

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2004. szeptember 22.)

az Egyesült Királyság által Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd. számára nyújtani tervezett állami támogatásról

(az értesítés a C(2004) 3349. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2005/301/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

benyújtására. A Bizottsághoz az érdekelt felektől nem érkeztek észrevételek.

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdése első albekezdésére,

- (4) Mivel az Egyesült Királyság 2003. július 25-én az észrevételek benyújtási határidejének meghosszabbítását kérelmezte, az Egyesült Királyság 2003. szeptember 5-én benyújtotta az eljárás megkezdésével kapcsolatos észrevételeit. 2003. október 17-én sor került a Bizottság, az Egyesült Királyság és a kedvezményezett közötti találkozóra, melyet követően a Bizottság 2003. október 20-án újabb információkérést intézett az Egyesült Királysághoz. Az Egyesült Királyság 2004. február 19-én és május 4-én bocsátotta rendelkezésre az információkat.

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

az érdekelt feleknek a fent idézett rendelkezésekkel kapcsolatos észrevételeik benyújtására történő felszólítását⁽¹⁾ követően,

mivel:

I. ELJÁRÁS

- (1) 2002. december 16-án kelt levelében az Egyesült Királyság értesítette a Bizottságot azon tervéről, hogy regionális támogatást nyújt a Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd. (továbbiakban: „PCA UK”) részére. A Bizottság 2003. február 7-én további információt kért, melyet az Egyesült Királyság 2003. március 7-én kelt levelében bocsátott rendelkezésére.
- (2) 2003. április 30-án kelt levelében a Bizottság tájékoztatta az Egyesült Királyságot azon határozatáról, hogy kezdeményezi az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárást, mivel úgy találta, hogy kétségek merültek fel a támogatás közös piaccal való összeegyeztethetősége tekintetében.
- (3) A Bizottság eljárás kezdeményezéséről szóló határozatát közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*⁽²⁾. A Bizottság felszólította az érdekelt feleket észrevételeik

II. AZ INTÉZKEDÉS LEÍRÁSA ÉS ANNAK KEDVEZMÉNYEZETTJE

- (5) A tervezett támogatást a PCA UK, a francia PSA Peugeot Citroën (a továbbiakban: „PSA”) egyik leányvállalatának nyújtják. A PSA gépjárművek tervezésével, eladásával és gyártásával foglalkozik. 2003-ban a PSA világszerte 3 286 100 járművet értékesített, és ezzel 54,238 milliárd euró forgalmat, illetve 2,195 milliárd euró üzemi eredményt ért el.

A projekt

- (6) A bejelentett projekt a jelenlegi Peugeot 206-ost helyettesítő új modellt, valamint a kapcsolódó termékek gyártásához szükséges beruházást érinti.
- (7) A ryton-i üzem jelenlegi kapacitása évi 183 500 jármű. A jelenlegi 206-os modellt 2008-tól fokozatosan megszüntetik, és egy új padlólemezzel kialakított új modellt vezetnek be. Az üzem kapacitása várhatóan továbbra is évi 183 500 jármű marad.

⁽¹⁾ HL C 147., 2003.6.24., 2. o.

⁽²⁾ Lásd az 1. lányszöveget.

(8) A bejelentett projekt megkezdését 2005-re tervezik, és annak tervezett befejezése 2010-re várható. Az Egyesült Királyság szerint a projekt magában foglalja az új modell gyártására vonatkozó, új (festőműhely, metálfényezés) vagy átalakított (a karosszériaműhely felszerelése az új padlólemezekhez való új gépekkel, végszerelés) gyártósorok beszerelését. Az infrastruktúramunkálatok kedvezőbb környezeti, munka- és biztonsági körülményekre is kiterjednek, valamint magukban foglalnak egy, a befejezett járműveknek kialakított új gépjárműparkot. Az Egyesült Királyság szerint a teljes szükséges beruházás nominális értékben kifejezve 187 760 millió GBP.

(9) Az Egyesült Királyság szerint a projekt helyszínhez nem kötött, és a PSA a projekt alternatív helyszínéként a Szlovákiában található Trnava-t fontolgatja. A PSA 2003. januárban bejelentette, hogy a zöldmezős beruházás helyszínéül Trnava-t választották. Az új Trnava üzemben 2008-ban kezdődik a gyártás, és évi mintegy 300 000 kisautót gyártanak a Peugeot 206-ost helyettesítő új modellel azonos típusú autóból. Az Egyesült Királyság szerint a PSA azt fontolgatja, hogy a ryton-i gyártás fokozatos megszüntetésével egy időben növelje a tervezett trnava-i kapacitást.

Jogalap, beruházási és támogatási összegek

(10) A projekt a jelenlegi ryton-i PSA üzemben valósul meg, a West Midlands régióban. A Ryton-on-Dunsmore a 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja szerinti területek közé tartozik, melynek a 2000 és 2006 közötti időszakra vonatkozó regionális felső határát 10%-os nettó támogatási egyenértékben határozták meg.

(11) A bejelentett támogatást a jóváhagyott *Regional Selective Assistance támogatási program*⁽³⁾ keretében nyújtják, melynek jogalapja az 1982-es iparfejlesztési törvény 7. szakasza.

(12) A javasolt támogatás közvetlen támogatás formájában történik, melynek kifizetését a 2005 és 2010 közötti időszakra ütemeznék. Ennek összege 19,100 millió GBP nominális bruttó támogatástartalom, melynek aktualizált értéke 14,411 millió GBP bruttó támogatástartalom (alapév 2002, 6,01%-os leszámítolási kamatláb). A támogatható beruházások összege 187,760 millió GBP nominális értékben kifejezve és 146,837 GBP aktualizált értékben kifejezve. Ezért az Egyesült Királyság által bejelentett támogatásintenzitás 9,81% bruttó támogatási egyenértéket jelent.

(13) A projektet semmilyen egyéb közösségi támogatásban vagy finanszírozásban nem részesítették.

III. AZ ELJÁRÁS KEZDEMÉNYEZÉSÉNEK ALAPJAI

(14) A Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárás kezdeményezéséről szóló, 2003. április 30-i határozatában⁽⁴⁾ a Bizottság kételyeket támasztott a javasolt

támogatás szükségességéről és arányosságáról. Ezen kételyek eloszlátása érdekében a Bizottság további tisztázást és dokumentumokat kért.

(15) A támogatás szükségessége tekintetében a Bizottság kétségbe vonta, hogy Trnava a szóban forgó projekt életképes alternatívájának tekinthető. A helyi körülményekkel kapcsolatban további bizonyítékot kért, például a helyszínről készített tanulmányt, annak igazolására, hogy a gépjármű-keretrendszer jelentésén belül a projekt valóban nem helyszínhez kötött.

(16) A támogatás arányossága tekintetében a Bizottság az alábbiakkal kapcsolatban támasztott kételyeket:

— a támogatható költségek pontos kiszámítása;

— a beszállítók szerszámokkal történő ellátásával kapcsolatos beruházásoknak a támogatható költségekbe történő belefoglalása;

— a ryton-i földterület, épületek, gépezetek és felszerelés magasabb beruházási költségeinek indoklása Trnava tekintetében;

— a trnava-i alkatrészek és anyagok alacsonyabb üzemeltetési költségeinek indoklása;

— a ryton-i létszámleépítési költségek pontos kiszámítása.

(17) Végül a Bizottság kétségeket támasztott a regionális kiigazítás („top-up”) megállapításának összefüggésében az Egyesült Királyság által előterjesztett kapacitásvariációk kiszámításával kapcsolatban.

IV. AZ EGYESÜLT KIRÁLYSÁG ÉSZREVÉTELEI

(18) Az Egyesült Királyság 2003. szeptember 5-én nyújtotta be az eljárás megkezdésével kapcsolatos észrevételeit, valamint 2004. február 19-én és május 4-én további információkat.

(19) A támogatás szükségessége tekintetében az Egyesült Királyság újonnan megerősítette, hogy a projekt helyszínhez nem kötött. E célból az Egyesült Királyság okirati bizonyítást mutatott fel arra, hogy a projekt tekintetében Trnava a ryton-i üzem életképes műszaki alternatívája.

(20) Az Egyesült Királyság további információkat is rendelkezésre bocsátott a Bizottság által az eljárás megkezdésekor a támogatás arányosságával kapcsolatban támasztott kételyeket illetően.

⁽³⁾ Az N 731/00. sz. ügy esetében a kifogások emelésétől történő eltekintésről szóló, 2001. április 25-i bizottsági határozat (C 211., 2001.7.28., 48. o.).

⁽⁴⁾ Lásd a 1. lábjegyzetet.

- (21) 2003. szeptember 5-én kelt levelében az Egyesült Királyság egy új költség-haszon elemzést nyújtott be, mely számos fontos szempontból – többek között Trnava-ban a gépekre és berendezésekre fordított magasabb beruházási költségek, viszont alacsonyabb laborüzemeltetési költségek Ryton-ban, illetve Trnava esetében alacsonyabb üzemeltetési költségek energia és víz, valamint a be és ki irányuló szállítás tekintetében – különbözött a kezdetben bejelentettől. Bizonyos változtatások olyan kérdéseket érintettek, melyekkel kapcsolatban a Bizottság nem támasztott kételyeket.
- (22) 2004. február 19-én kelt levelében az Egyesült Királyság a költség-haszon elemzés új változatát nyújtotta be, mely – bizonyos különbségektől eltekintve (például a ryton-i laborköltségekre vonatkozó számadatok, valamint Trnava estében a szállítási költségeket visszaállították a kezdetben bejelentettek) – nagyjából megegyezett a 2003. szeptemberivel. Az Egyesült Királyság tisztázta azokat a kérdéseket, melyekkel kapcsolatban Bizottság az eljárás megkezdésekor kételyeket támasztott, valamint azokat a pontokat, melyeket az eljárás megkezdése után módosítottak. 2004. május 4-én kelt levelében az Egyesült Királyság közölte a Bizottsággal, hogy a projekt 2004 legvégéig vagy 2005 elejéig esetleg nem kezdődik el. A 2004. februári költség-haszon elemzést ennek megfelelően módosították, és a beruházás első éveként 2005-öt jelölték meg.
- (23) A trnava-i földköltségek tekintetében az Egyesült Királyság állítása szerint ilyen költségek nem merülnek fel, mivel a projekt a telephely jelenlegi határain belül végrehajtható. A projekthez hozzávetőlegesen 30 hektárnyi földre lenne szükség, melynek aktualizált értékben kifejezett költsége 0,512 millió GBP.
- (24) Az épületek, gépek és berendezések beruházási költségei tekintetében az Egyesült Királyság a Bizottság észrevételeinek figyelembevételére céljából kiigazította a 2004. februári költség-haszon elemzést. Míg az eredetileg bejelentett költség-haszon elemzés csak a projekt Trnava-ban történő elhelyezéséhez szigorúan szükséges költségeket vette figyelembe, a módosított változat figyelembe veszi a projekt számlájára írható állandó és általános költségek részesedését is. Következésképpen a Trnava-ra vonatkozó alternatív eredmények költségesebbek, mint a Ryton üzem átalakítása.
- (25) A beszállító szerszámokkal történő ellátásával kapcsolatos beruházási költségek tekintetében az Egyesült Királyság megerősítette, hogy azokat nem tekintették támogatható költségeknek, és azokat a 2004. februári költség-haszon elemzés nem tartalmazza; mivel e költségek mindkét forgatókönyv szükséges részét képezik, így a ryton-i hátrányt nem befolyásolják.
- (26) Az alkatrészekkel és anyagokkal kapcsolatos működési költségek tekintetében az Egyesült Királyság rendelkezésre bocsátotta a 2003. májusi PSA belső tervezési dokumentum másolatait, melyek szerint az alkatrészköltség a csoport gyártóhelyeitől függően változik. A ryton-i és trnava-i alkatrészköltségek közötti legfőbb különbség a jelentősen alacsonyabb trnava-i óradíjakból fakad, amely alacsonyabb költségeket jelent a helyszínen előállított nagyobb méretű alkatrészek, mint például lökhárítók, műszerfalak, ülések, ajtóelemek és műszerfalpanelek esetében.
- (27) Az Egyesült Királyság dokumentumokat bocsátott továbbá rendelkezésre az energia és víz, illetve beszállítás tekintetében előreláthatóan alacsonyabb trnava-i működési költségek alátámasztására. A beszállítási költségek tekintetében az Egyesült Királyság rendelkezésre bocsátotta a trnava-i telephelyre vonatkozó belső tervezési dokumentumok naprakésszé tett, 2003. novemberi változatának másolatát, melyben a kezdetben becsült költségeket a helyileg ellátott alkatrészek magasabbra becsült költséghányadának kiegyenlítése érdekében csökkentették.
- (28) Az létszámleépítési költségek tekintetében az Egyesült Királyság pontosította, hogy azokat – a ryton-i üzem lezárásával kapcsolatos költségekhez hasonlóan – a trnava-i megoldás többletköltségeiként figyelembe vették a 2004. februári költség-haszon elemzéshez. Az Egyesült Királyság további részleteket is rendelkezésre bocsátott e költségek kiszámításával kapcsolatban. Ezzel szemben viszont az Egyesült Királyság a költség-haszon elemzésben a ryton-i telephellyel kapcsolatban semmiféle fenntartási beruházást nem tüntetett fel, mivel mindkét forgatókönyv esetében szükség lenne fenntartási beruházásokra.
- (29) Végül pedig, a „top-up” tekintetében az Egyesült Királyság újra megerősítette, hogy a + 2%-os tényező alkalmazandó a 2004. februári költség-haszon elemzés eredményeként megállapított regionális hátrányra, mivel a támogatott projekt következményeként nem növelik a gyártást.

V. AZ INTÉZKEDÉS ÉRTÉKELÉSE

- (30) Az Egyesült Királyság által bejelentett, a PCA UK részére történő intézkedés a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti állami támogatásnak minősül. Az intézkedést az állam finanszírozná, vagy annak finanszírozása állami forrásokon keresztül történne. Továbbá, mivel a támogatás a projekt finanszírozásának jelentős hányadát képezi, az a közösségi verseny torzulásával fenyeget, hiszen a támogatásban nem részesülő versenyzőkkel szemben előnyben részesíti a PCA UK-t. Végül pedig, a tagállamok között a gépjárműpiacon kiterjedt a kereskedelem, és abban a PSA kiemelkedő szerepet játszik.

- (31) A Szerződés 87. cikkének (2) bekezdése bizonyos, a Szerződéssel összeférhetetlen támogatástípusokat sorol fel. A támogatás jellegének és céljának fényében, illetve a vállalat földrajzi elhelyezkedése tekintetében, a cikk a), b) és c) albekezdései nem alkalmazandóak a szóban forgó tervre. A Szerződés 87. cikkének (3) bekezdése a támogatás egyéb, a közös piaccal összeférhetőnek tekinthető formáit határozza meg. A Bizottság megjegyzi, hogy a projekt a Ryton-on-Dunsmore térségben helyezkedik el, mely a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján – 10 %-os nettó támogatástartalommal megállapított regionális támogatási felső határértékkel – támogathatónak minősül.
- (32) A szóban forgó támogatás tervezett kedvezményezettje a gépjárművek gyártásával és összeállításával foglalkozó PCA UK. Ezért a vállalat a gépjárműipar részére nyújtott állami támogatás közösségi keretrendszere⁽⁵⁾ (a továbbiakban: „a gépjármű-keretrendszer”) szerinti gépjárműipar részét képezi.
- (33) A gépjármű-keretrendszer 2.2. a) bekezdése szerint valamennyi olyan támogatást, melyet a közhatóságok – a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésével összhangban – a gépjárműiparban működő vállalat számára engedélyezett valamely támogatási program keretében egy egyedi projektnek terveznek nyújtani, a támogatás nyújtása előtt be kell jelenteni, amennyiben azok elérik az alábbi két küszöb egyikét: i. a projekt teljes költsége eléri az 50 millió eurót, ii. a projekt számára nyújtott teljes bruttó támogatás – legyen az állami vagy közösségi támogatás – eléri az 5 millió eurót. Mind a projekt teljes költsége, mint a támogatás összege meghaladja a bejelentési küszöböt. Ezért a PCA UK részére javasolt regionális támogatás bejelentésekor az Egyesült Királyság megfelelt a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdésében foglalt követelményeknek.
- (34) A gépjármű-keretrendszer szerint a Bizottságnak biztosítania kell, hogy a nyújtott támogatás egyrészt szükséges a projekt megvalósításához, másrészt arányos az általa megoldani kívánt problémák súlyosságával. Ahhoz, hogy a Bizottság állami támogatást engedélyezhessen a gépjárműiparban, a fenti két feltétel, vagyis a szükségesség és arányosság, közül mindkettőt teljesíteni kell.
- (35) A gépjármű-keretrendszer 3.2 bekezdésének a) pontja szerint a regionális támogatás szükségességének igazolásához a támogatás kedvezményezettjének világosan igazolnia kell, hogy projektjéhez gazdaságilag életképes alternatív helyszínt tud felmutatni. Amennyiben a csoporton belül nincs más olyan – akár új, akár már meglévő – ipari terület, mely képes a szóban forgó beruházás befogadására, a vállalkozás – akár támogatás hiányában is – kénytelen lenne projektjét az egyetlen elérhető telephelyen végrehajtani. Ezért regionális támogatás nem engedélyezhető olyan projektre, mely helyszínhez kötött.
- (36) Az Egyesült Királyság által benyújtott dokumentációt és információk értékelését követően a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a trnava-i üzem tervrajzai, valamint a helyszínválasztás folyamatával, illetve a műszaki tulajdonságokkal kapcsolatos dokumentumok szerint az üzem képes otthont adni a vizsgált projektnek. Az üzemben jelenleg tervezett gyártás 2006-tól kezdődően óránként 55 gépkocsi. Az üzem viszont, az új óránkénti 32 autó gyártására alkalmas gyártósor megvalósításával képes lenne óránként mintegy 87 gépkocsit előállítani. A jelenlegi üzem határain belül van elegendő hely ilyen bővítésre, valamint az infrastrukturális adottságok máris megfelelnek a magasabb előállítási mennyiségeknek.
- (37) Emellett a Bizottság megjegyzi, hogy a sajtójelentések szerint a vizsgált projekttel kapcsolatban a PSA csoport a ryton-i üzem lehetséges alternatívájaként továbbra is fontolgatja a trnava-i üzemet.
- (38) A 36. és 37. preambulumbekkezdésben említett információk alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a vizsgált projekt esetében Trnava valóban a Ryton életképes alternatívája.
- (39) A Bizottság azt is ellenőrizte, hogy a projekt tartalmazza a régi gyártósorok teljes leszerelését, valamint egy teljesen új gépezet, illetve berendezések olyan általános gyártási struktúrába történő beszerelését, mely egyértelműen különbözik az előzőtől. A projekt ezért a gépjármű-keretrendszer szerinti átalakításnak minősül.
- (40) A Bizottság megállapítása szerint a projekt helyszínhez nem kötött, így regionális támogatásra jogosultnak tekinthető, mivel a támogatás szükséges ahhoz, hogy felkeltse a beruházók érdeklődését a támogatott régiót illetően.
- (41) A gépjármű-keretrendszer 3.2. b) bekezdése értelmében az érintett támogatott régióban alkalmazandó regionális rendszer alapján állapítják meg a támogatható költségeket. Az Egyesült Királyság által a támogatható költségek kiszámításával, valamint a beszállítók szerszámokkal történő ellátásával kapcsolatos beruházások tekintetében rendelkezésre bocsátott további információk vizsgálatát követően a Bizottság ellenőrizte, hogy a költségek aktualizált értékben kifejezve 146,837 millió GBP összegig tekinthetők támogathatóknak.
- (42) A gépjármű-keretrendszer 3.2. bekezdésének c) pontja értelmében a Bizottságnak biztosítania kell, hogy a tervezett támogatás arányos az által megoldani kívánt regionális problémákkal. E célból egy költség-haszon elemzést használnak fel.

⁽⁵⁾ HL C 279., 1997.9.15., 1. o. A gépjármű keretrendszer érvényessége 2002. december 31-én járt le, de továbbra is alkalmazandó azon állami támogatásokra, melyeket az említett időpontot megelőzően jelentettek be a Bizottságnak. Lásd a Bizottság tagállamokhoz intézett közleményét (HL C 258., 2000.9.9., 6. o.).

- (43) A helyszínhez nem kötött elemek tekintetében a költség-haszon elemzés összeveti a projekt szóban forgó régióban történő végrehajtásához a beruházót terhelő költségeket azokkal a költségekkel, melyeket ugyanazon projekt más helyszínen való végrehajtása esetén kellene viselnie. Ezen összehasonlítást a Bizottság a szóban forgó támogatott régió egyedi hátrányainak megállapításához használja fel. A Bizottság e regionális hátrányok korlátain belül engedélyez regionális támogatásokat.
- (44) A gépjármű-keretrendszer 3.2 bekezdésének c) pontjával összhangban a ryton-i régió üzemeltetési hátrányait, a Trnava-val összevetve, a költség-haszon elemzés három-éves időszakra vetítve méri fel, mivel e kérdéses projekt nem zöldmezős beruházás. Az Egyesült Királyság által benyújtott végleges költség-haszon elemzés – a gépjármű-keretrendszer I. melléklete 3.3. bekezdésének megfelelően – a 2008 és 2010 közötti időszakot, vagyis a gyártás kezdetétől számított három évet öleli fel. A referenciaévként tekintett 2002-es év alapján a bejelentett költség-haszon elemzés a ryton-i helyszín esetében 18,772 millió GBP nettó költséghátrányt tüntet fel a trnava-i helyszínnel szemben. A projekt ennek eredményeként kapott regionális hátrány-hányada ⁽⁶⁾ 12,78 %.
- (45) A Bizottság megvizsgálta az Egyesült Királyság által, a Szerződés 88. cikkének (2) bekezdésében megállapított eljárás kezdeményezéséről szóló határozatot követően benyújtott további információkat és dokumentumokat. A telekköltségek tekintetében a Bizottság elutasítja az Egyesült Királyság azon érvét, miszerint nem kell ilyen költségeket belefoglalni a költség-haszon elemzésbe, hiszen a projekt a Trnava telephely jelenlegi határain belül megvalósítható. A szóban forgó földterületet a PSA nemrégiben vásárolta meg azzal a kifejezett szándékkal, hogy otthont adjon a projektnek, amennyiben a végleges választás Ryton helyett Trnava-ra esik. Ezért annak költségét fel kell tüntetni a Trnava-val kapcsolatos költségek között, melyek ennek következtében 0,512 millió GBP-vel emelkednek.
- (46) Az épületekkel, gépekkel és berendezésekkel, valamint a beszállítók szerszámokkal történő ellátásával kapcsolatos beruházási költségek tekintetében a Bizottság elfogadja a 2004. februári költség-haszon elemzésben szereplő adatokat, melyek szerint a ryton-i üzem átalakítása aktuális értékben kifejezve 4,522 millió GBP-vel kevesebbe kerülne, mint a trnava-i üzem bővítése.
- (47) Az eljárás kezdeményezése után rendelkezésre bocsátott dokumentumok alapján, az alkatrészekkel és anyagokkal kapcsolatos üzemeltetési költségek tekintetében a ryton-i üzem költség szempontjából hátrányos helyzetben van egyes helyben gyártott olyan alkatrészek tekintetében, melyeknél fontos a helyi munkaerő hozzáadott értéke. A költség-haszon elemzés nem tartalmaz viszont költségkülönbségeket az olyan alkatrészek esetében (például motor vagy sebességváltó), melyeknek világszerte ugyanaz a beszállítója. Az új információk vizsgálatát követően a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az ezzel kapcsolatos számadatok elfogadhatók a költség-haszon elemzés céljából.
- (48) A fentiekhez hasonlóan, a rendelkezésre bocsátott új információ elegendő annak igazolásához, hogy a 2004-es költség-haszon elemzés energia-, víz-, belső szállítási, valamint létszámleépítési költségekkel kapcsolatos naprakészre tett adatai dokumentumokkal alátámaszthatóak, és azok elfogadható becsléseket tükröznek a fenti költségeknek a költség-haszon elemzés által felölelt időszak során történő alakulásáról.
- (49) A Bizottság vizsgálatából származó költség-haszon elemzés csupán csekély mértékben tér el az Egyesült Királyság által az eljárás kezdeményezését követően benyújtott elemzéstől, míg sokkal nagyobbak a különbségek a kezdetben bejelentett elemzéssel összevetve. A Bizottság szerint a költség-haszon elemzés 2002-es értékben kifejezve 18,260 millió GDP nettó hátrányt ⁽⁷⁾ tartalmaz a ryton-i üzem esetében (vö. 18,772 millió GBP az Egyesült Királyság szerint). A projekt ebből eredő regionális hátrány-hányada 12,44 % ⁽⁸⁾ (vö. 12,78 % az Egyesült Királyság szerint).
- (50) Végül a Bizottság elemzésében mérlegeli a regionális kiigazítás („top-up”) kérdését, figyelembe véve a szóban forgó gépjárműgyártó kapacitásának a beruházási időszak alatt történő növelését vagy csökkentését. A költség-haszon elemzés eredményeként kapott regionális hátrány-hányad emelkedése engedélyezett, feltéve hogy a támogatás kedvezményezettje nem nehezíti a gépjárműipart érintő kapacitásproblémákat. A költség-haszon elemzésből származó regionális hátrányhányad viszont csökken, ha a támogatás kedvezményezettje esetleg súlyosbítja az ipar többletkapacitásból származó problémáját.

⁽⁶⁾ $\frac{\text{Nettó költséghátrány}}{\text{Támogatható beruházás}} = \frac{18,772}{146,837} = 12,78\%$ (ld. fent 11. preambulumbekendést.)

⁽⁷⁾ Az Egyesült Királyság előterjesztése szerinti eredeti nettó költséghátrány (18,772 millió GBP) – Trnava földköltség (0,512 millió GBP) (lásd a fenti 44. pontot) = 18,260 millió GBP.

⁽⁸⁾ $\frac{\text{Új nettó költséghátrány}}{\text{Támogatható beruházás}} = \frac{18,26 \text{ millió GBP}}{146,837 \text{ millió GBP}} = 12,44\%$.

(51) A Bizottság elutasítja az Egyesült Királyság azon érvelését, miszerint a kapacításban történő változást csupán a vizsgált projekt alapján, és nem a PSA európai gyártókapacitása tekintetében kell kiszámítani. A gépjármű-keretrendszer szerint a költség-haszon elemzés azonos projekteket vet össze, ami többek között azonos számú gépjármű gyártásával kapcsolatos projekteket jelent. Ebből következően igaz, de lényegtelen, hogy a vizsgált projekt nem befolyásolná a PSA általános gyártókapacitását. A gépjármű-keretrendszer 3.2. bekezdésének d) pontjában egyértelműen megállapítottak szerint viszont, a „top-up” elemzés célja, hogy – az érintett csoporton belül a gyártókapacitás eltéréseinek vizsgálatával – felmérje a beruházási projekt versenyre mért hatásait. E célból a Bizottság következetesen összevetette a szóban forgó gépjárműgyártó projekt előtti és utáni teljes európai gyártókapacitását. A rendelkezésre bocsátott dokumentumok alapján a PSA kapacitása a Kolinban működő új berendezésekkel jelentősen megnő (200 000 gépjármű/év a PSA részére) és Trnava-ban (300 000 egység), míg egyéb európai üzemekben nem terveznek ehhez kapcsolódó kapacitás-csökkentést. Következésképpen a költség-haszon-elemzésből származó regionális hátrányhányadot 2%-kal csökkentik (versenyre gyakorolt jelentős hatás egy, a 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja szerinti régióban történő beruházási projekt esetében), melynek eredményeként a végleges hányad 10,44%.

VI. KÖVETKEZTETÉS

(52) A projekt támogatásintenzitása (9,81 % bruttó támogatási egyenérték) alacsonyabb, mint egyrészt a költség-haszon/„top up” elemzés által beazonosított hátrány,

másrészt a regionális támogatás felső határa (10 % nettó támogatási egyenérték). Az Egyesült Királyság által a PCA UK számára nyújtott regionális támogatás ezért megfelel a Szerződés 87. cikk (3) bekezdésének c) pontja szerinti közös piaccal történő összeférhetőség kritériumainak,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az Egyesült Királyság által a ryton-i Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd számára végrehajtani tervezett, nominális értékben 19,100 millió GBP bruttó támogatást tartalmazó, aktualizált értékben pedig 14,411 millió GBP bruttó támogatást tartalmazó (alapév 2002, leszámítolási kamatláb 6,01 %) kitevő, egy nominális értékben 187,760 GPB (aktualizált értékben 146,837 GBP) összegű támogatható befektetésre nyújtott állami támogatás a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja értelmében összeegyeztethető a közös piaccal.

2. cikk

Ennek a határozatnak a címzettje Nagy-Britannia és Észak-Írország Egyesült Királysága.

Kelt Brüsszelben, 2004. szeptember 22-én.

a Bizottság részéről

Mario MONTI

a Bizottság tagja