KOMISIJA

ODLOČBA KOMISIJE

z dne 22. septembra 2004

o državni pomoči, ki jo namerava Združeno kraljestvo izvajati za Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd

(notificirano pod dokumentarno številko K(2004) 3349)

(Besedilo v angleškem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

(2005/301/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti prvega pododstavka člena 88(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru in zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu zainteresiranim strankam, da predložijo svoje pripombe v skladu z zgoraj navedenimi določbami [1],

ob upoštevanju naslednjega:

I. POSTOPEK

(1) V pismu z dne 16. decembra 2002 je Združeno kraljestvo Komisijo obvestilo o načrtu za dodelitev regionalne pomoči Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd (v nadaljevanju „PCA UK“). Komisija je 7. februarja 2003 zahtevala nadaljnje informacije, ki jih je Združeno kraljestvo predložilo v pismu z dne 7. marca 2003.

(2) Komisija je v pismu z dne 30. aprila 2003 Združeno kraljestvo obvestila o svoji odločitvi za uvedbo postopka, določenega v členu 88(2) Pogodbe ES, saj je ugotovila, da obstajajo dvomi o združljivosti pomoči s skupnim trgom.

(3) Odločba Komisije za uvedbo postopka je bila objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* [2]. Komisija je zainteresirane stranke pozvala, da predložijo svoje pripombe. Komisija od zainteresiranih strank ni prejela nobenih pripomb.

(4) Po zahtevi za podaljšanje roka za predložitev pripomb z dne 25. julija 2003, je Združeno kraljestvo svoje pripombe k začetku postopka predložilo 5. septembra 2003. Komisija, Združeno kraljestvo in upravičenec so se sestali v Bruslju 17. oktobra 2003, nakar je Komisija na Združeno kraljestvo 20. oktobra 2003 naslovila novo zahtevo za informacije. Združeno kraljestvo je informacije posredovalo 19. februarja in 4. maja 2004.

II. OPIS UKREPA IN NJEGOVEGA PREJEMNIKA

(5) Načrtovana pomoč bi se odobrila PCA UK, hčerinskemu podjetju francoske skupine PSA Peugeot Citroën (v nadaljevanju „PSA“). PSA načrtuje, proizvaja in prodaja motorna vozila. V letu 2003 je PSA po svetu prodal 3 286 100 vozil, ustvaril 54,238 milijarde EUR skupnega prometa in realiziral 2,195 milijarde EUR marže poslovanja.

Projekt

(6) Prijavljeni projekt zadeva naložbe, potrebne za proizvodnjo novega modela, ki bo nadomestil trenutni model Peugeot 206 in derivate.

(7) Trenutna zmogljivost tovarne Ryton je 183 500 vozil letno. Trenutni model 206 bo z uvedbo novega modela, ki bo uporabljal novo ploščad, z letom 2008 odpravljen. Predvideno je, da bo zmogljivost tovarne ostala konstantna na ravni 183 500 vozil letno.

[1] UL C 147, 24.6.2003, str. 2.
[2] Glej opombo 1.

(8) Načrtovan začetek prijavljenega projekta je leto 2005, načrtovan zaključek projekta je leto 2010. Po podatkih Združenega kraljestva projekt vključuje preoblikovanje (predelava karoserijske delavnice za drugačno ploščad, končno sestavljanje) ali namestitev novih linij (lakirnica, linija za kovinsko barvo) za proizvodnjo novega modela. Infrastrukturna dela bodo vključevala izboljšane okoljske, delovne in varnostne pogoje ter novo parkirišče za končana vozila. Po podatkih Združenega kraljestva bo skupna potrebna naložba znašala nominalno 187,760 milijona GBP.

(9) Po podatkih Združenega kraljestva je projekt mobilen, PSA kot alternativno lokacijo za izvedbo projekta obravnava Trnavo na Slovaškem. PSA je januarja 2003 sporočil, da ja bila Trnava izbrana kot lokacija za greenfield naložbo. Nova tovarna Trnava bo s proizvodnjo začela v letu 2008 in bo letno proizvedla 300 000 majhnih avtomobilov enake vrste, kot je novi model, ki bo nadomestil model Peugeot 206. Po podatkih Združenega kraljestva PSA razmišlja o povečanju načrtovane zmogljivosti v Trnavi, medtem ko bi proizvodnjo v Rytonu odpravili.

Pravna podlaga, naložba in zneski pomoči

(10) Projekt poteka v obstoječi tovarni PSA v Rytonu, v regiji West Midlands. Ryton-on-Dunsmore spada v območje iz člena 87(3)(c), njegova regionalna zgornja meja znaša 10 % neto protivrednosti pomoči za obdobje od leta 2000 do leta 2006.

(11) Prijavljena pomoč je dodeljena na podlagi odobrenega regionalnega programa selektivne pomoči [3] s pravno podlago v oddelku 7 Zakona o industrijskem razvoju iz leta 1982.

(12) Načrtovana pomoč je v obliki neposrednih povratnih sredstev in se izplača v obdobju od leta 2005 do leta 2010. Nominalno znaša 19,100 milijona GBP bruto protivrednosti pomoči z revalorizirano vrednostjo 14,411 milijona GBP bruto protivrednosti pomoči (izhodiščno leto 2002, diskontna stopnja 6,01 %). Naložbe, ki izpolnjujejo pogoje za odobritev podpore, znašajo 187,760 milijona GBP v nominalnih vrednostih in 146,837 milijona GBP v revaloriziranih vrednostih. Zato je Združeno kraljestvo kot zgornjo mejo intenzivnosti pomoči prijavilo 9,81 % bruto protivrednosti pomoči.

(13) Projektu ni bila dodeljena nobena druga pomoč ali financiranje s strani Skupnosti.

[3] Odločba Komisije z dne 25. aprila 2001 o nevložitvi ugovora glede primera N 731/00 (UL C 211, 28.7.2001, str. 48).

III. **RAZLOGI ZA ZAČETEK POSTOPKA**

(14) Komisija je v svoji odločbi z dne 30. aprila 2003 o začetku postopka, določenem v členu 88(2) Pogodbe [4], izrazila svoje pomisleke o potrebi in sorazmernosti predlagane pomoči. Da bi ublažili te dvome, je Komisija zaprosila za dodatne razjasnitve in dokumente.

(15) Glede potrebe po pomoči je Komisija dvomila, da je bila za zadevni projekt Trnava obravnavana kot izvedljiva alternativa Rytonu. Zahtevala je dodatne posredne dokaze, tj. študijo o lokaciji, da bi dokazali, da je projekt dejansko mobilen v smislu okvira Skupnosti.

(16) V zvezi s sorazmernostjo pomoči, je Komisija izrazila svoje dvome o:

— natančnem izračunu upravičenih stroškov,

— vključitvi naložbe v orodja prodajalcev v okviru upravičenih stroškov,

— utemeljitvi višjih investicijskih stroškov za zemljišče, stavbe, stroje in opremo v Rytonu glede Trnave,

— utemeljitvi nižjih obratovalnih stroškov za sestavne dele in materiale v Trnavi,

— natančnem izračunu redundantnih stroškov v Rytonu.

(17) Nazadnje je Komisija izrazila svoje dvome o izračunu variacij zmogljivosti, ki jih je predložilo Združeno kraljestvo v okviru določanja „dodatne storitve“.

IV. **PRIPOMBE S STRANI ZDRUŽENEGA KRALJESTVA**

(18) Združeno kraljestvo je svoje pripombe k začetku postopka predložilo 5. septembra 2003, dodatne informacije pa 19. februarja in 4. maja 2004.

(19) Glede potrebe po pomoči je Združeno kraljestvo znova potrdilo mobilnost projekta. V ta namen je Združeno kraljestvo predložilo dokumentacijo, iz katere je razvidno, da je Trnava izvedljiva alternativa Rytonu za projekt.

(20) Združeno kraljestvo je predložilo tudi dodatne informacije v zvezi z dvomi, ki jih je Komisija izrazila na začetku postopka glede sorazmernosti pomoči.

[4] Glej opombo 1.

(21) S pismom z dne 5. septembra 2003 je Združeno kraljestvo predložilo novo analizo stroškov in koristi (CBA), ki se je od prvotno prijavljene analize razlikovala v številnih pomembnih vidikih, vključno z višjimi investicijskimi stroški v Trnavi za stroje in opremo, nižjimi obratovalnimi stroški v Rytonu za delovno silo ter nižjimi obratovalnimi stroški v Trnavi za energijo in vodo, pa tudi za notranji in zunanji prevoz. Nekatere spremembe so zadevale postavke, o katerih Komisija na začetku postopka ni izrazila dvomov.

(22) S pismom z dne 19. februarja 2004 je Združeno kraljestvo predložilo novo različico CBA, ki se je v veliki meri skladala z analizo iz septembra 2003, z nekaterimi izjemami (na primer, podatki o stroških dela v Rytonu in stroških zunanjega prevoza v Trnavi so bili ponovno spremenjeni in so bili enaki prvotno prijavljenim podatkom). Združeno kraljestvo je razjasnilo postavke, o katerih je Komisija izrazila svoje dvome na začetku postopka, in postavke, ki so bile spremenjene po začetku postopka. S pismom z dne 4. maja 2004 je Združeno kraljestvo Komisijo obvestilo, da se projekt ne sme začeti pred koncem leta 2004 ali na začetku leta 2005. Skladno s tem je bila CBA iz februarja 2004 spremenjena tako, da je leto 2005 prvo leto naložbe.

(23) V zvezi s stroški zemljišča v Trnavi je Združeno kraljestvo trdilo, da se ne smejo vključiti nobeni stroški, saj bo projekt izveden v okviru obstoječih meja zemljišča. Okvirno bi bilo za projekt potrebno zemljišče veliko 30 hektarjev, ki bi stalo 0,512 milijona GBP v revaloriziranih vrednostih.

(24) Združeno kraljestvo je glede investicijskih stroškov za stavbe, stroje in opremo spremenilo CBA iz februarja 2004, da bi upoštevali pripombe Komisije. Medtem ko je prvotno prijavljena CBA upoštevala le stroške, ki so v Trnavi nujno potrebni za prilagoditev projekta, spremenjena različica upošteva tudi delež celotnih določenih in splošnih stroškov, ki se lahko prisodijo projektu. Zaradi tega se alternativa Trnava izkaže za dražjo, kot je preoblikovanje tovarne Ryton.

(25) V zvezi z investicijskimi stroški za orodja prodajalcev je Združeno kraljestvo znova potrdilo, da jih niso upoštevali kot upravičene stroške in niso bili vključeni v CBA iz februarja 2004, saj so potrebni v obeh možnih potekih in zato ne vplivajo na prikrajšanost Rytona.

(26) V zvezi z obratovalnimi stroški za sestavne dele in materiale je Združeno kraljestvo predložilo kopije internega načrta PSA iz maja 2003, ki poroča o razlikah stroškov sestavnih delov med različnimi proizvodnimi enotami skupine. Glavna razlika med stroški sestavnih delov v Rytonu in Trnavi izhaja iz občutno nižje urne cene dela v Trnavi, kar pomeni nižje stroške za velike sestavne dele, ki so lokalno pridobljeni, kot so, na primer, odbijači, blatniki, sedeži in armaturne plošče.

(27) Združeno kraljestvo je predložilo tudi dokazno gradivo za predvideno znižanje obratovalnih stroškov v Trnavi za energijo in vodo, pa tudi za notranji prevoz. V zvezi z notranjimi prevoznimi stroški je Združeno kraljestvo predložilo kopijo dopolnitve internega načrta za lokacijo Trnava, različico november 2003, v kateri je prvotna ocena stroškov znižana, da bi upravičili višji predviden delež lokalno pridobljenih sestavnih delov.

(28) V zvezi z redundantnimi stroški je Združeno kraljestvo pojasnilo, da so jih upoštevali v CBA iz februarja 2004 kot dodatne stroške k rešitvi Trnava, podobno kot stroške v zvezi z zaprtjem tovarne Ryton. Združeno kraljestvo je predložilo podrobnosti o izračunu teh stroškov. Nasprotno pa Združeno kraljestvo v CBA ni vključilo vzdrževalnih naložb v Rytonu, saj bi bilo treba splošne vzdrževalne naložbe izvesti v obeh možnih potekih.

(29) Končno, v zvezi z „dodatno storitvijo“ je Združeno kraljestvo znova potrdilo, da se za regionalno prikrajšanost, ki izhaja iz CBA iz februarja 2004, uporablja faktor + 2 %, saj zaradi podprtega projekta ne bo prišlo do povečanja proizvodnje.

V. **PRESOJA UKREPA**

(30) Ukrep, ki ga je Združeno kraljestvo prijavilo v prid PCA UK, predstavlja državno pomoč v smislu člena 87(1) Pogodbe. Financiran bi bil s strani države ali iz državnih sredstev. Nadalje, ker predstavlja pomemben delež financiranja projekta, lahko pomoč z dajanjem prednosti PCA UK nad konkurenti, ki ne prejemajo pomoči, izkrivlja konkurenco v Skupnosti. Končno, med državami članicami poteka obsežno trgovanje na avtomobilskem trgu, kjer je PSA pomemben udeleženec.

(31) Člen 87(2) Pogodbe navaja določene vrste pomoči, ki so združljive s Pogodbo. Glede na naravo in namen te pomoči ter zemljepisne lege podjetja, se pododstavki (a), (b) in (c) tega člena ne uporabljajo za zadevni načrt. Člen 87(3) Pogodbe določa druge oblike pomoči, ki se upoštevajo kot združljive s skupnim trgom. Komisija ugotavlja, da se projekt nahaja na območju Ryton-on-Dunsmore, ki je upravičeno do pomoči po členu 87(3)(c) Pogodbe z regionalno zgornjo mejo pomoči 10 % neto protivrednosti pomoči.

(32) Zadevna pomoč je namenjena podjetju PCA UK, ki proizvaja in sestavlja motorna vozila. Podjetje je zato del industrije motornih vozil v smislu okvira Skupnosti za državno pomoč industriji motornih vozil [5] (v nadaljevanju „okvir Skupnosti“).

(33) Okvir Skupnosti v odstavku 2.2(a) določa, da mora biti, v skladu s členom 88(3) Pogodbe, vsa pomoč, ki jo javni organi nameravajo dodeliti posameznemu projektu na podlagi pooblaščenih programov pomoči za podjetje, ki deluje v industriji motornih vozil, pred njeno dodelitvijo prijavljena, če je dosežen kateri koli od naslednjih pragov: (i) skupni stroški projekta so enaki 50 milijonom EUR, (ii) skupna bruto pomoč za projekt, bodisi je to državna pomoč ali pomoč instrumentov Skupnosti, je enaka 5 milijonom EUR. Tako skupni stroški projekta in znesek pomoči presegajo prijavljene prage. Tako je Združeno kraljestvo s prijavo regionalne pomoči, načrtovane za PCA UK, izpolnilo zahteve iz člena 88(3) Pogodbe.

(34) Glede na okvir Skupnosti mora Komisija zagotoviti, da je dodeljena pomoč tako potrebna za uresničitev projekta in tudi sorazmerna glede na resnost problemov, ki naj bi jih rešila. Izpolnjeni morata biti obe zahtevi, potrebnost in sorazmernost, da lahko Komisija odobri državno pomoč v industriji motornih vozil.

(35) Skladno z odstavkom 3.2(a) okvira Skupnosti, mora prejemnik pomoči, da bi pokazal potrebo po regionalni pomoči, jasno dokazati, da ima za svoj projekt ekonomsko izvedljivo alternativno lokacijo. Če ne bi bilo druge industrijske lokacije, nove ali že obstoječe, ki bi lahko prejela zadevno naložbo znotraj skupine, bi bilo podjetje prisiljeno v izvajanje projekta v edini razpoložljivi tovarni, tudi brez pomoči. Zato se projektu, ki ni zemljepisno mobilen, ne sme dodeliti pomoči.

(36) Komisija je ocenila dokumentacijo in informacije, ki jih je predložilo Združeno kraljestvo, ter sklenila, da načrti tovarne Trnava in dokumenti v zvezi s postopkom izbire mesta in tehničnimi značilnostmi kažejo na to, da tovarna ima možnost, da gosti projekt pod nadzorom. Trenutno predvidena proizvodnja v tovarni je 55 avtomobilov/uro od leta 2006 dalje. Vendar bi tovarna lahko proizvedla do 87 avtomobilov/uro z uvedbo nove proizvodne linije 32 avtomobilov/uro. Za takšno širitev je v trenutnem obsegu tovarne na voljo dovolj zemljišča, vse infrastrukturne instalacije pa so že združljive z večjim proizvodnim obsegom.

(37) Nadalje Komisija ugotavlja, da, po novinarskih poročilih, skupina PSA tovarno Trnava še vedno upošteva kot morebitno alternativo Rytonu za projekt pod nadzorom.

(38) Na podlagi informacij iz uvodnih izjav (36) in (37), Komisija ugotovi, da je Trnava dejansko izvedljiva alternativa Rytonu za zadevni projekt.

(39) Komisija je tudi preverila, da projekt vključuje popolno odstranitev starih proizvodnih linij in namestitev popolnoma novih strojev in opreme v celotni proizvodni strukturi, ki je očitno drugačna od prejšnje. Zato je projekt označen kot preoblikovanje v okviru Skupnosti.

(40) Zato Komisija ugotavlja, da je projekt mobilen in zato upravičen do regionalne pomoči, saj je pomoč potrebna za privabitev naložbe v regijo - prejemnico pomoči.

(41) Skladno z odstavkom 3.2.(b) okvira Skupnosti, se upravičeni stroški določijo z regionalnim programom, ki se uporablja v zadevni regiji - prejemnici pomoči. Po analizi dodatnih informacij, ki jih je predložilo Združeno kraljestvo glede izračuna upravičenih stroškov in naložb v orodja prodajalcev, je Komisija preverila, ali se stroški, ki znašajo 146,837 milijona GBP v revaloriziranih vrednostih, lahko štejejo za upravičene do pomoči.

(42) Skladno z odstavkom 3.2.(c) okvira Skupnosti mora Komisija zagotoviti, da je načrtovana pomoč v sorazmerju z regionalnimi problemi, ki jih namerava rešiti. Za to se uporablja CBA.

[5] UL C 279, 15.9.1997, str. 1. Okvir Skupnosti je potekel 31. decembra 2002, vendar se še vedno uporablja za državno pomoč, prijavljeno Komisiji pred tem datumom. Glej Sporočilo Komisije državam članicam (UL C 258, 9.9.2000, str. 6).

(43) CBA v zvezi z mobilnimi elementi primerja stroške vlagatelja pri izvedbi projekta v zadevnem območju s stroški vlagatelja za enak projekt na drugi lokaciji. S to primerjavo Komisija določi posebno prikrajšanost zadevne regije - prejemnice pomoči. Komisija odobri regionalno pomoč v okviru te regionalne prikrajšanosti.

(44) Skladno z odstavkom 3.2.(c) okvira Skupnosti, se operativna prikrajšanost Rytona, v primerjavi s Trnavo, v CBA oceni v obdobju treh let, saj zadevni projekt ni greenfield lokacija. V končni verziji CBA, ki jo je predložilo Združeno kraljestvo, je zajeto obdobje od leta 2008 do leta 2010, kar je tri leta po začetku proizvodnje v skladu z odstavkom 3.3 Priloge I k okviru Skupnosti. Z uporabo leta 2002 kot referenčnega leta, prijavljena CBA označuje neto stroškovne prikrajšanosti v višini 18,772 milijona GBP za lokacijo v Rytonu v primerjavi z lokacijo v Trnavi. „Razmerje regionalne prikrajšanosti“ ([6]) projekta, ki iz tega izhaja, je 12,78 %.

(45) Komisija je analizirala dodatne informacije in dokumente, ki jih je predložilo Združeno kraljestvo po odločbi za začetek postopka, določenega v členu 88(2) Pogodbe. V zvezi s stroški zemljišča Komisija ne sprejme razloga Združenega kraljestva, da se takšni stroški ne vključijo v CBA, saj je mogoče projekt izvesti v obstoječih mejah lokacije Trnava. Zadevno zemljišče je nedavno kupilo podjetje PSA z izraženim ciljem za prilagoditev projekta, če bi bila končna izbira Trnava namesto Rytona. Ta znesek je treba dodati stroškom, povezanim z rešitvijo Trnava, ki se posledično zvišajo za 0,512 milijona GBP.

(46) V zvezi z investicijskimi stroški za stavbe, stroje in opremo ter orodja prodajalcev, Komisija sprejme podatke CBA iz februarja 2004, ki kažejo, da bi preoblikovanje Rytona zahtevalo revaloriziranih 4,522 milijona GBP manjše naložbe, kot bi zahtevala razširitev Trnave.

([6]) $\frac{\text{Neto stroškovna prikrajšanost}}{\text{Upravičena naložba}} = \frac{18,772}{146,837} = 12,78\ \%$ (glej uvodno izjavo (11) zgoraj).

(47) V zvezi z obratovalnimi stroški za sestavne dele in materiale, notranji dokumenti, predloženi po začetku postopka, kažejo na to, da bi bila tovarna Ryton v slabšem položaju glede stroškov za pridobivanje izbranih sestavnih delov, ki so lokalno pridobljeni in za katere je pomembna dodana vrednost lokalne delovne sile. Nasprotno pa v CBA za sestavne dele (npr. motorje ali menjalnike), ki so globalno pridobljeni od istega dobavitelja, niso zabeležene razlike v stroških. Po analizi novih informacij Komisija odloči, da se številke, ki se nanašajo na to postavko, lahko sprejmejo za namene CBA.

(48) Podobno so predložene nove informacije zadostne za dokazilo, da dopolnitve v CBA iz februarja 2004 v zvezi z energijo in vodo, notranjimi prevoznimi stroški, pa tudi redundantnimi stroški, temeljijo na dokumentaciji in odražajo sprejemljive ocene za razvoj takšnih stroškov med obdobjem, zajetim v CBA.

(49) CBA, ki izhaja iz analize Komisije, se le delno razlikuje od tiste, ki jo je predložilo Združeno kraljestvo po začetku postopkov, medtem ko so razlike v primerjavi s prvotno prijavljeno CBA pomembnejše. Po podatkih Komisije, CBA označuje neto stroškovno prikrajšanost za Ryton v višini 18,260 milijona GBP po vrednostih iz leta 2002 ([7]) (v primerjavi z 18,772 milijona GBP, ki jih navaja Združeno kraljestvo). Razmerje regionalne prikrajšanosti, ki iz tega izhaja, je 12,44 % ([8]) (v primerjavi z 12,78 % po podatkih Združenega kraljestva).

(50) Nazadnje, Komisija v svoji analizi obravnava vprašanje „dodatne storitve“, ki upošteva povečanje ali zmanjšanje zmogljivosti zadevnega proizvajalca motornih vozil med investicijskim obdobjem. Povečanje razmerja regionalne prikrajšanosti, ki izhaja iz CBA, je odobreno le pod pogojem, da prejemnik pomoči ne poveča težav glede zmogljivosti, s katerimi se srečuje industrija motornih vozil. Nasprotno pa se razmerje regionalne prikrajšanosti, ki izhaja iz CBA, zmanjša, če prejemnik pomoči poslabša težave industrije glede presežkov zmogljivosti.

([7]) Prvotna neto stroškovna prikrajšanost, ki jo je predstavilo Združeno kraljestvo (18,772 milijona GBP) – stroški zemljišča v Trnavi (0,512 milijona GBP) (glej uvodno izjavo (44) zgoraj) = 18,260 milijona GBP.

([8]) $\frac{\text{Nova neto stroškovna prikrajšanost}}{\text{Upravičena naložba}} = \frac{18,26 \text{ milijona GBP}}{146,837 \text{ milijona GBP}} = 12,44\ \%$.

(51) Komisija ne sprejme razloga Združenega kraljestva, da se sprememba zmogljivosti izračuna le za projekt pod nadzorom in ne glede evropske proizvodne zmogljivosti PSA-ja. V skladu z okvirom Skupnosti, CBA primerja enake projekte, kar med drugim pomeni tudi projekte za proizvodnjo enakega števila vozil. Zato je resnično, vendar nepomembno, da projekt pod nadzorom ne bi vplival na celotno proizvodno zmogljivost PSA-ja. Vendar, kot je jasno navedeno v odstavku 3.2.(d) okvira Skupnosti, je cilj analize dodatne storitve omejiti vplive na konkurenco investicijskega projekta, z ozirom na razlike v proizvodni zmogljivosti v zadevni skupini. V ta namen je Komisija dosledno primerjala celotno evropsko proizvodno zmogljivost zadevnega proizvajalca motornih vozil pred in po projektu. Skladno s predloženimi podatki, se bo zmogljivost PSA z obratovanjem novih naprav v Kolinu (200 000 avtomobilov/letno za PSA) in v Trnavi (300 000 enot) občutno povečala, medtem ko v drugih evropskih tovarnah niso predvidena ustrezna zmanjšanja zmogljivosti. Zato se razmerje regionalne prikrajšanosti, ki izhaja iz CBA, zmanjša za 2 % (velik vpliv na konkurenco za investicijski projekt v območju 87(3)(c)), iz česar sledi končno razmerje 10,44 %.

VI. **ZAKLJUČEK**

(52) Intenzivnost pomoči projekta (9,81 % bruto protivrednosti pomoči) je manjša od izgube, opredeljene z analizo stroškov in koristi/dodatne storitve (10,44 %), in regionalne zgornje meje pomoči (10 % neto protivrednosti pomoči). Zato regionalna pomoč, ki jo Združeno kraljestvo namerava dodeliti PCA UK, izpolnjuje merila za združljivost s skupnim trgom iz člena 87(3)(c) Pogodbe –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

Člen 1

Državna pomoč, ki jo Združeno kraljestvo namerava izvajati za Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd v Rytonu v višini nominalno 19,100 milijona GBP bruto protivrednosti pomoči (izhodiščno leto 2002, diskontna stopnja 6,01 %) za upravičene naložbe 187,760 milijona GBP v nominalnih vrednostih (146,837 milijona GBP v revaloriziranih vrednostih), je združljiva s skupnim trgom v smislu člena 87(3)(c) Pogodbe.

Člen 2

Ta odločba je naslovljena na Združeno kraljestvo Velike Britanije in Severne Irske.

V Bruslju, 22. septembra 2004

Za Komisijo

Mario MONTI

Član Komisije