KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 22 september 2004

om det statliga stöd som Förenade kungariket planerar att genomföra till förmån för Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd

[delgivet med nr K(2004) 3349]

(Endast den engelska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2005/301/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR FATTAT DETTA BESLUT

med beaktande av Fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket i detta,

med beaktande av avtalet om europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a i detta,

efter att i enlighet med nämnda artiklar [1] ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig, och

av följande skäl:

I. FÖRFARANDE

(1) Genom en skrivelse av den 16 december 2002 anmälde Förenade kungariket en plan till kommissionen om att bevilja regionalstöd till Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd (nedan kallat ”Peugeot”). Kommissionen begärde ytterligare upplysningar den 7 februari 2003, som Förenade kungariket lämnade genom en skrivelse av den 7 mars 2003.

(2) Genom en skrivelse av den 30 april 2003 underrättade kommissionen Förenade kungariket om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i EG-fördraget, då det förelåg tvivel på stödets förenlighet med den gemensamma marknaden.

(3) Kommissionens beslut om att inleda ett förfarande offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* [2]. Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga. Kommissionen har inte mottagit några synpunkter från berörda parter.

(4) Efter att den 25 juli 2003 ha begärt en förlängning av tidsfristen för att inkomma med kommentarer lämnade Förenade kungariket sina synpunkter på inledandet av förfarandet den 5 september 2003. Efter ett möte mellan kommissionen, Förenade kungariket och stödmottagaren i Bryssel den 17 oktober 2003, sände kommissionen en ny begäran om upplysningar till Förenade kungariket den 20 oktober 2003. Förenade kungariket lämnade upplysningarna den 19 februari och den 4 maj 2004.

II. BESKRIVNING AV ÅTGÄRDEN OCH AV STÖDMOTTAGAREN

(5) Det stöd som planeras skulle beviljas Peugeot, ett dotterbolag till den franska gruppen PSA Peugeot Citroën (nedan kallat ”PSA”). PSA utvecklar, tillverkar och säljer motorfordon. Under 2003 sålde PSA 3 286 100 fordon över hela världen och hade en omsättning på 54,238 miljarder euro och en rörelsevinst på 2,915 miljarder euro.

Projektet

(6) Det anmälda projektet avser den investering som är nödvändig för att framställa en ny modell som skall ersätta den nuvarande Peugeot 206 och relaterade produkter.

(7) Den nuvarande kapaciteten på anläggningen i Ryton är 183 500 fordon/år. Den nuvarande 206-modellen kommer att avvecklas från 2008 och en ny modell kommer att införas som kräver en ny plattform. Kapaciteten vid anläggningen förväntas fortsätta vara konstant med 183 500 fordon/år.

[1] EUT C 147, 24.6.2003, s. 2.
[2] Se fotnot 1.

(8) Det anmälda projektet förväntas inledas under 2005 och avslutas under 2010. Enligt Förenade kungariket inbegriper projektet uppförandet av nya (lackningsverkstad, ytbehandling) eller ombyggda (ny verktygsutrustning för de olika plattformarnas karosseriverkstad, slutmontering) produktionslinjer för den nya modellen. Infrastrukturarbetet kommer att inbegripa en förbättring av miljö-, arbets- och säkerhetsvillkoren och ett nytt parkeringsområde för färdiga fordon. Enligt Förenade kungariket kommer den totala investering som krävs att uppgå till 187,760 miljoner pund sterling i nominellt värde.

(9) Enligt Förenade kungariket är projektet rörligt och PSA överväger en alternativ lokalisering i Trnava i Slovakien för projektet. PSA tillkännagav i januari 2003 att man hade beslutat att välja Trnava som lokalisering för en nyetablering. Den nya anläggningen i Trnava kommer att vara klar för produktion 2008 och den skall producera 300 000 små bilar/år av samma typ som den nya modell som skall ersätta Peugeot 206. Enligt de brittiska myndigheterna diskuterar PSA om man skall utvidga den planerade kapaciteten i Trnava och samtidigt avveckla produktionen i Ryton.

Rättslig grund, investeringar och stödbelopp

(10) Projektet är förlagt till den befintliga PSA-anläggningen i Ryton, i regionen West Midlands. Ryton-on-Dunsmore är ett stödområde som omfattas av artikel 87.3 c. Det regionala stödtaket för området uppgår till 10 % nettobidragsekvivalenter för perioden 2000–2006.

(11) Det anmälda stödet beviljas genom den godkända selektiva regionala stödordningen ([3]) med rättslig grund i avsnitt 7 i *Industrial Development* Act 1982.

(12) Det föreslagna stödet ges i form av ett direkt bidrag och kommer att utbetalas under perioden 2005–2010. Det uppgår i nominellt värde till 19 100 miljoner pund i bruttobidragsekvivalenter, med ett nuvärde på 14,411 miljoner i bruttobidragsekvivalenter (basår 2002, diskonteringsränta 6,01 %). De stödberättigande investeringarna uppgår till 187,760 miljoner pund i nominellt värde och till 146,837 miljoner pund i nuvärde. Därför är den stödnivå som Förenade kungariket har anmält 9,81 % i bruttobidragsekvivalenter.

(13) Projektet har inte tilldelats stöd eller finansiering av annat slag från gemenskapen.

III. BESKRIVNING AV DE SKÄL SOM LETT TILL ATT FÖRFARANDET INLETTS

(14) I beslutet av den 30 april 2003 om att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i fördraget ([4]) uttryckte kommissionen tvivel avseende det föreslagna stödets nödvändighet och proportionalitet. För att undanröja dessa tvivel begärde kommissionen ytterligare klargöranden och handlingar.

(15) Beträffande stödets nödvändighet betvivlade kommissionen att Trnava hade övervägts som ett lönsamt alternativ till Ryton för projektet i fråga. Den begärde att få ytterligare bevis, t.ex. lokaliseringsundersökningen för att påvisa att projektet är rörligt i enlighet med rambestämmelserna för statligt stöd till bilindustrin.

(16) Beträffande stödets proportionalitet uttryckte kommissionen tvivel avseende följande:

— Den exakta beräkningen av de stödberättigande kostnaderna.

— Upptagande av investeringar i distributionsutrustning i de stödberättigande kostnaderna.

— Motiveringen till de högre investeringskostnaderna för mark, byggnader, maskiner och utrustning i Ryton i förhållande till Trnava.

— Motiveringen till de lägre driftskostnaderna för komponenter och material i Trnava.

— Den exakta beräkningen av kostnaderna för friställandet av anställda i Ryton.

(17) Slutligen uttryckte kommissionen tvivel om beräkningen av de kapacitetsvariationer som Förenade kungariket lagt fram i samband med fastställandet av tilläggen.

IV. KOMMENTARER FRÅN FÖRENADE KUNGARIKET

(18) Förenade kungariket lämnade sina kommentater på inledandet av förfarandet den 5 september 2003 och ytterligare upplysningar den 19 februari respektive den 4 maj 2004.

(19) Beträffande stödets nödvändighet bekräftade Förenade kungariket att projektet är rörligt. För detta ändamål lämnade Förenade kungariket dokument som visade att Trnava är ett lönsamt tekniskt alternativ till Ryton för projektet.

(20) Förenade kungariket lämnade också ytterligare upplysningar avseende de tvivel som kommissionen uttryckt vid inledandet av förfarandet beträffande stödets proportionalitet.

([3]) Kommissionens beslut av den25 april 2001 om att inte göra några invändningar i ärende N 731/00 (EGT C 211, 28.7.2001, s. 48).
([4]) Se fotnot 1.

(21) Genom en skrivelse av den 5 september 2003 lämnade Förenade kungariket en ny kostnads- och intäktsanalys som skiljde sig från den som ursprungligen anmäldes i flera viktiga aspekter, inklusive högre investeringskostnader i Trnava för maskiner och utrustning, men lägre driftskostnader i Ryton för arbetskraft och lägre driftskostnader i Trnava för energi och vatten samt inkommande och utgående frakt. Vissa av ändringarna rörde poster som kommissionen inte hade uttryckt några tvivel om vid inledandet av förfarandet.

(22) Genom skrivelsen av den 19 februari 2004 lade Förenade kungariket fram en ny version av kostnads- och intäktsanalysen som i stort sett överensstämde med den som lämnats i september 2003, med några undantag (exempelvis hade siffrorna för arbetskraftskostnaden i Ryton och utgående transportkostnader i Trnava ändrats tillbaka till de som ursprungligen anmäldes). Förenade kungariket förtydligade de poster som kommissionen hade haft betänkligheter om vid inledandet av förfarandet och de poster som hade ändrats efter det att förfarandet inletts. Genom en skrivelse av den 4 maj 2004 underrättade Förenade kungariket kommissionen om att projektet kan inledas först vid utgången av 2004 eller början på 2005. Kostnads- och intäktsanalysen från februari 2004 ändrades i enlighet därmed, med 2005 som första investeringsår.

(23) Beträffande frågan om markkostnaden i Trnava hävdade Förenade kungariket att ingen kostnad skulle inkluderas, då projektet kunde genomföras inom anläggningens befintliga område. Som en vägledning behövs 30 hektar land för projektet, vars kostnad uppgår till 0,512 miljoner pund i nuvärde.

(24) Beträffande investeringskostnaderna för byggnader, maskiner och utrustning anpassade Förenade kungariket kostnads- och intäktsanalysen från februari 2004 för att ta hänsyn till kommissionens iakttagelser. Medan den ursprungliga kostnads- och intäktsanalys som anmäldes bara tog hänsyn till de kostnader som var strikt nödvändiga i Trnava för projektet tar den ändrade versionen också hänsyn till andelen övergripande fasta och allmänna kostnader som kan påföras projektet. Därmed blir alternativet Trnava dyrare än ombyggnaden av anläggningen i Ryton.

(25) Beträffande investeringskostnaderna för distributionsutrustning bekräftade Förenade kungariket att de inte betraktats som stödberättigade kostnader och att de inte inkluderats i kostnads- och intäktsanalysen från februari 2004, eftersom de är nödvändiga i båda scenarierna och därför inte påverkar nackdelarna för Ryton.

(26) Beträffande driftskostnaderna för komponenter och material lämnade Förenade kungariket kopior på PSA:s interna planeringsdokument från maj 2003 som rapporterar kostnadsskillnaden för komponenter i gruppens olika anläggningar. Den största skillnaden vad gäller kostnaden för komponenterna i Ryton och Trnava uppstår på grund av betydligt lägre timlöner i Trnava, som visar sig genom lägre kostnader för lokalt inköpta större komponenter som t.ex. stötfångare, takfotsinklädnader, säten, dörrpaneler och instrumentbrädor.

(27) Förenade kungariket lämnade också handlingar som visade på en minskning av de planerade kostnaderna i Trnava för energi och vatten samt för inkommande transporter. Beträffande kostnaderna för inkommande transporter lämnade Förenade kungariket en kopia på det uppdaterade interna planeringsdokumentet för Trnava-anläggningen, i dess version från november 2003, i vilken den ursprungliga kostnadsvärderingen minskats för att ta hänsyn till en högre beräknad andel lokalt inköpta komponenter.

(28) Beträffande kostnaderna för friställandet av personal klargjorde Förenade kungariket att dessa hade tagits med i beräkningarna av kostnads- och intäktsanalysen från februari 2004 som merkostnader för lokaliseringen i Trnava, på liknande sätt som för kostnaderna för nedläggningen av Ryton-anläggningen. Förenade kungariket lämnade också närmare uppgifter om beräkningen av dessa kostnader. Däremot inkluderade inte Förenade kungariket investeringar för underhåll i Ryton i kostnads- och intäktsanalysen då allmänna investeringar för underhåll måste göras i båda scenarierna.

(29) Slutligen bekräftade Förenade kungariket att justeringen (top-up) uppåt på 2 % skulle tillämpas på de regionala nackdelar som var ett resultat av kostnads- och intäktsanalysen från februari 2004, eftersom produktionen inte kommer att öka till följd av det stödda projektet.

V. **BEDÖMNING AV ÅTGÄRDEN**

(30) Den åtgärd som Förenade kungariket anmält till förmån för PCA UK utgör statligt stöd i enlighet med artikel 87.1 i EG-fördraget. Det skulle finansieras av staten eller med statliga medel. Dessutom kan stödet, eftersom det utgör en betydande del av projektets finansiering, snedvrida konkurrensen i gemenskapen genom att det ger PCA UK en fördel jämfört med konkurrenter som inte får stöd. Dessutom förekommer en betydande handel mellan medlemsstaterna på bilmarknaden, där PSA är en av de stora aktörerna.

(31) I artikel 87.2 i fördraget räknas vissa slag av stöd upp som är förenliga med fördraget. Med tanke på stödets natur och syfte och företagets geografiska läge är punkterna a, b och c inte tillämpliga på planen i fråga. I artikel 87.3 i fördraget räknas andra former av stöd upp som kan anses vara förenliga med den gemensamma marknaden. Kommissionen noterar att projektet är beläget i Ryton-on-Dunsmore som kan omfattas av det stöd som anges i artikel 87.3 c i fördraget, med ett regionalt tak på 10 % nettobidragsekvivalenter.

(32) Stödet i fråga är avsett för PCA UK, ett företag som tillverkar och monterar motorfordon. Företaget ingår därför som en del av bilindustrin i enlighet med gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till bilindustrin [5] (nedan kallade ”rambestämmelserna”).

(33) I rambestämmelserna fastställs att stöd som offentliga myndigheter avser att bevilja ett enskilt projekt inom ramen för en godkänd stödordning till ett företag verksamt i bilindustrin, enligt artikel 88.3 i fördraget måste anmälas innan det får beviljas, om någondera av följande trösklar nåtts: i) totalkostnaden för projektet uppgår till 50 miljoner euro, eller ii) det sammanlagda bruttobeloppet för projektet, vare sig det är statligt stöd eller stöd som härrör från gemenskapsinstrument, uppgår till 5 miljoner euro. Både totalkostnaden för projektet och stödbeloppet överskrider tröskelvärdena för anmälan. Genom att anmäla det planerade stödet till PCA UK har Förenade kungariket följt bestämmelserna i artikel 88.3 i fördraget.

(34) Enligt riktlinjerna skall kommissionen vaka över att det beviljade stödet både är nödvändigt för genomförandet av projektet och är proportionellt mot allvaret i de problem som det skall hjälpa till att lösa. Båda dessa principer, om proportionalitet och nödvändighet, måste uppfyllas för att kommissionen skall kunna godkänna ett statligt stöd till bilindustrin.

(35) Enligt punkt 3.2 a i rambestämmelserna måste det stödmottagande företaget klart visa att det har ett ekonomiskt lönsamt lokaliseringsalternativ för genomförandet av projektet för att påvisa behovet av regionalstöd. Om den ifrågavarande investeringen inte kan göras på någon annan ny eller befintlig industrianläggning inom gruppen som kan ta emot investeringen i fråga måste företaget genomföra projektet på den enda fabriksanläggning som finns tillgänglig, även utan stöd. Därför kan inget regionalt stöd godkännas för projekt som inte kan flyttas till en annan plats.

(36) Kommissionen har bedömt den dokumentation och information som Förenade kungariket lämnat och dragit slutsatsen att utformningen av Trnava-anläggningen och dokumenten i anknytning till urvalsprocessen och de tekniska egenskaperna visar att anläggningen har möjlighet att ta emot det projekt som undersöks. Faktum är att den produktion som för närvarande planeras för anläggningen är 55 bilar/timme från och med 2006. Anläggningen skulle dock kunna producera upp till 87 bilar/timme efter det att en ny produktionslinje införts med en kapacitet 32 bilar/timme. Det finns tillräckligt med mark för en sådan expansion inom den befintliga anläggningen och all infrastruktur är redan förenlig med de högre produktionsvolymerna.

(37) Vidare noterar kommissionen att Trnava-anläggningen, enligt pressen, fortfarande övervägs av PSA-gruppen som ett möjligt alternativ till Ryton för det projekt som undersöks.

(38) På grundval av den information som det hänvisas till i skäl 36 och 37 drar kommissionen slutsatsen att Trnava faktiskt är ett lönsamt alternativ till Ryton för det projekt som övervägs.

(39) Kommissionen har också kontrollerat att projektet inkluderar en komplett nedmontering av de föråldrade produktionslinjerna och att helt nya maskiner och utrustning installeras i den övergripande produktionsstrukturen som klart skiljer sig från den tidigare strukturen. Projektet uppfyller därmed kriteriet för omvandling enligt rambestämmelserna.

(40) Kommissionen drar således slutsatsen att projektet är rörligt och kan därför anses vara berättigat till regionalstöd, eftersom stödet i fråga är nödvändigt för att dra till sig investeringen till den understödda regionen.

(41) Enligt punkt 3.2 b i rambestämmelserna fastställs stödberättigande kostnader i det regionala system som är tillämpligt för stödområdet i fråga. Efter att ha bedömt de ytterligare upplysningar som Förenade kungariket lämnat om beräkningen av de stödberättigande kostnaderna och investeringarna i distributionsutrustning har kommissionen kontrollerat att kostnader på upp till 146,873 miljoner pund sterling i nuvärde kan anses vara stödberättigande.

(42) Enligt punkt 3.2 c i rambestämmelserna skall kommissionen försäkra sig om att det planerade stödet står i proportion till de regionala problem som det skall bidra till att lösa. För detta ändamål används en kostnads- och intäktsanalys.

[5] EGT C 279, 15.9.1997, s. 1. Rambestämmelserna upphörde att gälla den 31 december 2002, men tillämpas fortfarande på statligt stöd som anmälts till kommissionen före det datumet. Se kommissionens meddelande till medlemsstaterna (EGT C 258, 9.9.2000, s. 6).

(43) En kostnads- och intäktsanalys jämför, för de rörliga inslagen, de kostnader en investerare skulle få för att genomföra projektet i regionen i fråga med de kostnader som investeraren skulle få för ett identiskt projekt med en annan lokalisering. Genom denna jämförelse fastställer kommissionen de specifika nackdelarna i stödområdet i fråga. Kommissionen godkänner regionalstöd inom gränsen för dessa regionala nackdelar.

(44) Enligt punkt 3.2 c i rambestämmelserna bedöms driftsnackdelarna i Ryton jämfört med Trnava under tre år i kostnads- och intäktsanalysen, eftersom projektet i fråga inte gäller en nyetablering. Den kostnads- och intäktsanalys som lämnats omfattar perioden 2008–2010, dvs. tre år från det att produktionen inleds i enlighet med punkt 3.3 i bilaga I till rambestämmelserna. År 2002 är referensår för analysen, som visar en nettonackdel på 18,772 miljoner pund sterling för lokaliseringen i Ryton jämfört med lokaliseringen i Trnava. Projeketets regionala nackdel [6] uppgår därmed till 12,78 %.

(45) Kommissionen har bedömt de ytterligare upplysningar och dokument från Förenade kungariket efter beslutet om att inleda det förfarande som anges i artikel 88.2 i fördraget. Beträffande markkostnaden godtar inte kommissionen Förenade kungarikets argument att inga sådana kostnader bör ingå i kostnads- och intäktsanalysen, eftersom projektet kan genomföras inom Trnava-anläggningens befintliga markområde. PSA har nyligen köpt marken i fråga för att genomföra projektet, ifall det slutliga valet skulle bli Trnava istället för Ryton. Markkostnaden måste därför inkluderas i kostnaderna för Trnava-anläggningen, som följaktligen ökar med 0,512 miljoner pund.

(46) Beträffande investeringskostnaderna för byggnader, maskiner och utrustning samt distributionsutrustning kan kommissionen godta siffrorna i kostnads- och intäktsanalysen från februari 2004, som visar att ombyggnaden i Ryton skulle kräva en nuvärdeberäknad investering på 4,522 miljoner pund mindre än utbyggnaden i Trnava.

(47) Beträffande driftskostnaderna för komponenter och material visar interna handlingar efter det att förfarandet inleddes att Ryton-anläggningen dras med en nackdel för urvalda komponenter som köpts lokalt och där mervärdet från lokal arbetskraft är relevant. I gengäld har inga kostnadsskillnader tagits upp i kostnads- och intäktsanalysen för komponenter (t.ex. motorer eller växellådor) som köps in i hela världen från samma leverantör. Efter att ha bedömt de nya upplysningarna drar kommissionen slutsatsen att siffrorna i anslutning till denna post kan godtas för ändamålet med kostnads- och intäktsanalysen.

(48) På liknande sätt är de nya upplysningarna tillräckliga för att påvisa att uppdateringarna av kostnads- och intäktsanalysen från februari 2004 vad gäller energi och vatten, inkommande transporter och kostnader för att friställa personal baseras på dokumenterade bevis och återspeglar godtagbara värderingar av utvecklingen av dessa kostnader under den period som omfattas av kostnads- och intäktsanalysen.

(49) Kommissionens kostnads- och intäktsanalys skiljer sig bara marginellt från den som Förenade kungariket lade fram efter det att förfarandet inleddes, medan skillnaderna från den som ursprungligen anmäldes är större. Enligt kommissionen visar kostnads- och intäktsanalysen en nettonackdel för Ryton på 18,260 miljoner pund i 2002 års värde [7] (jämfört med 18,772 miljoner pund enligt Förenade kungariket). Projektets regionala nackdel är 12,44 % [8] (jämfört med 12,78 % enligt Förenade kungariket).

(50) Slutligen bedömer kommissionen frågan om en justering som tar hänsyn till ökad eller minskad kapacitet för motorfordonstillverkaren i fråga under investeringsperioden. En ökning av den regionala nackdelen till följd av kostnads- och intäktsanalysen godtas under förutsättning att stödmottagaren inte ökar de kapacitetsproblem som motorfordonsindustrin står inför. I gengäld minskar den regionala nackdelen till följd av kostnads- och intäktsanalysen om stödmottagaren potentiellt förvärrar branschens överkapacitetsproblem.

[6] $\frac{\text{Nettonackdel}}{\text{Stödberättigande investering}} = \frac{18,772}{146,837} = 12,78\ \%$ (se skäl 11).

[7] Ursprungliga nettonackdelar som Förenade kungariket presenterat (18,772 miljoner pund) – markkostnader i Trnava (0,512 miljoner pund) (se skäl 44) = 18,260 miljoner pund.

[8] $\frac{\text{Ny nettonackdel}}{\text{Stödberättigande investeringar}} = \frac{18,26 \text{ miljoner pund}}{146,837 \text{ miljoner pund}} = 12,44\ \%$.

(51) Kommissionen godtar inte Förenade kungarikets argument att ändringen i kapacitet bör beräknas genom att man bara undersöker projektet och inte utifrån PSA:s europeiska produktionskapacitet. Enligt rambestämmelserna jämför kostnads- och intäktsanalysen identiska projekt, vilket bland annat innebär projekt för tillverkning av samma antal fordon. Det är därför korrekt, men irrelevant, att det projekt som undersöks inte skulle påverka PSA:s övergripande produktionskapacitet. Det anges tydligt i punkt 3.2 d i rambestämmelserna att syftet med justeringen är att återspegla investeringsprojektets påverkan på konkurrensen genom att titta på variationerna i produktionskapaciteten i den grupp som berörs. För detta ändamål har kommissionen jämfört motorfordonstillverkarens totala europeiska produktionskapacitet i fråga före och efter projektet. Enligt den dokumentation som lämnats kommer PSA:s kapacitet att öka betydligt genom de nya anläggningar som drivs i Kolin (200 000 bilar/år för PSA) och i Trnava (300 000 enheter), medan inga nedskärningar av kapaciteten på andra europeiska anläggningar planeras. Följaktligen kommer den regionala nackdelen till följd av kostnads- och intäktsanalysen att minska med 2 % (stor påverkan på konkurrensen för ett investeringsprojekt i ett område som omfattas av artikel 87.3 c), vilket resulterar i en slutlig nackdel på 10,44 %.

VI. **SLUTSATSER**

(52) Projektets stödnivå (9,81 % bruttobidragsekvivalenter) är lägre än både den nackdel som identifierats i kostnads- och intäktsanalysen och justeringen (10,44 %) och det regionala stödtaket (10 % nettobidragsekvivalent). Det regionala stöd som Förenade kungariket planerar att bevilja PCA UK uppfyller därmed de kriterier som krävs för att betraktas som förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c i fördraget.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som Förenade kungariket planerar att genomföra till förmån för Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd i Ryton, som i nominellt värde uppgår till 19,100 miljoner pund i bruttobidragsekvivalenter, till ett nuvärde på 14,411 miljoner pund i bruttobidragsekvivalenter (basår 2002, diskonteringsränta 6,01 %) för en stödberättigad investering till ett nominellt värde på 187,760 pund (146,837 pund i nuvärde) är förenligt med den gemensamma marknaden enligt artikel 87.3 c i fördraget.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Förenade konungariket Storbritannien och Nordirland.

Utfärdat i Bryssel den 22 september 2004.

På kommissionens vägnar

Mario MONTI

Ledamot av kommissionen