozemku v Trnave, Spojené kráľovstvo tvrdilo, že táto cena by nemala byť započítaná, keďže projekt by sa mohol uskutočniť v rámci súčasných hraníc pozemku. Pre informáciu, projekt by si vyžiadal 30 hektárov pozemku, ktorého aktuálna cena je 0,512 miliónov GBP.

(24) Pokiaľ ide o investičné náklady na budovy, strojové zariadenie a vybavenie, Spojené kráľovstvo upravilo CBA z februára 2004 s cieľom zohľadniť pripomienky Komisie. Kým pôvodne oznámená CBA zohľadnila iba náklady potrebné výlučne v Trnave s cieľom upraviť projekt, upravená verzia zohľadňuje aj podiel celkových fixných a spoločných nákladov, ktoré možno pripočítať k projektu. V dôsledku toho je alternatíva Trnavy drahšia, ako transformácia závodu v Rytone.

(25) Pokiaľ ide o investičné náklady na vybavenie nástrojmi, Spojené kráľovstvo potvrdilo, že tieto neboli považované za oprávnené náklady a neboli zahrnuté do CBA z februára 2004, keďže budú potrebné podľa obidvoch scenárov, a preto by v prípade Rytonu nemali vplyv na nevýhodu.

(26) Pokiaľ ide o prevádzkové náklady na súčiastky a materiály, Spojené kráľovstvo predložilo kópie dokumentu spoločnosti PSA týkajúceho sa vnútorného plánovania z mája 2003, ktorý uvádza rozdiely medzi rôznymi výrobnými závodmi skupiny. Hlavný rozdiel medzi nákladmi na súčiastky v Rytone a Trnave vzniká z výrazne nižších sadzieb hodinovej mzdy v Trnave, čo sa prenáša do nižších nákladov na veľké súčiastky z miestnych zdrojov, ako napr. nárazníky, prístrojové dosky, sedadlá, panely dverí a prístrojové panely.

(27) Spojené kráľovstvo predložilo aj dokumenty dokazujúce zníženie prevádzkových nákladov predpokladaných v Trnave pokiaľ ide o energiu a vodu, ako aj vnútornú dopravu. Pokiaľ ide o náklady na vnútornú dopravu, Spojené kráľovstvo predložilo kópiu aktualizovaného dokumentu týkajúceho sa vnútorného plánovania v prípade závodu v Trnave, verziu z novembra 2003, v ktorom je odhad počiatočných nákladov znížený s cieľom zohľadniť vyšší odhadovaný podiel súčiastok z miestnych zdrojov.

(28) Pokiaľ ide o náklady súvisiace s prepúšťaním nadbytočných pracovníkov, Spojené kráľovstvo objasnilo, že tieto boli zohľadnené v CBA z februára 2004 ako ďalšie náklady na trnavské riešenie, podobne ako náklady súvisiace s uzavretím závodu v Rytone. Spojené kráľovstvo tiež predložilo podrobné informácie o výpočte týchto nákladov. Naopak, Spojené kráľovstvo nezahrnulo do CBA žiadne investície do údržby v Rytone, keďže investície do generálnej údržby by museli byť uskutočnené v oboch scenároch.

(29) Nakoniec, pokiaľ ide o „doplnenie“, Spojené kráľovstvo opäť potvrdilo, že + 2 % faktor by sa mal uplatňovať v prípade regionálnej nevýhody vyplývajúcej z CBA z februára 2004, pretože v dôsledku dotovaného projektu nedôjde k žiadnemu zvýšeniu výroby.

V. **POSÚDENIE OPATRENIA**

(30) Opatrenie v prospech PCA UK oznámené Spojeným kráľovstvom predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 87 ods. 1 zmluvy. Má byť financované štátom alebo prostredníctvom štátnych zdrojov. Ďalej, keďže opatrenie predstavuje významný podiel na financovaní projektu, pomoc je spôsobilá narušiť hospodársku súťaž v Spoločenstve tým, že poskytne spoločnosti PCA UK výhodu voči konkurentom, ktorí nedostávajú pomoc. Nakoniec, medzi členskými štátmi funguje na trhu s automobilmi rozsiahly obchod, na ktorom je spoločnosť PSA významným hráčom.

(31) Článok 87 ods. 2 zmluvy uvádza niektoré typy pomoci, ktoré sú zlučiteľné so zmluvou. Vzhľadom na charakter a účel pomoci a geografickú polohu firmy, pododseky a), b) a c) uvedeného článku sa nevzťahujú na príslušný plán. Článok 87 ods. 3 zmluvy ustanovuje ďalšie formy pomoci, ktoré možno považovať za zlučiteľné so spoločným trhom. Komisia berie na vedomie, že projekt sa nachádza v oblasti Ryton-on-Dunsmore, ktorá spĺňa podmienky na získanie pomoci podľa článku 87 ods. 3 písm. c) zmluvy s maximálnou hranicou regionálnej pomoci vo výške 10 % čistého grantového ekvivalentu.

(32) Uvedená pomoc je určená pre PCA UK, ktorá vyrába a montuje motorové vozidlá. Firma je preto súčasťou automobilového priemyslu v zmysle rámca Spoločenstva pre štátnu pomoc pre automobilový priemysel [5] (ďalej len „rámec pre automobilový priemysel“).

(33) Rámec pre automobilový priemysel stanovuje v odseku 2.2 písm. a), že každá pomoc, ktorú štátne orgány plánujú poskytnúť individuálnemu projektu v rámci povolených programov pomoci v prípade firmy, ktorá pôsobí v automobilovom priemysle, musí byť oznámená v súlade s článkom 88 ods. 3 zmluvy predtým, ako bude poskytnutá, ak bude dosiahnutá jedna z týchto hraníc: i) celkové náklady projektu sa rovnajú 50 miliónom eur, ii) celková hrubá pomoc pre projekt, či už štátna pomoc alebo pomoc z nástrojov Spoločenstva, sa rovná 5 miliónom eur. Celkové náklady projektu aj výška pomoci prekračujú hranice vyžadujúce oznámenie. Oznámením regionálnej pomoci navrhovanej pre PCA UK Spojené kráľovstvo tak splnilo podmienky článku 88 ods. 3 zmluvy.

(34) Podľa rámca pre automobilový priemysel má Komisia zabezpečiť, aby poskytnutá pomoc bola nutná pre realizáciu projektu, aj primeraná vážnosti problémov, ktoré zamýšľa riešiť. Ak má Komisia povoliť štátnu pomoc určenú pre automobilový priemysel, musí byť splnený test nevyhnutnosti aj test primeranosti.

(35) Podľa odseku 3.2 písm. a) rámca pre automobilový priemysel, aby sa dokázala nevyhnutnosť regionálnej pomoci, príjemca pomoci musí jasne dokázať, že má hospodársky schopné alternatívne miesto pre svoj projekt. Ak by neexistovalo žiadne ďalšie priemyselné miesto, či už nové alebo existujúce, ktoré by bolo schopné prijať príslušnú investíciu v rámci skupiny, podnik by bol donútený uskutočniť svoj projekt v jedinom dostupnom závode, dokonca aj pri neexistencii pomoci. Pre projekt, ktorý nie je geograficky mobilný, nemôže byť preto schválená žiadna regionálna pomoc.

(36) Komisia posúdila dokumentáciu a informácie predložené Spojeným kráľovstvom a dospela k záveru, že projekt závodu v Trnave a dokumenty súvisiace s postupom výberu miesta a technickými charakteristikami ukazujú, že závod má možnosť prijať posudzovaný projekt. V súčasnosti predpokladaná výroba v závode predstavuje v skutočnosti 55 vozidiel za hodinu od roku 2006. Závod by však mohol vyrábať až 87 vozidiel za hodinu prostredníctvom novej výrobnej linky s kapacitou 32 vozidiel za hodinu. Pre takéto rozšírenie je k dispozícii dostatočný pozemok v rámci súčasnej hranice závodu a všetky infraštruktúrne zariadenia sú už zlučiteľné s vyššími výrobnými objemami.

(37) Okrem toho Komisia upozorňuje, že podľa tlačových správ PSA skupina stále považuje závod v Trnave za možnú alternatívu k závodu v Rytone, pokiaľ ide o posudzovaný projekt.

(38) Na základe informácií uvedených v opisoch 36 a 37 Komisia dospela k záveru, že Trnava je v prípade posudzovaného projektu skutočne životaschopnou alternatívou k závodu v Rytone.

(39) Komisia tiež overila, že projekt zahŕňa demontáž starých výrobných liniek a inštalovanie úplne nového strojového zariadenia a vybavenia v celej výrobnej štruktúre, ktorá je jasne odlišná od predchádzajúcej. Projekt sa preto hodnotí ako transformácia podľa rámca pre automobilový priemysel.

(40) Komisia preto dospela k záveru, že projekt je mobilným projektom a môže byť preto považovaný za projekt, na ktorý sa vzťahuje regionálna pomoc, keďže pomoc je nutná na prilákanie investícií do podporovaného regiónu.

(41) Podľa odseku 3.2 písm. b) rámca pre automobilový priemysel, oprávnené náklady sú vymedzené regionálnym programom použiteľným v príslušnom podporovanom regióne. Po analýze ďalších informácií, ktoré predložilo Spojené kráľovstvo o výpočte oprávnených nákladov a o investíciách do vybavenia nástrojmi, Komisia overila, či náklady vo výške 146,837 miliónov GBP v aktualizovaných cenách sa môžu v prípade pomoci považovať za oprávnené.

(42) Podľa odseku 3.2 písm. c) rámca pre automobilový priemysel Komisia potrebuje uistenie, že plánovaná pomoc je úmerná k regionálnym problémom, ktoré má riešiť. Na tento účel sa používa CBA.

[5] Ú. v. ES C 279, 15.9.1997, s. 1. Platnosť rámca pre automobilový priemysel skončila 31. decembra 2002, ale stále platí pre štátnu pomoc oznámenú Komisii pred uvedeným dátumom. Pozri oznámenie Komisie určené členským štátom (Ú. v. ES C 258, 9.9.2000, s. 6).

(43) Pokiaľ ide o mobilné prvky, CBA porovnáva náklady, ktoré by investor znášal, aby uskutočnil projekt v príslušnom regióne, s nákladmi, ktoré by znášal v prípade rovnakého projektu na inom mieste. Prostredníctvom tohto porovnania Komisia stanovuje zvláštne nevýhody príslušného podporovaného regiónu. Komisia schvaľuje regionálnu pomoc v rámci limitu týchto regionálnych nevýhod.

(44) V súlade s odsekom 3.2 písm. c) rámca pre automobilový priemysel prevádzkové nevýhody závodu v Rytone porovnané s Trnavou sú v CBA posudzované za tri roky, keďže príslušný projekt nie je závodom na zelenej lúke. Príslušným obdobím v konečnej verzii CBA predloženej Spojeným kráľovstvom je obdobie rokov 2008 až 2010, čo sú tri roky od začiatku výroby v súlade s odsekom 3.3 prílohy I k rámcu pre automobilový priemysel. Ak použijeme rok 2002 za referenčný rok, oznámená CBA ukazuje čistú nákladovú nevýhodu vo výške 18,772 milióna GBP v prípade umiestnenia projektu v Rytone v porovnaní s umiestnením v Trnave. Výsledný „pomer regionálnej nevýhody“ ([6]) projektu je 12,78 %.

(45) Komisia analyzovala ďalšie informácie a dokumenty predložené Spojeným kráľovstvom po rozhodnutí začať konanie ustanovené v článku 88 ods. 2 zmluvy. Pokiaľ ide o cenu pozemku, Komisia neprijíma argument Spojeného kráľovstva, že táto cena by sa nemala zahrnúť do CBA, keďže projekt by sa mohol uskutočniť v rámci súčasných hraníc závodu v Trnave. Príslušný pozemok bol nedávno zakúpený spoločnosťou PSA, ktorá vyjadrila svoj zámer upraviť projekt za predpokladu, že namiesto závodu v Rytone bude nakoniec vybraný závod v Trnave. Musí byť preto zahrnutý do nákladov súvisiacich s riešením počítajúcim s Trnavou, ktoré sú následne zvýšené o 0,512 milióna GBP.

(46) Pokiaľ ide o investičné náklady na budovy, strojové zariadenie a vybavenie a na vybavenie nástrojmi, Komisia môže uznať údaje predložené v CBA z februára 2004, ktoré ukazujú, že transformácia závodu v Rytone by si vyžiadala o 4,522 miliónov GBP menej investícií v aktualizovaných cenách, ako rozšírenie závodu v Trnave.

([6]) $\frac{\text{Čistá nákladová nevýhoda}}{\text{Oprávnené investície}} = \frac{18,772 \text{ milióna GBP}}{146,837 \text{ milióna GBP}} = 12,78 \%$ (pozri bod 11).

(47) Pokiaľ ide o prevádzkové náklady na súčiastky a materiály, vnútorné dokumenty poskytnuté po začatí konania ukazujú, že závod v Rytone trpí nákladovou nevýhodou v prípade dodávky vybraných súčiastok, ktoré sú dodávané z miestnych zdrojov, a na ktorú sa vzťahuje pridaná hodnota z miestnej pracovnej sily. Naopak, pokiaľ ide o súčiastky (napr. motory alebo prevodovky), ktoré dodáva ten istý dodávateľ z celého sveta, v CBA neboli zaznamenané žiadne rozdiely v nákladoch. Po analýze nových informácií Komisia dospela k záveru, že údaje týkajúce sa tejto položky sa môžu uznať na účely CBA.

(48) Podobne, poskytnuté nové informácie sú dostatočné na preukázanie, že aktualizácie v CBA z februára 2004 pokiaľ ide o energiu a vodu, náklady na vnútornú dopravu, ako aj náklady súvisiace s prepúšťaním nadbytočných pracovníkov, sú založené na listinnom dôkaze a predstavujú prijateľné odhady vývoja takýchto nákladov počas obdobia, ktorého sa týka CBA.

(49) CBA vyplývajúca z analýzy Komisie sa odlišuje od analýzy predloženej Spojeným kráľovstvom po začatí konania iba okrajovo, zatiaľ čo rozdiely v prípade analýzy, ktorá bola spočiatku oznámená, sú dôležitejšie. Podľa Komisie CBA poukazuje na čistú nákladovú nevýhodu v prípade závodu v Rytone vo výške 18,260 milióna GBP pri cenách roku 2002 ([7])(v porovnaní s 18,772 milióna GBP podľa Spojeného kráľovstva). Výsledný pomer regionálnej nevýhody projektu je 12,44 % ([8]) (v porovnaní s 12,78 % podľa Spojeného kráľovstva).

(50) Nakoniec, Komisia vo svojej analýze zvažuje otázku „doplnenia“, ktorá zohľadňuje rozšírenie alebo zníženie kapacity príslušného výrobcu motorových vozidiel počas investičného obdobia. Zvýšenie pomeru regionálnej nevýhody vyplývajúce z CBA je povolené za podmienky, že príjemca pomoci nezväčší problémy s kapacitou, ktorým čelí automobilový priemysel. Naopak, pomer regionálnej nevýhody vyplývajúci z CBA sa zníži, ak príjemca pomoci potencionálne zhorší problém priemyselného odvetvia s nevyužitou kapacitou.

([7]) Pôvodná čistá nákladová nevýhoda predložená Spojeným kráľovstvom (18,772 miliónov GBP) – cena pozemku v Trnave (0,512 milióna GBP) (pozri bod 44) = 18,260 milióna GBP.

([8]) $\frac{\text{Čistá nákladová nevýhoda}}{\text{Oprávnené investície}} = \frac{18,26 \text{ milióna GBP}}{146,837 \text{ milióna GBP}} = 12,44 \%$.

(51) Komisia neprijíma argument Spojeného kráľovstva, že zmena kapacity by mala byť vypočítaná iba vzhľadom na posudzovaný projekt, a nie na výrobnú kapacitu spoločnosti PSA v Európe. Podľa rámca pre automobilový priemysel CBA porovnáva rovnaké projekty, čo okrem iného znamená projekty na výrobu rovnakého počtu vozidiel. Je preto pravda, avšak je to bezvýznamné, že posudzovaný projekt by neovplyvnil celkovú výrobnú kapacitu PSA. Ako je jasne uvedené v odseku 3.2 písm. d) rámca pre automobilový priemysel, cieľom analýzy „doplnenia" je však zachytiť účinky investičného projektu na hospodársku súťaž zohľadňujúc odchýlky výrobnej kapacity v príslušnej skupine. Na tento účel Komisia dôkladne porovnala celkovú výrobnú kapacitu príslušného výrobcu motorových vozidiel v Európe pred projektom a po projekte. Podľa predložených dokumentov sa kapacita PSA značne zvýši vďaka novým zariadeniam v prevádzke v Kolíne (200 000 áut za rok pre PSA) a v Trnave (300 000 jednotiek), pričom sa nepredpokladá žiadne zodpovedajúce zníženie kapacity v iných závodoch v Európe. V dôsledku toho sa zníži pomer regionálnej nevýhody vyplývajúci z CBA o 2 % (vysoký účinok na hospodársku súťaž v prípade investičného projektu v regióne podľa článku 87 ods. 3 písm. c), čo má za následok konečný pomer 10,44 %).

VI. **ZÁVER**

(52) Intenzita pomoci projektu (9,81 % hrubý grantový ekvivalent) je nižšia, ako nevýhoda zistená analýzou nákladov – výnosov/doplnenia (10,44 %), aj regionálny strop pomoci (10 % čistý grantový ekvivalent). Regionálna pomoc, ktorú Spojené kráľovstvo plánuje poskytnúť spoločnosti PCA UK, preto spĺňa kritériá považované za zlučiteľné so spoločným trhom podľa článku 87 ods. 3 písm. c) zmluvy,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Štátna pomoc, ktorú Spojené kráľovstvo plánuje poskytnúť spoločnosti Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd. v Rytone v nominálnej výške 19,100 milióna GBP hrubého grantového ekvivalentu, s aktualizovanou hodnotou 14,411 milióna GBP hrubého grantového ekvivalentu (základný rok 2002, diskontná sadzba 6,01 %) na povolené investície vo výške 187,760 milióna GBP v nominálnych hodnotách (146,837 milióna GBP v aktualizovaných hodnotách), je zlučiteľná so spoločným trhom v zmysle článku 87 ods. 3 písm. c) zmluvy.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Spojenému kráľovstvu Veľkej Británie a Severného Írska.

V Bruseli 22. septembra 2004

Za Komisiu

Mario MONTI

člen Komisie