

# KOMISJA

## DECYZJA KOMISJI

z dnia 22 września 2004 r.

w sprawie pomocy państwa, której Zjednoczone Królestwo planuje udzielić Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd.

(notyfikowana jako dokument nr C(2004) 3349)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2005/301/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

swoich uwag. Komisja nie otrzymała żadnych uwag od zainteresowanych stron.

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

(4) Po złożeniu w dniu 25 lipca 2003 r. wniosku o przedłużenie ostatecznego terminu zgłaszania uwag Zjednoczone Królestwo zgłosiło w dniu 5 września 2003 r. uwagi dotyczące wszczęcia postępowania. Dnia 17 października 2003 r. odbyło się w Brukseli spotkanie z udziałem Komisji, Zjednoczonego Królestwa oraz beneficjenta, po którym Komisja w dniu 20 października 2003 r. zwróciła się do Zjednoczonego Królestwa o dalsze informacje. Informacje te zostały przez Zjednoczone Królestwo dostarczone w dniach 19 lutego i 4 maja 2004 r.

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia swoich uwag zgodnie z powołanymi powyżej przepisami<sup>(1)</sup>,

a także mając na uwadze, co następuje:

### I. PROCEDURA

- (1) Pismem z dnia 16 grudnia 2002 r. Zjednoczone Królestwo powiadomiło Komisję o planie przyznania pomocy regionalnej przedsiębiorstwu Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd. (zwanym dalej „PCA UK”). W dniu 7 lutego 2003 r. Komisja zażądała dalszych informacji, które zostały przez Zjednoczone Królestwo przedstawione w piśmie z dnia 7 marca 2003 r.
- (2) W piśmie z dnia 30 kwietnia 2003 r. Komisja poinformowała Zjednoczone Królestwo o swojej decyzji o wszczęciu postępowania przewidzianego w art. 88 ust. 2 Traktatu WE z powodu zgłaszanych wątpliwości dotyczących zgodności pomocy z regułami wspólnego rynku.
- (3) Decyzja Komisji o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*<sup>(2)</sup>. Komisja zaprosiła zainteresowane strony do zgłaszania

### II. OPIS ŚRODKA I JEGO ADRESATA

- (5) Planowana pomoc zostałaby przyznana PCA UK, spółce zależnej francuskiej grupy PSA Peugeot Citroën (zwanej dalej „PSA”). PSA zajmuje się projektowaniem, produkcją i sprzedażą pojazdów silnikowych. W 2003 r. PSA sprzedała 3 286 100 pojazdów na całym świecie, osiągając obrót równy 54,238 mld EUR i marżę operacyjną w wysokości 2,195 mld EUR.

#### Projekt

- (6) Projekt, którego dotyczy powiadomienie, obejmuje inwestycję niezbędną do produkcji nowego modelu, który zastąpi obecny model Peugeot 206 i pochodne.
- (7) Obecna zdolność produkcyjna zakładu w Ryton wynosi 183 500 pojazdów rocznie. Obecny model 206 będzie wycofywany z produkcji począwszy od roku 2008, wraz z wprowadzeniem nowego modelu zbudowanego na nowej płycie podłogowej. Nie przewiduje się zmiany zdolności produkcyjnej zakładu, która ma pozostać na poziomie 183 500 pojazdów rocznie.

<sup>(1)</sup> Dz.U. C 147 z 24.6.2003, str. 2.

<sup>(2)</sup> Patrz: przypis 1.

(8) Początek realizacji projektu, którego dotyczy powiadomienie, planowany jest na 2005 r., a jego ukończenie na rok 2010. Według Zjednoczonego Królestwa projekt obejmuje instalację nowych linii produkcyjnych (lakiernia, wykończenie elementów metalowych) lub modyfikację istniejących (wymiana oprzyrządowania nadwoziowni dla nowej konstrukcji, montaż końcowy) na potrzeby produkcji nowego modelu. Prace dotyczące infrastruktury obejmą poprawę warunków ochrony środowiska, pracy i bezpieczeństwa oraz budowę nowego parkingu dla ukończonych pojazdów. Według Zjednoczonego Królestwa całkowita wymagana wartość nominalna inwestycji wyniesie 187,760 mln GBP.

(9) Według Zjednoczonego Królestwa projekt jest przenaszalny i PSA rozważa dla niego alternatywną lokalizację w miejscowości Trnava na Słowacji. W styczniu 2003 r. PSA ogłosiła wybór Trnavy jako lokalizacji dla inwestycji od podstaw. Nowy zakład w Trnawie rozpocznie produkcję w 2008 r. i będzie produkować rocznie 300 000 małych samochodów tego samego typu, co nowy model, który zastąpi model Peugeot 206. Według Zjednoczonego Królestwa PSA rozważa ewentualne zwiększenie planowanej zdolności produkcyjnej zakładu w Trnawie, przy jednoczesnym stopniowym zmniejszaniu produkcji w Ryton.

#### Podstawa prawna, wielkość inwestycji i pomocy

(10) Projekt realizowany jest w zakładzie PSA w miejscowości Ryton, w rejonie West Midlands. Ryton-on-Dunsmore jest obszarem podlegającym przepisom art. 87 ust. 3 lit. c), dla którego regionalny pułap wynosi 10 % ekwiwalentu dotacji netto w okresie 2000–2006.

(11) Pomoc, której dotyczy powiadomienie, przyznawana jest w ramach zatwierdzonego programu selektywnej pomocy regionalnej (Regional Selective Assistance)<sup>(3)</sup> w oparciu o przepisy sekcji 7 ustawy o rozwoju przemysłowym (Industrial Development Act) z 1982 r.

(12) Proponowana pomoc ma formę dotacji bezpośredniej i byłaby wypłacana w okresie 2005–2010. Jej wartość nominalna wynosi 19,100 mln GBP ekwiwalentu dotacji brutto, a wartość zaktualizowana 14,411 mln GBP ekwiwalentu dotacji brutto (rok odniesienia 2002, stopa dyskontowa 6,01 %). Wartość nominalna kwalifikujących się inwestycji wynosi 187,760 mln GBP, a zaktualizowana 146,837 mln GBP. Wobec tego podana przez Zjednoczone Królestwo intensywność pomocy wynosi 9,81 % ekwiwalentu dotacji brutto.

(13) Projektowi nie przyznano żadnej innej pomocy ani finansowania ze środków wspólnotowych.

#### III. POWODY WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA

(14) W swojej decyzji z dnia 30 kwietnia 2003 r. o wszczęciu postępowania określonego w art. 88 ust. 2 Traktatu<sup>(4)</sup>

Komisja wyraziła wątpliwości co do konieczności i proporcjonalności proponowanej pomocy. W celu rozwiania tych wątpliwości Komisja poprosiła o dodatkowe wyjaśnienia i dokumenty.

(15) W odniesieniu do konieczności pomocy Komisja wyraziła wątpliwość, jakoby Trnava była rozważana jako realna alternatywa dla Ryton w ramach omawianego projektu. Komisja zażądała dodatkowych dowodów pośrednich, np. studium lokalizacji, w celu wykazania, że projekt jest rzeczywiście przenaszalny w rozumieniu zasad ramowych dla przemysłu motoryzacyjnego.

(16) W odniesieniu do proporcjonalności pomocy Komisja wyraziła wątpliwości dotyczące:

— dokładnej kalkulacji kosztów kwalifikowanych,

— zaliczenia do kosztów kwalifikowanych wydatków na zakup oprzyrządowania dla dostawców,

— uzasadnienia wyższych kosztów inwestycji w odniesieniu do gruntów, budynków, maszyn i urządzeń w Ryton w porównaniu z Trnavą,

— uzasadnienia niższych kosztów operacyjnych w odniesieniu do komponentów i materiałów w Trnawie,

— dokładnej kalkulacji kosztów zwolnień pracowników w Ryton.

(17) Komisja wyraziła także wątpliwości dotyczące wyliczenia zmian zdolności produkcyjnej przedstawionego przez Zjednoczone Królestwo w kontekście ustalenia wyrównania (*top-up*).

#### IV. UWAGI ZJEDNOCZONEGO KRÓLESTWA

(18) Zjednoczone Królestwo przedstawiło swoje uwagi dotyczące wszczęcia postępowania w dniu 5 września 2003 r. oraz dodatkowe informacje w dniach 19 lutego i 4 maja 2004 r.

(19) W odniesieniu do konieczności pomocy Zjednoczone Królestwo ponownie zapewniło, że projekt jest przenaszalny. W tym celu Zjednoczone Królestwo przedstawiło dokumenty wskazujące, że dla celów projektu Trnava stanowi realną alternatywę techniczną wobec Ryton.

(20) Zjednoczone Królestwo dostarczyło także dodatkowe informacje w sprawie wątpliwości wyrażonych przez Komisję przy wszczęciu postępowania, a dotyczących proporcjonalności pomocy.

<sup>(3)</sup> Decyzja Komisji z dnia 25 kwietnia 2001 r. o niezgłaszaniu sprzeciwu w sprawie N 731/00 (Dz.U. C 211 z 28.7.2001, str. 48).

<sup>(4)</sup> Patrz: przypis 1.

- (21) W piśmie z dnia 5 września 2003 r. Zjednoczone Królestwo przedstawiło nową analizę kosztów i korzyści (CBA), różniącą się od pierwotnie zaprezentowanej w wielu istotnych aspektach, włączając w to wyższe koszty inwestycji w maszyny i urządzenia w Trnavie, niższe koszty operacyjne pracy w Ryton, niższe koszty operacyjne zużycia energii i wody oraz transportu przychodzącego i wychodzącego w Trnavie. Niektóre zmiany dotyczyły elementów, wobec których Komisja nie wyraziła wątpliwości przy wszczęciu postępowania.
- (22) W piśmie z dnia 19 lutego 2004 r. Zjednoczone Królestwo przedstawiło nową wersję analizy kosztów i korzyści, zasadniczo zgodną z wersją z września 2003 r. poza paroma wyjątkami (na przykład wysokość kosztów pracy w Ryton oraz kosztów transportu wychodzącego w Trnavie zostały zmienione do wartości podanych pierwotnie). Zjednoczone Królestwo udzieliło wyjaśnień dotyczących pozycji, w sprawie których Komisja wyraziła wątpliwości przy wszczęciu postępowania oraz pozycji zmodyfikowanych już po wszczęciu postępowania. W piśmie z dnia 4 maja 2004 r. Zjednoczone Królestwo poinformowało Komisję, że realizacja projektu nie może ruszyć przed końcem roku 2004 lub początkiem 2005. Analiza kosztów i korzyści z lutego 2004 r. została odpowiednio zmieniona, z podaniem roku 2005 jako pierwszego roku inwestycji.
- (23) W odniesieniu do kosztów gruntów w Trnavie Zjednoczone Królestwo stwierdziło, że nie należy ich uwzględniać, ponieważ projekt zostanie zrealizowany w obecnych granicach zakładu. Orientacyjnie realizacja projektu wymagać będzie gruntu o powierzchni 30 hektarów, którego koszt według wartości zaktualizowanej wynosi 0,512 mln GBP.
- (24) W odniesieniu do kosztów inwestycji w budynki, maszyny i urządzenia Zjednoczone Królestwo skorygowało analizę kosztów i korzyści z lutego 2004 r. z uwzględnieniem uwag Komisji. Pierwotnie przekazana analiza obejmowała wyłącznie koszty bezpośrednio niezbędne do realizacji projektu w Trnavie, natomiast wersja skorygowana uwzględnia także udział kosztów stałych i ogólnych, które mogą być przypisane do projektu. W wyniku tego alternatywna lokalizacja w Trnavie okazała się droższa niż zmiany w zakładzie w Ryton.
- (25) W odniesieniu do kosztów zakupu oprzyrządowania dla dostawców Zjednoczone Królestwo zapewniło, że nie zostały one uznane za koszty kwalifikowane ani uwzględnione w analizie kosztów i korzyści z lutego 2004 r., ponieważ muszą być poniesione w obydwu scenariuszach i w związku z tym nie mają wpływu na handicap Ryton.
- (26) W odniesieniu do kosztów operacyjnych zakupu komponentów i materiałów Zjednoczone Królestwo dostarczyło kopie wewnętrznego dokumentu planistycznego PSA z maja 2003 r., w którym podane są różnice w kosztach komponentów pomiędzy poszczególnymi zakładami produkcyjnymi grupy. Zasadnicza różnica między kosztami komponentów w Ryton i Trnavie wynika ze znacznie niższych stawek wynagrodzenia za godzinę w Trnavie, które przekładają się na niższe koszty dużych komponentów pochodzenia miejscowego, takich jak np. zderzaki, tablice przyrządów, fotele, panele drzwi i tablice rozdzielcze.
- (27) Zjednoczone Królestwo przedstawiło także dokumenty uzasadniające przewidywany dla Trnavy spadek kosztów operacyjnych zużycia energii i wody oraz transportu przychodzącego. W odniesieniu do kosztów transportu przychodzącego Zjednoczone Królestwo przedstawiło aktualizację wewnętrznego dokumentu planistycznego dla zakładu w Trnavie, w wersji z listopada 2003 r., w której początkowo szacowany koszt został obniżony w wyniku uwzględnienia wyższego szacowanego udziału komponentów pochodzenia miejscowego.
- (28) W odniesieniu do kosztów zwolnień Zjednoczone Królestwo wyjaśniło, że zostały one uwzględnione w analizie kosztów i korzyści z lutego 2004 r. jako dodatkowe koszty rozwiązania z lokalizacją w Trnavie, podobnie jak koszty związane z zamknięciem zakładu w Ryton. Zjednoczone Królestwo podało także bardziej szczegółowe informacje na temat sposobu obliczenia tych kosztów. Z drugiej strony Zjednoczone Królestwo nie uwzględniło w analizie kosztów i korzyści żadnych inwestycji utrzymaniowych w Ryton, ponieważ inwestycje w ogólne utrzymanie muszą zostać przeprowadzone w przypadku obu scenariuszy.
- (29) W odniesieniu do wyrównania (*top-up*) Zjednoczone Królestwo ponownie zapewniło, że do handicapu regionalnego wynikającego z analizy kosztów i korzyści z lutego 2004 r. należy zastosować współczynnik + 2%, ponieważ w wyniku realizacji projektu objętego pomocą nie nastąpi wzrost produkcji.

## V. OCENA ŚRODKA

- (30) Środek na rzecz PCA UK, którego dotyczy powiadomienie, stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu i sfinansowany zostanie przez państwo lub przy użyciu jego zasobów. Ponadto ze względu na znaczący udział w finansowaniu projektu pomoc ta może prowadzić do wypaczenia konkurencji w ramach wspólnoty, umożliwiając PCA UK uzyskanie przewagi nad konkurentami nieotrzymującymi pomocy. Dodatkowo na rynku motoryzacyjnym ma miejsce intensywna wymiana handlowa pomiędzy Państwami Członkowskimi, w której PSA odgrywa znaczącą rolę.

- (31) W art. 87 ust. 2 Traktatu wymieniono pewne rodzaje pomocy, które są zgodne z postanowieniami Traktatu. W świetle charakteru i celu pomocy oraz położenia geograficznego przedsiębiorstwa, do omawianego planu nie mają zastosowania postanowienia lit. a), b) i c) tego artykułu. W art. 87 ust. 3 Traktatu wyszczególniono inne formy pomocy, które można uznać za zgodne z regułami wspólnego rynku. Komisja przyjmuje do wiadomości, że projekt jest zlokalizowany na obszarze Ryton-on-Dunsmore, który kwalifikuje się do objęcia pomocą zgodnie z postanowieniami art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu, z pułapem pomocy regionalnej równym 10 % ekwiwalentu dotacji netto.
- (32) Rozważana pomoc przeznaczona jest dla grupy PCA UK, zajmującej się produkcją i montażem pojazdów silnikowych. Powyższe przedsiębiorstwo należy zatem do sektora motoryzacyjnego w rozumieniu wspólnotowych zasad ramowych dotyczących pomocy państwa dla przemysłu motoryzacyjnego<sup>(5)</sup> (zwanym dalej „zasadami ramowymi dla przemysłu motoryzacyjnego”).
- (33) Ustęp 2.2 lit. a) zasad ramowych dla przemysłu motoryzacyjnego stanowi, że o całości pomocy, którą organy publiczne planują przyznać danemu projektowi w ramach zatwierdzonych programów pomocowych na rzecz przedsiębiorstwa z branży motoryzacyjnej, należy zgodnie z postanowieniami art. 88 ust. 3 Traktatu powiadomić przed jej przyznaniem, jeżeli osiągnięty jest jeden z następujących progów: i) całkowity koszt projektu wynosi 50 mln EUR; ii) suma pomocy brutto dla projektu wynosi 5 mln EUR, uwzględniając zarówno pomoc państwa, jak i pomoc za pośrednictwem instrumentów wspólnotowych. Zarówno całkowity koszt omawianego projektu, jak i kwota pomocy przekraczają progi zobowiązujące do przekazania informacji. Zatem powiadamiając o proponowanej pomocy regionalnej dla PCA UK Zjednoczone Królestwo spełniło wymagania art. 88 ust. 3 Traktatu.
- (34) Zgodnie z zasadami ramowymi dla przemysłu motoryzacyjnego Komisja zobowiązana jest zapewnić, że przyznana pomoc jest jednocześnie konieczna do realizacji projektu oraz proporcjonalna do wagi problemów, które ma rozwiązać. Aby Komisja mogła zatwierdzić pomoc państwa w branży motoryzacyjnej muszą być spełnione oba kryteria – konieczności i proporcjonalności.
- (35) Zgodnie z postanowieniami ust. 3.2. lit. a) zasad ramowych dla przemysłu motoryzacyjnego, aby wykazać konieczność udzielenia pomocy regionalnej jej adresat musi w wyraźny sposób udowodnić, że posiada realną ekonomicznie alternatywną lokalizację dla swojego projektu. W razie braku innej lokalizacji przemysłowej, nowej bądź istniejącej, która mogłaby przyjąć rozważaną inwestycję w ramach grupy, przedsiębiorstwo byłoby zmuszone do realizacji projektu w jedynym możliwym zakładzie nawet przy braku pomocy. Z tego względu nie jest możliwe zatwierdzenie pomocy regionalnej dla projektu, który nie jest przenaszalny geograficznie.
- (36) Po zbadaniu dostarczonych przez Zjednoczone Królestwo dokumentów i informacji Komisja uznała, że plany zakładu w Trnavie oraz dokumenty dotyczące procesu wyboru lokalizacji i specyfikację techniczne wskazują na możliwość przyjęcia przez zakład rozważanego projektu do realizacji. W istocie obecnie przewidywana zdolność produkcyjna zakładu wynosi 55 samochodów na godzinę począwszy od 2006 r. Jednak po wdrożeniu nowej linii produkcyjnej o wydajności 32 samochodów na godzinę zakład mógłby produkować nawet 87 samochodów na godzinę. W obecnych granicach zakładu znajduje się wystarczająca ilość przestrzeni do takiego rozszerzenia produkcji, a całość infrastruktury jest już przygotowana pod zwiększoną zdolność produkcyjną.
- (37) Dodatkowo Komisja zauważa, że doniesienia prasowe potwierdzają, iż Trnava jest wciąż uważana przez grupę PSA za możliwą alternatywę dla Ryton w odniesieniu do rozważanego projektu.
- (38) W oparciu o informacje, o których mowa w akapitach 36 i 37, Komisja uznaje Trnavę za realną alternatywę dla Ryton w ramach rozważanego projektu.
- (39) Komisja potwierdziła również, że projekt wiąże się z całkowitym demontażem starych linii produkcyjnych oraz z instalacją zupełnie nowych maszyn i urządzeń w ramach ogólnej struktury produkcyjnej, która w wyraźny sposób różni się od poprzedniej. W związku z powyższym projekt kwalifikuje się jako przekształcenie zgodnie z zasadami ramowymi dla przemysłu motoryzacyjnego.
- (40) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że projekt jest przenaszalny i można go uznać za kwalifikujący się do objęcia pomocą regionalną, ponieważ pomoc taka jest konieczna w celu przyciągnięcia inwestycji do objętego nią regionu.
- (41) Zgodnie z postanowieniami ust. 3.2. lit. b) zasad ramowych dla przemysłu motoryzacyjnego, koszty kwalifikowane zdefiniowane są w programie regionalnym obowiązującym w danym regionie objętym pomocą. Po przeanalizowaniu dostarczonych przez Zjednoczone Królestwo dodatkowych informacji na temat sposobu kalkulacji kosztów kwalifikowanych oraz wydatków na oprzyrządowanie dla dostawców, Komisja potwierdziła, że koszty o wartości zaktualizowanej 146,837 mln GBP można uznać za kwalifikujące się do objęcia pomocą.
- (42) Zgodnie z postanowieniami ust. 3.2. lit. c) zasad ramowych dla przemysłu motoryzacyjnego, Komisja musi zapewnić, że planowana pomoc jest proporcjonalna do problemów regionalnych, które ma rozwiązać. W tym celu stosuje się analizę kosztów i korzyści.

<sup>(5)</sup> Dz.U. C 279 z 15.9.1997, str. 1. Zasady ramowe dla przemysłu motoryzacyjnego przestały obowiązywać z dniem 31 grudnia 2002 r., lecz wciąż mają zastosowanie do pomocy państwa, o której powiadomiono Komisję przed tą datą. Patrz: komunikat Komisji do Państw Członkowskich (Dz.U. C 258 z 9.9.2000, str. 6).

- (43) W analizie kosztów i korzyści porównuje się, w zakresie składników przenaszalnych, koszty, które inwestor musiałby ponieść w celu zrealizowania inwestycji w rozważanym regionie, z kosztami realizacji identycznego projektu w innej lokalizacji. Przy użyciu tego porównania Komisja określa konkretne handicapy dla danego regionu objętego pomocą. Komisja zatwierdza pomoc regionalną w granicach wyznaczonych przez te handicapy.
- (44) Zgodnie z postanowieniami ust. 3.2. lit. c) zasad ramowych dla przemysłu motoryzacyjnego, handicapy operacyjne dla Ryton w porównaniu z Trnavą są wyznaczane w analizie kosztów i korzyści za okres trzyletni, ponieważ rozważany projekt nie jest inwestycją od podstaw. Ostateczna wersja analizy kosztów i korzyści dostarczona przez Zjednoczone Królestwo obejmuje lata 2008–2010, czyli trzy lata od rozpoczęcia produkcji, zgodnie z ust. 3.3. załącznika I zasad ramowych dla przemysłu motoryzacyjnego. Przyjmując rok 2002 jako rok odniesienia, w przedstawionej analizie kosztów i korzyści podano handicap kosztu netto równy 18,772 mln GBP dla lokalizacji w Ryton, w porównaniu z lokalizacją w Trnavie. Otrzymany w rezultacie „wskaźnik handicapu regionalnego”<sup>(6)</sup> dla projektu wynosi 12,78 %.
- (45) Po podjęciu decyzji o wszczęciu postępowania, o którym mowa w art. 88 ust. 2 Traktatu, Komisja przeanalizowała dodatkowe informacje i dokumenty dostarczone przez Zjednoczone Królestwo. W odniesieniu do kosztów gruntów Komisja nie przyjmuje argumentu Zjednoczonego Królestwa mówiącego, że kosztów tych nie należy uwzględniać w analizie kosztów i korzyści, ponieważ projekt może być zrealizowany w obecnych granicach zakładu w Trnavie. Grunty, o których mowa, zostały niedawno zakupione przez PSA z jednoznacznym zamiarem ich wykorzystania na potrzeby projektu w razie ostatecznego wyboru lokalizacji w Trnavie zamiast w Ryton. W związku z powyższym grunty te muszą zostać ujęte w kosztach związanych z rozwiązaniem w Trnavie, które w wyniku tego zwiększą się o kwotę 0,512 mln GBP.
- (46) W odniesieniu do kosztów inwestycji w budynki, maszyny i urządzenia oraz zakupu oprzyrządowania dla dostawców, Komisja może zaakceptować wartości podane w analizie kosztów i korzyści z lutego 2004 r., zgodnie z którymi zaktualizowana wartość inwestycji wymaganej do przekształcenia zakładu w Ryton byłaby o 4,522 mln GBP niższa niż w przypadku rozbudowy zakładu w Trnavie.
- (47) W odniesieniu do kosztów operacyjnych komponentów i materiałów, dostarczone po wszczęciu postępowania dokumenty wewnętrzne dowodzą, że zakład w Ryton znajduje się w niekorzystnym położeniu pod względem kosztów w związku z zaopatrzeniem w wybrane komponenty pochodzenia miejscowego, dla których istotne znaczenie ma wartość dodana przez miejscową siłę roboczą. Z drugiej strony w analizie kosztów i korzyści nie odnotowano różnic w kosztach komponentów pochodzących od tego samego dostawcy na całym świecie (np. silników i skrzyń biegów). Po przeanalizowaniu nowych informacji Komisja stwierdza, że dotyczące tej pozycji dane mogą zostać zaakceptowane na potrzeby analizy kosztów i korzyści.
- (48) Podobnie nowe dostarczone informacje w zadowalający sposób wykazują, że aktualizacje do analizy kosztów i korzyści z lutego 2004 r., dotyczące energii i wody, kosztów transportu przychodzącego oraz kosztów zwolnień, mają oparcie w dokumentach i odzwierciedlają możliwe do przyjęcia szacunki dotyczące zmian takich kosztów w objętym analizą okresie.
- (49) Opracowana przez Komisję analiza kosztów i korzyści tylko nieznacznie różni się od analizy dostarczonej przez Zjednoczone Królestwo po rozpoczęciu postępowania, natomiast różnice w stosunku do analizy przedstawionej początkowo są już bardziej istotne. Według Komisji analiza kosztów i korzyści wskazuje na handicap kosztu netto dla Ryton w wysokości 18,260 mln GBP według wartości z roku 2002<sup>(7)</sup> (w porównaniu z 18,772 mln GBP według Zjednoczonego Królestwa). Otrzymany wskaźnik handicapu regionalnego wynosi 12,44 %<sup>(8)</sup> (w porównaniu z 12,78 % według Zjednoczonego Królestwa).
- (50) Komisja rozważa także w swojej analizie problem „wyrównania” (*top-up*), które uwzględnia zwiększenie lub zmniejszenie zdolności produkcyjnej rozważanego producenta motoryzacyjnego w okresie trwania inwestycji. Zgoda na zwiększenie wynikającego z analizy kosztów i korzyści wskaźnika handicapu regionalnego jest udzielana pod warunkiem, że beneficjent pomocy nie zwiększy dotyczących przemysłu motoryzacyjnego problemów ze zdolnością produkcyjną. Z drugiej strony wynikający z analizy wskaźnik handicapu regionalnego jest zmniejszany w przypadku, gdy istnieje zagrożenie, że beneficjent pomocy przyczyni się do zwiększenia problemów z nadmierną zdolnością produkcyjną branży.

<sup>(6)</sup>  $\frac{\text{Handicap kosztu netto}}{\text{Kwalifikująca się inwestycja}} = \frac{18,772}{146,837} = 12,78\%$  (patrz : motyw 11 powyżej).

<sup>(7)</sup> Pierwotny handicap kosztu netto przedstawiony przez Zjednoczone Królestwo (18,772 mln GBP) – koszty gruntu w Trnavie (0,512 mln GBP) (patrz: motyw 44 powyżej) = 18,260 mln GBP.

<sup>(8)</sup>  $\frac{\text{Nowy handicap kosztu netto}}{\text{Kwalifikująca się inwestycja}} = \frac{18,26 \text{ mln GBP}}{146,837 \text{ mln GBP}} = 12,44\%$ .

(51) Komisja nie akceptuje przedstawionego przez Zjednoczone Królestwo argumentu, że zmiana zdolności produkcyjnej powinna być obliczana tylko w odniesieniu do rozważanego projektu, a nie w odniesieniu do zdolności produkcyjnej PSA w Europie. Zgodnie z zasadami ramowymi dla przemysłu motoryzacyjnego w analizie kosztów i korzyści porównywane są identyczne projekty, co oznacza między innymi projekty mające na celu wyprodukowanie takiej samej liczby pojazdów. W związku z powyższym stwierdzenie, że badany projekt nie wpłynie na całkowitą zdolność produkcyjną PSA, jest prawdziwe, lecz nieistotne. Jednak ust. 3.2. lit. d) zasad ramowych dla przemysłu motoryzacyjnego wyraźnie stanowi, że celem analizy wyrównania (*top-up*) jest określenie skutków projektu inwestycyjnego dla konkurencji poprzez badanie zmian zdolności produkcyjnej danej grupy. W tym celu Komisja konsekwentnie porównała całkowitą zdolność produkcyjną rozważanego producenta motoryzacyjnego na terenie Europy przed rozpoczęciem realizacji projektu i po jej zakończeniu. Zgodnie z dostarczonymi dokumentami zdolność produkcyjna PSA znacznie się zwiększy po uruchomieniu nowych obiektów w miejscowości Kolin (200 000 samochodów rocznie dla PSA) i w Trnavie (300 000 sztuk), a jednocześnie nie przewiduje się ograniczenia zdolności produkcyjnej w innych europejskich zakładach. W związku z powyższym wynikający z analizy kosztów i korzyści wskaźnik handicapu regionalnego zostanie ostatecznie obniżony o 2% (duży wpływ na konkurencję dla projektu inwestycyjnego w regionie podlegającym postanowieniom art. 87 ust. 3 lit. c), do poziomu 10,44%.

#### VI. WNIOSKI

(52) Intensywność pomocowa projektu (9,81% ekwiwalentu dotacji brutto) jest niższa niż wskaźnik niekorzyści

określony w drodze analizy kosztów i korzyści/wyrównania (*top-up*) (10,44%) oraz nie przekracza pułapu pomocy regionalnej (10% ekwiwalentu dotacji netto). W związku z powyższym pomoc regionalna, którą Zjednoczone Królestwo zamierza przyznać PCA UK, spełnia kryteria uznania jej za zgodną z regułami wspólnego rynku na mocy art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Pomoc państwa, której Zjednoczone Królestwo zamierza udzielić Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd. w Ryton, o wartości nominalnej 19,100 mln GBP ekwiwalentu dotacji brutto i wartości zaktualizowanej 14,411 mln GBP ekwiwalentu dotacji brutto (rok odniesienia 2002, stopa dyskontowa 6,01%) dla kwalifikujących się inwestycji o wartości nominalnej 187,760 mln GBP (wartości zaktualizowanej 146,837 mln GBP) jest zgodna z regułami wspólnego rynku w rozumieniu art. 87 ust. 3 lit. c) Traktatu.

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej.

Sporządzono w Brukseli, dnia 22 września 2004 r.

W imieniu Komisji

Mario MONTI

Członek Komisji