

# COMMISSION

## DÉCISION DE LA COMMISSION

du 22 septembre 2004

**concernant l'aide d'État que le Royaume-Uni envisage de mettre à exécution en faveur de Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd**

[notifiée sous le numéro C(2004) 3349]

(Le texte en langue anglaise est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2005/301/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

observations. Elle n'a pas reçu d'observations de la part des intéressés.

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

- (4) Après avoir demandé une prolongation du délai de présentation des observations le 25 juillet 2003, le Royaume-Uni a présenté ses observations en réaction à l'ouverture de la procédure le 5 septembre 2003. Une réunion entre la Commission, le Royaume-Uni et le bénéficiaire a eu lieu à Bruxelles le 17 octobre 2003 et la Commission a adressé une nouvelle demande de renseignements au Royaume-Uni le 20 octobre 2003. Les informations demandées ont été fournies par le Royaume-Uni le 19 février et le 4 mai 2004.

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément auxdites dispositions<sup>(1)</sup>,

considérant ce qui suit:

### I. PROCÉDURE

- (1) Par lettre datée du 16 décembre 2002, le Royaume-Uni a notifié à la Commission un projet d'octroi d'aide à finalité régionale en faveur de Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd (ci-après dénommée «PCA UK»). La Commission a demandé des informations complémentaires le 7 février 2003 et celles-ci lui ont été fournies par le Royaume-Uni par lettre du 7 mars 2003.
- (2) Par lettre du 30 avril 2003, la Commission a informé le Royaume-Uni de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, car elle avait conclu à l'existence de doutes quant à la compatibilité de l'aide avec le marché commun.
- (3) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne*<sup>(2)</sup>. La Commission a invité les intéressés à présenter leurs

### II. DESCRIPTION DE LA MESURE ET DE SON BÉNÉFICIAIRE

- (5) L'aide prévue serait accordée à PCA UK, filiale du groupe français PSA Peugeot Citroën (ci-après dénommé «PSA»). PSA conçoit, construit et vend des véhicules automobiles. En 2003, PSA a vendu 3 286 100 véhicules à l'échelle mondiale, enregistrant un chiffre d'affaires de 54,238 milliards d'EUR et un résultat d'exploitation de 2,195 milliards d'EUR.

#### Le projet

- (6) Le projet notifié concerne l'investissement nécessaire à la production d'un nouveau modèle qui remplacera l'actuelle Peugeot 206 et de ses dérivés.
- (7) La capacité de production actuelle de l'usine de Ryton est de 183 500 véhicules par an. La production du modèle 206 actuel sera progressivement arrêtée à partir de 2008 et un nouveau modèle utilisant une nouvelle plateforme sera introduit. Il est prévu que la capacité de l'usine reste constante, à 183 500 véhicules par an.

<sup>(1)</sup> JO C 147 du 24.6.2003, p. 2.

<sup>(2)</sup> Voir note 1 de bas de page.

- (8) La date prévue de début du projet notifié est 2005 et sa date d'achèvement 2010. Selon le Royaume-Uni, le projet prévoit l'installation de nouvelles chaînes (atelier de peinture, métallisation) et la transformation d'installations existantes (réoutillage de l'atelier de carrosserie pour la nouvelle plateforme, montage final) pour la production du nouveau modèle. Les travaux d'infrastructure comprendront l'amélioration des conditions environnementales, de travail et de sécurité, ainsi qu'un nouveau parc de stationnement pour les véhicules finis. Selon le Royaume-Uni, le projet nécessitera un investissement total de 187,76 millions de livres sterling (GBP) en valeur nominale.
- (9) Toujours selon le Royaume-Uni, le projet est mobile et PSA envisage le site alternatif de Trnava, en Slovaquie, pour l'accueillir. PSA a annoncé en janvier 2003 que Trnava avait été choisi comme lieu d'implantation pour un investissement sur site vierge. La production commencera à la nouvelle usine de Trnava en 2008 et 300 000 petites voitures du même type que le nouveau modèle appelé à remplacer la Peugeot 206 y seront produites chaque année. Selon les autorités britanniques, PSA examine la possibilité d'accroître la capacité prévue à Trnava et d'arrêter progressivement la production à Ryton.

#### Base juridique, investissement et montant des aides

- (10) Le projet a lieu dans l'usine existante de PSA à Ryton, dans la région des West Midlands. Ryton-on-Dunsmore est une région relevant de l'article 87, paragraphe 3, point c), pour laquelle le plafond applicable aux aides régionales a été fixé à 10 % équivalent-subvention net (ESN) pour la période 2000-2006.
- (11) L'aide notifiée est accordée en application du régime autorisé dénommé «Regional Selective» Assistance<sup>(3)</sup>, dont la base juridique est l'article 7 de l'Industrial Development Act 1982.
- (12) L'aide envisagée revêt la forme d'une subvention directe et serait versée au cours de la période 2005-2010. Elle s'élève, en équivalent-subvention brut (ESB), à respectivement 19,1 millions de GBP en valeur nominale et 14,411 millions de GBP en valeur actualisée (année de base 2002, taux d'actualisation 6,01 %). Les dépenses d'investissement éligibles s'élèvent à respectivement 187,76 millions de GBP en valeur nominale et 146,837 millions de GBP en valeur actualisée. L'intensité d'aide notifiée par le Royaume-Uni est par conséquent de 9,81 % ESB.
- (13) Le projet en question n'a bénéficié d'aucune aide communautaire ni d'aucun autre financement.

<sup>(3)</sup> Décision de la Commission du 25 avril 2001 de ne pas soulever d'objections dans l'affaire N 731/2000 (JO C 211 du 28.7.2001, p. 48).

#### III. MOTIFS JUSTIFIANT L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE

- (14) Dans sa décision du 30 avril 2003 d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité<sup>(4)</sup>, la Commission a émis des doutes quant à la nécessité et à la proportionnalité de l'aide envisagée. Pour dissiper ces doutes, la Commission a demandé des clarifications et des documents supplémentaires.
- (15) En ce qui concerne la nécessité de l'aide, la Commission doutait que Trnava ait été considérée comme une alternative viable par rapport à Ryton pour le projet en question. Elle a demandé des éléments circonstanciés supplémentaires, tels qu'une étude d'implantation, démontrant que le projet est effectivement mobile au sens de l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur automobile.
- (16) En ce qui concerne la proportionnalité des aides, la Commission a émis des doutes concernant:
- le calcul exact des coûts éligibles,
  - la prise en compte dans les coûts éligibles des dépenses d'investissement dans l'outillage des fournisseurs,
  - la justification du niveau plus élevé des coûts d'investissement en terrains, en bâtiments et en machines et équipements à Ryton qu'à Trnava,
  - la justification du niveau moins élevé des coûts d'exploitation prévus pour les composants et les matériaux à Trnava,
  - le calcul exact des coûts de licenciement à Ryton.
- (17) Enfin, la Commission a émis des doutes concernant le calcul des variations de capacité invoquées par le Royaume-Uni dans le contexte de la détermination de l'ajustement régional («top-up»).

#### IV. OBSERVATIONS DU ROYAUME-UNI

- (18) Le Royaume-Uni a présenté ses observations en réaction à l'ouverture de la procédure le 5 septembre 2003 et a fourni des informations complémentaires respectivement le 19 février et le 4 mai 2004.
- (19) En ce qui concerne la nécessité de l'aide, le Royaume-Uni a réaffirmé que le projet était mobile et a fourni, à cet égard, des documents attestant que Trnava était une alternative technique viable par rapport à Ryton pour le projet.
- (20) Le Royaume-Uni a également fourni des informations complémentaires pour lever les doutes émis par la Commission à l'ouverture de la procédure en ce qui concerne la proportionnalité de l'aide.

<sup>(4)</sup> Voir note 1 de bas de page.

- (21) Par lettre du 5 septembre 2003, le Royaume-Uni a soumis une nouvelle analyse coûts/bénéfices, qui différait de celle notifiée initialement sur de nombreux points importants, dont le niveau supérieur des dépenses d'investissement en machines et équipements à Trnava, mais le niveau inférieur des coûts d'exploitation prévus pour la main-d'œuvre à Ryton, ou encore le niveau inférieur des coûts d'exploitation prévus à Trnava pour l'énergie, l'eau et les transports entrants et sortants. Certaines des modifications concernaient des points au sujet desquels la Commission n'avait pas émis de doutes à l'ouverture de la procédure.
- (22) Le Royaume-Uni a joint à sa lettre du 19 février 2004 une nouvelle version de l'analyse coûts/bénéfices, qui concordait pour l'essentiel avec celle de septembre 2003, à quelques exceptions près (par exemple, restitution des chiffres notifiés à l'origine pour les coûts de main-d'œuvre à Ryton et les coûts des transports sortants à Trnava). Le Royaume-Uni a clarifié les points sur lesquels la Commission avait émis des doutes à l'ouverture de la procédure et ceux qui ont été modifiés ultérieurement. Par lettre du 4 mai 2004, le Royaume-Uni a indiqué à la Commission que le projet ne commencerait probablement pas avant l'extrême fin de 2004 ou le début de 2005. L'analyse coûts/bénéfices de février 2004 a été modifiée en conséquence, 2005 devenant la première année de l'investissement.
- (23) Pour le terrain à Trnava, le Royaume-Uni soutenait qu'il ne fallait inclure aucun coût étant donné que le projet pouvait être réalisé dans les limites du site existant. À titre indicatif, le projet nécessiterait 30 hectares de terrain, soit un coût de 0,512 million de GBP en valeur actualisée.
- (24) En ce qui concerne les dépenses d'investissement en bâtiments et en machines et équipements, le Royaume-Uni a adapté l'analyse coûts/bénéfices de février 2004 pour tenir compte des remarques de la Commission. Si l'analyse coûts/bénéfices notifiée à l'origine ne prenait en considération que les coûts strictement nécessaires à Trnava pour accueillir le projet, la version modifiée tient également compte de la part des coûts globaux fixes et communs qui peut être imputée au projet. En conséquence, l'alternative offerte par Trnava s'est révélée plus coûteuse que la transformation de l'usine de Ryton.
- (25) Au sujet des dépenses d'investissement dans l'outillage des fournisseurs, le Royaume-Uni a affirmé qu'elles n'avaient pas été considérées comme coûts éligibles et qu'elles n'avaient pas été incluses dans l'analyse coûts/bénéfices de février 2004, étant donné qu'elles seraient nécessaires dans les deux scénarios et qu'elles seraient donc sans incidence sur le handicap de Ryton.
- (26) Pour ce qui est des coûts d'exploitation prévus pour les composants et les matériaux, le Royaume-Uni a fourni des copies d'un document d'étude interne de PSA daté de mai 2003, qui indique les écarts de coûts pour les composants entre plusieurs sites de production du groupe. La principale différence entre les coûts des composants à Ryton et à Trnava résulte du niveau sensiblement inférieur des salaires horaires à Trnava, qui se traduit par des coûts moins élevés pour les grands composants provenant de fournisseurs locaux, tels que pare-chocs, planches de bord, sièges, panneaux de portière et tableaux de bord.
- (27) Le Royaume-Uni a également fourni des documents allant dans le sens d'une diminution des coûts d'exploitation prévus à Trnava pour l'énergie et l'eau, ainsi que pour les transports entrants. En ce qui concerne ce dernier poste, le Royaume-Uni a fourni une copie de la mise à jour du document d'étude interne pour le site de Trnava (version de novembre 2003), dans laquelle l'estimation initiale du coût est réduite pour tenir compte de la révision à la hausse de la part estimative des composants provenant de fournisseurs locaux.
- (28) Pour les coûts de licenciement, le Royaume-Uni a précisé qu'ils avaient été pris en considération, dans l'analyse coûts/bénéfices de février 2004, en tant que surcoûts pour la solution de Trnava, tout comme les coûts liés à la fermeture de l'usine de Ryton. Le Royaume-Uni a également fourni des précisions sur le calcul de ces coûts. Le Royaume-Uni n'a, en revanche, pas inclus d'investissement dans l'entretien à Ryton dans l'analyse coûts/bénéfices, au motif qu'un investissement dans l'entretien général devrait être réalisé dans les deux scénarios.
- (29) Enfin, en ce qui concerne l'ajustement régional, le Royaume-Uni a réaffirmé que le facteur +2% devait être appliqué au handicap régional résultant de l'analyse coûts/bénéfices de février 2004, étant donné que le projet bénéficiant de l'aide n'entraînera pas d'augmentation de la production.

#### V. APPRÉCIATION DE LA MESURE

- (30) La mesure notifiée par le Royaume-Uni en faveur de PCA UK constitue une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité. Elle serait financée par l'État ou au moyen de ressources d'État. En outre, comme elle représente une part importante du financement du projet, elle est susceptible de fausser la concurrence dans la Communauté en favorisant PCA UK par rapport à d'autres entreprises qui ne bénéficient pas d'aides. Enfin, les échanges entre États membres sont importants sur le marché de l'automobile, où PSA est un acteur majeur.

- (31) L'article 87, paragraphe 2, du traité énumère certains types d'aide qui sont compatibles avec le traité. Compte tenu de la nature et de l'objectif de l'aide, ainsi que de la localisation de l'entreprise, la Commission considère que les points a), b) et c) de cet article ne sont pas applicables au projet en question. L'article 87, paragraphe 3, du traité énumère d'autres formes d'aide qui peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun. La Commission note que le projet est situé dans la région de Ryton-on-Dunsmore, qui peut bénéficier d'aides en application de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité, dans les limites d'un plafond des aides régionales de 10 % ESN.
- (32) Les aides en cause sont destinées à PCA UK, qui exerce son activité dans le secteur de la fabrication et du montage de véhicules automobiles. L'entreprise bénéficiaire fait donc partie du secteur automobile au sens de l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur automobile<sup>(5)</sup> (ci-après dénommé «encadrement des aides au secteur automobile»).
- (33) L'encadrement des aides au secteur automobile prévoit, au point 2.2. a), que toutes les aides que les pouvoirs publics envisagent d'accorder pour un projet individuel dans le cadre d'un régime d'aides autorisé en faveur d'une entreprise exerçant ses activités dans le secteur automobile doivent être notifiées préalablement à leur octroi sur la base de l'article 88, paragraphe 3, du traité si l'un des deux seuils suivants est franchi: i) coût total du projet égal à 50 millions d'EUR; ii) montant brut total des aides d'État et des aides provenant d'instruments communautaires pour le projet égal à 5 millions d'EUR. Tant le coût total du projet que le montant des aides dépassent les seuils de notification. Par conséquent, en notifiant l'aide à finalité régionale envisagée en faveur de PCA UK, le Royaume-Uni s'est conformé aux dispositions de l'article 88, paragraphe 3, du traité.
- (34) Conformément à l'encadrement des aides au secteur automobile, la Commission doit s'assurer que l'aide accordée est à la fois nécessaire à la réalisation du projet et proportionnée à la gravité des problèmes qu'elle doit contribuer à résoudre. Il faut que les deux critères — nécessité et proportionnalité — soient remplis pour que la Commission autorise l'octroi d'une aide d'État dans le secteur automobile.
- (35) Conformément au point 3.2. a) de l'encadrement des aides au secteur automobile, pour démontrer la nécessité d'une aide régionale, le bénéficiaire de l'aide doit prouver de manière claire qu'il dispose d'un site alternatif économiquement viable pour son projet. En effet, si aucun autre site industriel, nouveau ou préexistant, n'était susceptible d'accueillir l'investissement en question au sein du groupe, l'entreprise serait contrainte de mettre en œuvre son projet dans l'unique usine d'accueil possible, même en l'absence d'aide. Aucune aide à finalité régionale ne peut par conséquent être autorisée pour un projet qui n'est pas géographiquement mobile.
- (36) Après avoir examiné la documentation et les informations fournies par le Royaume-Uni, la Commission est arrivée à la conclusion que les plans de l'usine de Trnava ainsi que les documents relatifs au processus de sélection du site et les caractéristiques techniques montraient que l'usine est à même d'accueillir le projet en question. En effet, la production prévisionnelle à l'usine est actuellement estimée à 55 véhicules par heure à partir de 2006. Toutefois, l'usine pourrait produire jusqu'à 87 véhicules par heure grâce à la mise en œuvre d'une nouvelle chaîne de production de 32 véhicules par heure. Il existe suffisamment de terrains disponibles pour permettre une telle expansion dans le périmètre actuel de l'usine et toutes les infrastructures sont déjà compatibles avec les volumes de production supérieurs.
- (37) En outre, la Commission note que, d'après des articles parus dans la presse, l'usine de Trnava est encore considérée par le groupe PSA comme une alternative possible par rapport à Ryton pour le projet en question.
- (38) Sur la base des informations mentionnées aux considérants 36 et 37, la Commission conclut que Trnava est effectivement une alternative viable par rapport à Ryton pour le projet à l'examen.
- (39) La Commission s'est également assurée que le projet prévoit le démantèlement complet des anciennes chaînes de production et l'installation de machines et d'équipements complètement neufs dans une structure de production globale clairement différente de l'ancienne. Le projet peut par conséquent être considéré comme une transformation en application de l'encadrement des aides au secteur automobile.
- (40) La Commission conclut donc au caractère mobile du projet, lequel peut, par conséquent, bénéficier d'aides à finalité régionale, puisque l'aide est nécessaire pour attirer l'investissement dans la région assistée.
- (41) Selon le point 3.2. b) de l'encadrement des aides au secteur automobile, les coûts éligibles sont définis par le régime régional applicable dans la région assistée concernée. Après avoir analysé les informations complémentaires fournies par le Royaume-Uni sur le calcul des coûts éligibles et sur les dépenses d'investissement dans l'outillage des fournisseurs, la Commission s'est assurée que les coûts d'un montant de 146,837 millions de GBP en valeur actualisée pouvaient être considérés comme éligibles.
- (42) Conformément au point 3.2. c) de l'encadrement des aides au secteur automobile, la Commission doit s'assurer que l'aide envisagée est proportionnée aux problèmes régionaux qu'elle doit contribuer à résoudre. Une analyse coûts/bénéfices est utilisée à cet effet.

<sup>(5)</sup> JO C 279 du 15.9.1997, p. 1. L'encadrement des aides au secteur automobile est arrivé à expiration le 31 décembre 2002, mais est encore applicable aux aides d'État notifiées à la Commission avant cette date. Voir la communication de la Commission aux États membres (JO C 258 du 9.9.2000, p. 6).

- (43) Une analyse coûts/bénéfices consiste à comparer, en ce qui concerne les éléments mobiles du projet, les coûts qu'un investisseur supporterait pour réaliser le projet dans la région en question avec ceux qu'il supporterait pour un projet identique à un endroit différent. Par cette comparaison, la Commission détermine les handicaps spécifiques de la région assistée concernée. La Commission autorise les aides régionales dans les limites de ces handicaps régionaux.
- (44) Conformément au point 3.2. c) de l'encadrement des aides au secteur automobile, l'évaluation des handicaps opérationnels de Ryton, par rapport à Trnava, porte sur une période de trois ans dans l'analyse coûts/bénéfices, puisque le projet ne concerne pas une implantation sur site vierge. La période couverte dans la version finale de l'analyse coûts/bénéfices soumise par le Royaume-Uni est 2008-2010, soit trois ans à compter du début de la production, conformément au point 3.3 de l'annexe I de l'encadrement des aides au secteur automobile. Si l'on retient 2002 comme année de référence, l'analyse coûts/bénéfices notifiée indique un handicap net en termes de coûts de 18,772 millions de GBP pour le site de Ryton par rapport à celui de Trnava. Le «ratio handicap régional»<sup>(6)</sup> qui en résulte pour le projet est de 12,78 %.
- (45) La Commission a analysé les informations et les documents complémentaires fournis par le Royaume-Uni après la décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité. En ce qui concerne le coût du terrain, la Commission n'accepte pas l'argument du Royaume-Uni selon lequel aucun coût de ce type ne doit être inclus dans l'analyse coûts/bénéfices au motif que le projet pourrait être réalisé dans les limites existantes du site de Trnava. Le terrain en question a été acheté récemment par PSA dans le but déclaré d'accueillir le projet, au cas où Trnava serait finalement préféré à Ryton. Le coût du terrain doit par conséquent être inclus dans les coûts liés à la solution de Trnava, qui sont de ce fait majorés de 0,512 million de GBP.
- (46) En ce qui concerne les dépenses d'investissement en bâtiments, en machines et équipements et en outillage des fournisseurs, la Commission peut accepter les chiffres présentés dans l'analyse coûts/bénéfices de février 2004, qui montrent que la transformation de l'usine de Ryton nécessiterait, par rapport à l'extension de Trnava, un investissement en valeur actualisée inférieur de 4,522 millions de GBP.
- (47) En ce qui concerne les coûts d'exploitation prévus pour les composants et les matériaux, des documents internes fournis après l'ouverture de la procédure montrent que l'usine de Ryton présente un handicap en termes de coûts pour l'approvisionnement en certains composants provenant de fournisseurs locaux et pour lesquels la valeur ajoutée fournie par la main-d'œuvre locale est importante. En revanche, aucune différence de coûts n'a été constatée dans l'analyse coûts/bénéfices pour les composants (par exemple, les moteurs ou les boîtes de vitesse) achetés à l'échelle mondiale à un seul et même fournisseur. Après avoir analysé les informations complémentaires, la Commission conclut que les chiffres relatifs à cet aspect sont acceptables aux fins de l'analyse coûts/bénéfices.
- (48) De même, les nouvelles informations fournies suffisent pour démontrer que la mise à jour de l'analyse coûts/bénéfices de février 2004 en ce qui concerne l'énergie et l'eau, les coûts des transports entrants ainsi que les coûts de licenciement se fonde sur des documents probants et reflète des estimations acceptables de l'évolution de ces coûts pendant la période couverte par l'analyse coûts/bénéfices.
- (49) L'analyse coûts/bénéfices résultant des calculs effectués par la Commission ne diffère que marginalement de celle soumise par le Royaume-Uni après l'ouverture de la procédure, alors que les différences par rapport à celle qui a été notifiée initialement sont plus importantes. Selon la Commission, l'analyse coûts/bénéfices indique un handicap net en termes de coûts pour Ryton de 18,26 millions de GBP en valeur de 2002<sup>(7)</sup> (pour 18,772 millions de GBP selon le Royaume-Uni). Il en résulte un «ratio handicap régional» pour le projet de 12,44 %<sup>(8)</sup> (pour 12,78 % selon le Royaume-Uni).
- (50) Enfin, dans son analyse, la Commission examine la question d'un ajustement régional tenant compte de l'expansion ou de la réduction des capacités du constructeur automobile en question pendant la période couverte par l'investissement. Une augmentation du «ratio handicap régional» résultant de l'analyse coûts/bénéfices est autorisée à condition que le bénéficiaire de l'aide n'aggrave pas les problèmes de capacité auxquels est confrontée l'industrie automobile. Inversement, le «ratio handicap régional» résultant de l'analyse coûts/bénéfices est réduit si le bénéficiaire de l'aide est susceptible d'aggraver ce problème.

<sup>(6)</sup> Handicap net en termes de coûts / Investissement éligible =  $\frac{18,772}{146,837} = 12,78\%$  (voir le considérant 11).

<sup>(7)</sup> Handicap net en termes de coûts présenté initialement par le Royaume-Uni (18,772 millions de GBP) — coût du terrain à Trnava (0,512 million de GBP) (voir le considérant 44) = 18,260 millions de GBP.

<sup>(8)</sup> Nouveau handicap net en termes de coûts / Investissement éligible =  $\frac{18,26}{146,837} = 12,44\%$ .

(51) La Commission réfute l'argument du Royaume-Uni selon lequel la variation de capacité doit être calculée uniquement par référence au projet en cause et non à la capacité de production européenne de PSA. Conformément à l'encadrement des aides au secteur automobile, l'analyse coûts/bénéfices compare des projets identiques, ce qui signifie notamment des projets portant sur la production du même nombre de véhicules. Il est dès lors vrai mais indifférent que le projet en cause n'influencerait pas la capacité de production globale de PSA. Toutefois, comme il est clairement indiqué au point 3.2. d) de l'encadrement des aides au secteur automobile, l'analyse relative à l'ajustement a pour but d'examiner les effets du projet d'investissement sur la concurrence, en particulier sous l'angle de la variation des capacités de production du groupe concerné. Pour ce faire, la Commission a toujours comparé la capacité de production européenne totale du constructeur automobile en question avant et après le projet. Selon les documents fournis, la capacité de PSA sera considérablement accrue par la mise en service de nouvelles installations à Kolin (200 000 véhicules par an pour PSA) et à Trnava (300 000 unités), alors qu'aucune réduction correspondante des capacités dans d'autres usines européennes n'est prévue. En conséquence, le «ratio handicap régional» résultant de l'analyse coûts/bénéfices sera réduit de 2 % [incidence élevée sur la concurrence pour un projet d'investissement dans une région relevant de l'article 87, paragraphe 3, point c)], ce qui donne un ratio final de 10,44 %.

#### VI. CONCLUSION

(52) L'intensité d'aide du projet (9,81 % ESB) est inférieure aussi bien au handicap établi par l'analyse coûts/bénéfice et l'analyse relative à l'ajustement régional (10,44 %)

qu'au plafond applicable aux aides à finalité régionale (10 % ESN). L'aide régionale que le Royaume-Uni envisage d'accorder à PCA UK remplit par conséquent les critères de compatibilité avec le marché commun en application de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

#### *Article premier*

L'aide d'État que le Royaume-Uni envisage de mettre à exécution en faveur de Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd à Ryton, pour un montant nominal de 19,1 millions de GBP en équivalent-subvention brut, soit un montant de 14,411 millions de GBP en équivalent-subvention brut en valeur actualisée (année de base: 2002; taux d'actualisation: 6,01 %), pour un investissement éligible de 187,76 millions de GBP en valeur nominale (146,837 millions de GBP en valeur actualisée), est compatible avec le marché commun au titre de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité.

#### *Article 2*

Le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 22 septembre 2004.

*Par la Commission*

Mario MONTI

*Membre de la Commission*