

COMMISSIE

BESCHIKKING VAN DE COMMISSIE

van 22 september 2004

betreffende de staatssteun die het Verenigd Koninkrijk voornemens is toe te kennen, ten gunste van Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2004) 3349)

(Slechts de tekst in de Engelse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

(2005/301/EG)

DE COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN,

hun opmerkingen te maken. De Commissie ontving geen opmerkingen van belanghebbenden.

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 88, lid 2, eerste alinea,

Gelet op de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte, en met name op artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen⁽¹⁾ te hebben aangemaand hun opmerkingen te maken,

Overwegende hetgeen volgt:

- (4) Op 25 juli 2003 verzocht het Verenigd Koninkrijk om de termijn voor het indienen van opmerkingen te verlengen en op 5 september 2003 diende het zijn opmerkingen met betrekking tot de inleiding van de procedure in. Nadat op 17 oktober 2003 in Brussel een bijeenkomst had plaatsgevonden tussen de Commissie, het Verenigd Koninkrijk en de begunstigde onderneming, zond de Commissie op 20 oktober 2003 een nieuw verzoek om inlichtingen aan het Verenigd Koninkrijk. Het Verenigd Koninkrijk verstrekke de verlangde gegevens op 19 februari en 4 mei 2004.

II. BESCHRIJVING VAN DE MAATREGEL EN DE BEGUNSTIGDE ONDERNEMING

I. PROCEDURE

- (1) Bij schrijven van 16 december 2002 heeft het Verenigd Koninkrijk de Commissie in kennis gesteld van een voornemen om regionale steun te verlenen aan Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd (hierna „PCA UK” genoemd). Bij schrijven van 7 februari 2003 heeft de Commissie om nadere informatie verzocht, die bij schrijven van 7 maart 2003 door het Verenigd Koninkrijk werd verstrekt.
- (2) Bij schrijven van 30 april 2003 heeft de Commissie het Verenigd Koninkrijk in kennis gesteld van haar besluit om de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden omdat zij twijfels had over de verenigbaarheid van de steun met de gemeenschappelijke markt.
- (3) Het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure is in het *Publicatieblad van de Europese Unie*⁽²⁾ bekendgemaakt. De Commissie verzocht belanghebbenden

- (5) De voorgenomen steun zou worden toegekend aan PCA UK, een dochteronderneming van de Franse groep PSA Peugeot Citroën (hierna „PSA” genoemd). PSA ontwerpt, vervaardigt en verkoopt motorvoertuigen. In 2003 verkocht PSA wereldwijd 3 286 100 voertuigen, behaalde een omzet van 54,238 miljard EUR en een exploitatiemarge van 2,195 miljard EUR.

Het project

- (6) Het aangemelde project heeft betrekking op de investering die nodig is voor de productie van een nieuw model dat de huidige Peugeot 206 en de daarvan afgeleide modellen zal vervangen.
- (7) De huidige capaciteit van de fabriek in Ryton bedraagt 183 500 voertuigen per jaar. Het bestaande model 206 zal vanaf 2008 geleidelijk uit productie worden genomen. Dit zal gepaard gaan met de invoering van een nieuw model waarvoor een nieuw platform zal worden gebruikt. Verwacht wordt dat de capaciteit van de fabriek constant blijft op 183 500 voertuigen per jaar.

⁽¹⁾ PB C 147 van 24.6.2003, blz. 2.

⁽²⁾ Zie voetnoot 1.

- (8) Volgens plan zou het aangemelde project in 2005 van start gaan en in 2010 worden afgerond. Volgens het Verenigd Koninkrijk heeft het project betrekking op de installatie van nieuwe (lakkerij, metaalafwerking) of omgevormde (aanpassing carrosserie voor het andere platform, eindassemblage) lijnen voor de productie van het nieuwe model. De infrastructuurwerken zullen ook resulteren in verbeterde milieu-, arbeids- en veiligheidsomstandigheden. Voorts is er ook voorzien in een nieuw parkeerterrein voor afgewerkte voertuigen. Volgens het Verenigd Koninkrijk bedraagt de nominale waarde van de totale vereiste investering 187,76 miljoen GBP.
- (9) Volgens het Verenigd Koninkrijk is het project mobiel en overweegt PSA om het project uit te voeren op de alternatieve locatie van Trnava in Slowakije. PSA verklaarde in januari 2003 dat de keuze was gevallen op Trnava als de locatie voor de greenfield-investering. In 2008 zal de productie in de nieuwe fabriek in Trnava van start gaan. Er zullen 300 000 kleine wagens per jaar worden geproduceerd die van hetzelfde type zijn als het nieuwe model dat de Peugeot 206 zal vervangen. Volgens het Verenigd Koninkrijk overweegt PSA om de voorgenomen capaciteit in Trnava uit te breiden en de productie in Ryton geleidelijk af te bouwen.

Rechtsgrondslag, investering en steunbedragen

- (10) Het project wordt uitgevoerd in de bestaande fabriek van PSA in Ryton in de West Midlands. Ryton-on-Dunsmore is een gebied ex artikel 87, lid 3, onder c), waarvan het regionale steunplafond voor de periode 2000-2006 10 % netto-subsidie-equivalent bedraagt.
- (11) De aangemelde steun wordt verleend in het kader van de goedgekeurde steunregeling Regional Selective Assistance scheme⁽³⁾. De rechtsgrondslag van deze regeling is afdeling 7 van de Industrial Development Act van 1982.
- (12) De voorgenomen steun wordt verleend in de vorm van een rechtstreekse subsidie en wordt in de periode 2005-2010 uitbetaald. De steun bedraagt 19,1 miljoen GBP bruto-subsidie-equivalent in nominale waarde, of 14,411 miljoen GBP bruto-subsidie-equivalent in geactualiseerde waarde (basisjaar 2002, disconteringspercentage 6,01 %). De subsidiabele investeringen bedragen 187,76 miljoen GBP in nominale waarde en 146,837 miljoen GBP in geactualiseerde waarde. Derhalve bedraagt de door het Verenigd Koninkrijk aangemelde steunintensiteit 9,81 % bruto-subsidie-equivalent.
- (13) Er wordt geen andere communautaire steun of financiering aan het project toegekend.

⁽³⁾ Besluit van de Commissie van 25 april 2001 om geen bezwaar te maken in zaak N 731/00 (PB C 211 van 28.7.2001, blz. 48).

III. REDENEN VOOR DE INLEIDING VAN DE PROCEDURE

- (14) In haar besluit van 30 april 2003 tot inleiding van de procedure van artikel 88, lid 2, van het Verdrag⁽⁴⁾ uitte de Commissie twijfel over de noodzaak en de evenredigheid van de voorgenomen steun. Om deze twijfel weg te nemen, verzocht de Commissie om nadere toelichting en documenten.
- (15) Ten aanzien van de noodzaak van de steun betwijfelde de Commissie dat Trnava voor het desbetreffende project als een levensvatbaar alternatief voor Ryton was overwogen. Zij verzocht om aanvullende bewijsstukken, bijvoorbeeld de locatiestudie, waaruit zou blijken dat het project daadwerkelijk mobiel is in de zin van de kaderregeling voor de automobiellindustrie.
- (16) Wat betreft de evenredigheid van de steun, uitte de Commissie haar twijfels over volgende punten:
- de juiste berekening van de subsidiabele kosten;
 - de opname in de subsidiabele kosten van de investeringen voor de werktuigen voor toeleveranciers;
 - de motivering voor de hogere investeringskosten voor gronden, gebouwen, machines en uitrusting in Ryton in vergelijking met Trnava;
 - de motivering voor lagere exploitatiekosten voor onderdelen en materialen in Trnava, en
 - de juiste berekening van de ontslagkosten in Ryton.
- (17) Ten slotte uitte de Commissie twijfel over de berekening van de capaciteitsvariabelen die door het Verenigd Koninkrijk worden gehanteerd voor het bepalen van de toeslag („top-up”).

IV. OPMERKINGEN VAN HET VERENIGD KONINKRIJK

- (18) Het Verenigd Koninkrijk heeft zijn opmerkingen over de inleiding van de procedure kenbaar gemaakt op 5 september 2003 en heeft op 19 februari en 4 mei 2004 nadere inlichtingen verstrekt.
- (19) Wat betreft de noodzaak van de steun, bevestigde het Verenigd Koninkrijk dat het project mobiel is. Ter staving van deze bewering verstrekke het Verenigd Koninkrijk bewijsstukken waaruit bleek dat voor dit project Trnava een levensvatbaar technisch alternatief is voor Ryton.
- (20) Het Verenigd Koninkrijk verschaftte tevens nadere gegevens met betrekking tot de twijfel die bij de inleiding van de procedure door de Commissie ten aanzien van de evenredigheid van de steun was geuit.

⁽⁴⁾ Zie voetnoot 1.

- (21) Bij schrijven van 5 september 2003 verstrekte het Verenigd Koninkrijk een nieuwe kosten-batenanalyse met vele belangrijke verschilpunten ten opzichte van de kosten-batenanalyse die oorspronkelijk was ingediend. De verschillen hadden onder meer betrekking op volgende aspecten: hogere investeringskosten in Trnava voor machines en uitrusting, maar lagere exploitatiekosten in Ryton voor arbeid, en lagere exploitatiekosten in Trnava voor energie en water en voor de aan- en afvoer van goederen. Sommige wijzigingen hadden betrekking op punten waarover de Commissie bij de inleiding van de procedure geen twijfel had geuit.
- (22) Bij schrijven van 19 februari 2004 verstrekte het Verenigd Koninkrijk een nieuwe versie van de kosten-batenanalyse, die — enkele kleine uitzonderingen niet te na gesproken (voor arbeidskosten in Ryton en de kosten voor de afvoer van goederen in Trnava werden bijvoorbeeld de oorspronkelijk aangemelde cijfergegevens opnieuw gehanteerd) — grotendeels in overeenstemming was met de versie van september 2003. Het Verenigd Koninkrijk gaf toelichting bij de punten waarover de Commissie bij de inleiding van de procedure twijfel had geuit en bij de punten die na de inleiding van de procedure waren gewijzigd. Bij schrijven van 4 mei 2004 deelde het Verenigd Koninkrijk aan de Commissie mee dat het project wellicht niet vóór eind 2004 of begin 2005 van start zou gaan. De kosten-batenanalyse van februari 2004 werd dienovereenkomstig gewijzigd, waarbij 2005 het eerste jaar van de investering werd.
- (23) Wat betreft de kosten voor gronden in Trnava, beweerde het Verenigd Koninkrijk dat er geen kosten in aanmerking moesten worden genomen, aangezien het project binnen het bestaande bedrijfsterrein kon worden ten uitvoer gelegd. Op basis van een indicatieve raming zou er voor het project 30 hectare nodig zijn. De kosten hiervan bedragen 0,512 miljoen GBP in geactualiseerde waarde.
- (24) Wat betreft de investeringskosten voor gebouwen, machines en uitrusting, paste het Verenigd Koninkrijk de kosten-batenanalyse van februari 2004 aan om rekening te houden met de opmerkingen van de Commissie. Terwijl in de oorspronkelijk ingediende kosten-batenanalyse alleen rekening was gehouden met de kosten die strikt noodzakelijk waren om het project in Trnava te kunnen ontvangen, wordt in de gewijzigde versie ook rekening gehouden met het aandeel van de totale vaste en algemene kosten die aan het project kunnen worden toegerekend. Hieruit blijkt dus dat het alternatief van Trnava duurder is dan de transformatie van de fabriek in Ryton.
- (25) Wat betreft de investeringskosten voor de werktuigen voor toeleveranciers, bevestigde het Verenigd Koninkrijk dat ze niet als subsidiabele kosten waren beschouwd en niet in de kosten-batenanalyse van februari 2004 waren opgenomen, omdat deze kosten noodzakelijk zijn voor beide alternatieven en de handicap voor Ryton dus niet beïnvloeden.
- (26) Wat betreft de exploitatiekosten voor onderdelen en materialen, verstrekte het Verenigd Koninkrijk kopieën van een intern planningsdocument van PSA van mei 2003, waarin verslag wordt uitgebracht over kostenverschillen voor onderdelen tussen de verscheidene productielocaties van de groep. Het belangrijkste verschil in de kosten voor onderdelen tussen Ryton en Trnava vloeit voort uit de aanzienlijk lagere uurlonen in Trnava, waardoor de kosten voor grote onderdelen van lokale oorsprong zoals bumpers, spoilers, zetels, panelen van autodeuren en dashboards, lager zijn.
- (27) Het Verenigd Koninkrijk verstrekke ook documenten die wijzen op een daling in de exploitatiekosten in Trnava voor energie en water alsmede voor de aanvoer van goederen. Wat betreft de aanvoer van goederen, verstrekke het Verenigd Koninkrijk een kopie van de geactualiseerde versie (november 2003) van het interne planningsdocument voor de vestiging in Trnava, waarin de oorspronkelijke kostenraming is verlaagd om rekening te houden met een hoger geraamd aandeel van de onderdelen van lokale oorsprong.
- (28) Wat betreft de ontslagkosten, verklaarde het Verenigd Koninkrijk dat deze in de kosten-batenanalyse van februari 2004 waren opgenomen als extra kosten voor het Trnava-alternatief. Dit gold ook voor de kosten met betrekking tot de sluiting van de fabriek in Ryton. Het Verenigd Koninkrijk verstrekke ook nadere gegevens over de berekeningswijze van deze kosten. Het Verenigd Koninkrijk nam daarentegen geen onderhoudsinvesteringen voor Ryton in de kosten-batenanalyse op, aangezien voor beide scenario's investeringen in algemeen onderhoud zouden moeten worden uitgevoerd.
- (29) Wat ten slotte de toeslag („top-up”) betreft, bevestigde het Verenigd Koninkrijk dat de regionale handicap die blijkt uit de kosten-batenanalyse van februari 2004, met 2 % moet worden verhoogd, omdat het gesteunde project geen productieverhogingen tot gevolg zal hebben.

V. BEOORDELING VAN DE STEUNMAATREGEL

- (30) De door het Verenigd Koninkrijk aangemelde maatregel ten gunste van PCA UK vormt staatssteun in de zin van artikel 87, lid 1, van het Verdrag. De maatregel zou immers door de Staat of uit staatsmiddelen worden gefinancierd. Bovendien maakt de steun een aanzienlijk onderdeel van de financiering van het project uit, hetgeen de mededinging in de Gemeenschap zou kunnen vervalsen, omdat PCA UK aldus een voordeel krijgt ten opzichte van concurrenten die geen steun ontvangen. Ten slotte is er op de automobiemarkt, waar PSA een belangrijke speler is, een intensief handelsverkeer tussen lidstaten.

- (31) In artikel 87, lid 2, van het Verdrag worden bepaalde soorten steun genoemd die met het Verdrag verenigbaar zijn. Gezien de aard en de doelstelling van de steun, alsmede de geografische ligging van de fabriek, is artikel 87, lid 2, onder a) tot en met c), niet van toepassing op het desbetreffende project. In artikel 87, lid 3, worden andere vormen van steun genoemd die als verenigbaar met de gemeenschappelijke markt kunnen worden aangemerkt. De Commissie wijst erop dat het project is gelegen in het gebied van Ryton-on-Dunsmore, dat op grond van artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag in aanmerking komt voor steun met een regionaal steunplafond van 10 % netto-subsidie-equivalent.
- (32) De steun in kwestie is bestemd voor PCA UK, dat motorvoertuigen vervaardigt en monteert. De onderneming maakt derhalve deel uit van de automobielsector in de zin van de communautaire kaderregeling inzake staatssteun aan de automobielsector⁽⁵⁾ (hierna „de kaderregeling” genoemd).
- (33) In punt 2.2, onder a), van de kaderregeling wordt bepaald dat alle voorgenomen steunmaatregelen van overheidsinstanties voor een individueel project in het kader van goedgekeurde steunregelingen ten gunste van een onderneming die werkzaam is in de automobielsector, van te voren moeten worden aangemeld uit hoofde van artikel 88, lid 3, van het Verdrag, zodra minstens één van de volgende drempels is overschreden: i) de totale kostprijs van het project is gelijk aan 50 miljoen EUR, ii) het totale brutobedrag van de staatssteun en van andere communautaire instrumenten voor het project is gelijk aan 5 miljoen EUR. Zowel de totale kosten van het project als het steunbedrag overschrijden de drempel voor aanmelding. Door het voornemen voor het toekennen van regionale steun aan PCA UK aan te melden heeft het Verenigd Koninkrijk derhalve aan de vereisten van artikel 88, lid 3, van het Verdrag voldaan.
- (34) Volgens de kaderregeling ziet de Commissie erop toe dat de toegekende steun noodzakelijk is voor de verwezenlijking van het project en evenredig is met de ernst van de op te lossen problemen. De naleving van het noodzakelijkheids- en evenredigheids criterium is een voorwaarde, wil de Commissie staatssteun ten behoeve van de automobielsector kunnen goedkeuren.
- (35) Volgens punt 3.2, onder a), van de kaderregeling moet de begunstigde onderneming, om de noodzakelijkheid van de regionale steun te bewijzen, op duidelijke wijze aantonen dat zij over een economisch levensvatbaar alternatief beschikt voor de vestiging van haar project. Wanneer de betrokken investering op geen enkel ander nieuw of bestaand fabrieksterrein van het concern kan worden uitgevoerd, zal de onderneming immers verplicht zijn haar project uit te voeren op de enig mogelijke vestigingsplaats, zelfs zonder steun. Derhalve mag geen regionale steun worden goedgekeurd voor een project dat niet geografisch mobiel is.
- (36) De Commissie heeft de door het Verenigd Koninkrijk verstrekte documenten en gegevens geëvalueerd en is tot de conclusie gekomen dat uit de bouwplannen van de fabriek te Trnava en de documenten met betrekking tot de selectie van de locatie en de technische kenmerken blijkt dat het hier onderzochte project in deze fabriek kan worden ten uitvoer gelegd. De productie die momenteel voor de fabriek is gepland, bedraagt namelijk 55 auto's per uur vanaf 2006. Met de aanleg van een nieuwe productielijn die het mogelijk maakt om 32 auto's per uur te produceren, zouden in de fabriek evenwel 87 auto's per uur kunnen worden geproduceerd. Er zijn voldoende gronden beschikbaar voor een dergelijke uitbreiding binnen het huidige fabrieksterrein en alle infrastructuur is reeds aangepast aan de hogere productievolumes.
- (37) Daarnaast merkt de Commissie op dat volgens persberichten de fabriek te Trnava voor het hier onderzochte project door PSA groep nog steeds wordt beschouwd als een mogelijk alternatief voor Ryton.
- (38) Op grond van de gegevens waarvan in de overwegingen 36 en 37 sprake is, komt de Commissie tot de conclusie dat Trnava voor het hier onderzochte project daadwerkelijk een levensvatbaar alternatief is voor Ryton.
- (39) De Commissie heeft ook nagegaan of in het kader van het project de oude productielijnen volledig worden ontmanteld en er volledig nieuwe machines en uitrusting worden geïnstalleerd in een algemene productiestructuur die duidelijk verschilt van de oude. Luidens de kaderregeling kan het project dus als een transformatie worden beschouwd.
- (40) De Commissie concludeert derhalve dat het project mobiel is en dat het zodoende voor regionale steun in aanmerking komt, aangezien de steun noodzakelijk is voor het aantrekken van de investering naar het steungebied.
- (41) Overeenkomstig punt 3.2, onder b), van de kaderregeling worden subsidiabele kosten bepaald op grond van de in de betrokken steunzone geldende regionale regeling. Na de aanvullende gegevens te hebben onderzocht die het Verenigd Koninkrijk had verstrekt met betrekking tot de berekening van de subsidiabele kosten en de investeringen voor de werktuigen van toeleveranciers, heeft de Commissie nagegaan of de kosten ten belope van 146,837 miljoen GBP (geactualiseerde waarde) voor steun in aanmerking kunnen komen.
- (42) Overeenkomstig punt 3.2, onder c), van de kaderregeling vergewist de Commissie zich ervan of de voorgenomen steunmaatregel evenredig is met de regionale problemen die de maatregel moet verhelpen. Daarvoor wordt de kosten-batenanalyse gebruikt.

⁽⁵⁾ PB C 279 van 15.9.1997, blz. 1. De kaderregeling is op 31 december 2002 verstreken, maar is nog steeds van toepassing op staatssteun die vóór deze datum bij de Commissie werd aangemeld. Zie de mededeling van de Commissie aan de lidstaten (PB C 258 van 9.9.2000, blz. 6).

- (43) In de kosten-batenanalyse wordt, voor de mobiele elementen, een vergelijking gemaakt tussen de kosten die de investeerder moet maken voor de uitvoering van zijn project in de betrokken regio, en de kosten voor een identiek project op een alternatieve locatie. Op grond van deze vergelijking stelt de Commissie de specifieke handicaps van het betrokken steungebied vast. De Commissie keurt regionale steun goed binnen de marges van deze regionale handicaps.
- (44) Overeenkomstig punt 3.2, onder c), van de kaderregeling wordt voor de beoordeling van de exploitatiehandicaps van Ryton in vergelijking met Trnava uitgegaan van een periode van drie jaar, aangezien het desbetreffende project niet ten uitvoer wordt gelegd op een greenfield. De definitieve versie van de kosten-batenanalyse die door het Verenigd Koninkrijk werd ingediend, bestrijkt de periode 2008-2010, met andere woorden drie jaar vanaf de aanvang van de productie, overeenkomstig punt 3.3. van bijlage I bij de kaderregeling. Uitgaande van 2002 als referentiejaar geeft de bij de Commissie ingediende kosten-batenanalyse voor de vestiging in Ryton in vergelijking met de vestiging in Trnava een netto-kostenhandicap te zien van 18,772 miljoen GBP. De „regionale handicapverhouding”⁽⁶⁾ van het project bedraagt dus 12,78 %.
- (45) De Commissie heeft de aanvullende gegevens en documenten onderzocht die door het Verenigd Koninkrijk werden ingediend na het besluit tot inleiding van de procedure van artikel 88, lid 2, van het Verdrag. Wat betreft de kosten voor de gronden, is de Commissie het niet eens met het argument van het Verenigd Koninkrijk dat dergelijke kosten niet in de kosten-batenanalyse moeten worden opgenomen, omdat het project binnen het bestaande bedrijfsterrein te Trnava zou kunnen worden ten uitvoer gelegd. De desbetreffende gronden werden onlangs door PSA aangekocht met het uitdrukkelijke oogmerk het project te realiseren, mocht de definitieve keuze op Trnava in plaats van Ryton vallen. Deze kosten moeten dus worden opgenomen in de kosten voor het Trnava-alternatief, die bijgevolg met 0,512 miljoen GBP toenemen.
- (46) Wat betreft de investeringskosten voor gebouwen, machines, uitrusting en werktuigen voor toeleveranciers, kan de Commissie de cijfers aanvaarden die zijn opgenomen in de kosten-batenanalyse van februari 2004, waaruit blijkt dat de transformatie van Ryton 4,522 miljoen GBP minder investeringen (geactualiseerde waarde) zou vereisen dan de uitbreiding van Trnava.
- (47) Wat betreft de exploitatiekosten voor onderdelen en materialen, blijkt uit interne documenten die na de inleiding
- van de procedure zijn verstrekt, dat de fabriek te Ryton een kostenhandicap heeft voor het betrekken van welbepaalde onderdelen die van lokale oorsprong zijn en waarvoor de toegevoegde waarde van lokale arbeidskrachten van belang is. In de kosten-batenanalyse werden daarentegen geen kostenverschillen vastgesteld voor onderdelen (bijvoorbeeld motoren of versnellingsbakken) die wereldwijd van dezelfde toeleverancier worden betrokken. Na onderzoek van de nieuwe gegevens komt de Commissie tot de conclusie dat de cijfers die op dit punt betrekking hebben, in aanmerking kunnen worden genomen voor de doelstellingen van de kosten-batenanalyse.
- (48) Evenzo kan op grond van de nieuwe gegevens die werden verstrekt, worden aangetoond dat de wijzigingen in de kosten-batenanalyse van februari 2004 met betrekking tot energie en water, de kosten voor de aanvoer van goederen en de ontslagkosten zijn gebaseerd op bewijsstukken en een weergave zijn van aanvaardbare ramingen van de wijze waarop dergelijke kosten zich tijdens de door de kosten-batenanalyse bestreken periode ontwikkelen.
- (49) Tussen de kosten-batenanalyse die voortvloeit uit het onderzoek van de Commissie en die welke door het Verenigd Koninkrijk na de inleiding van de procedure werd ingediend, zijn er slechts minieme verschillen. De verschillenpunten met de oorspronkelijk ingediende kosten-batenanalyse zijn aanzienlijk groter. Volgens de Commissie laat de kosten-batenanalyse zien dat Ryton een netto-kostenhandicap heeft van 18,26 miljoen GBP (waarde 2002)⁽⁷⁾. Ter vergelijking: volgens het Verenigd Koninkrijk bedroeg de netto-kostenhandicap 18,772 miljoen GBP. De regionale handicapverhouding van het project bedraagt dus 12,44 %⁽⁸⁾ (tegenover 12,78 % volgens het Verenigd Koninkrijk).
- (50) Ten slotte heeft de Commissie zich in haar onderzoek gebogen over het vraagstuk van de toeslag („top-up”), waarbij het met name gaat om de uitbreiding of inkrimping van de capaciteit van de desbetreffende automobiefabrikant tijdens de investeringsperiode. Een verhoging van de regionale handicapverhouding die de uitkomst is van de kosten-batenanalyse, is toegestaan op voorwaarde dat de begunstigde van de steun de in de automobielindustrie bestaande capaciteitsproblemen niet doet toenemen. De regionale handicapverhouding die voortvloeit uit de kosten-batenanalyse, wordt daarentegen verminderd indien de begunstigde van de steun het probleem van de overcapaciteit van de industrie mogelijk verergert.
- (7) Oorspronkelijke door het Verenigd Koninkrijk gepresenteerde netto-kostenhandicap (18,772 miljoen GBP) — kosten voor gronden in Trnava (0,512 miljoen GBP) (zie overweging 44) = 18,260 miljoen GBP.
- (8) Nieuwe netto — kostenhandicap = $\frac{18,26 \text{ miljoen GBP}}{146,837 \text{ miljoen GBP}} = 12,44 \%$.

⁽⁶⁾ $\text{Netto — kostenhandicap} = \frac{18,772}{146,837} = 12,78 \%$ (zie overweging 11).

- (51) De Commissie gaat niet akkoord met het argument van het Verenigd Koninkrijk dat bij de berekening van de capaciteitswijziging alleen rekening moet worden gehouden met het onderzochte project — en niet met de Europese productiecapaciteit van PSA. Volgens de kaderregeling wordt in de kosten-batenanalyse een vergelijking gemaakt tussen identieke projecten, hetgeen onder andere neerkomt op projecten voor de productie van hetzelfde aantal voertuigen. Dat het onderzochte project er niet toe leidt dat de totale productiecapaciteit van PSA toeneemt, is weliswaar juist, doch irrelevant. Zoals duidelijk wordt aangegeven in punt 3.2, onder d), van de kaderregeling, heeft het onderzoek naar de toeslag („top-up”) evenwel tot doel na te gaan welke effecten het investeringsproject heeft op de mededinging, inzonderheid met betrekking tot de wijziging van de productiecapaciteiten binnen het betrokken concern. Daarom heeft de Commissie steeds de totale Europese productiecapaciteit van de desbetreffende automobielfabrikant vóór en na het project met elkaar vergeleken. Uit de verstrekte documenten blijkt dat de capaciteit van PSA aanzienlijk zal toenemen, wanneer de nieuwe vestigingen in Kolin (200 000 wagens per jaar voor PSA) en in Trnava (300 000 eenheden) in bedrijf zijn, terwijl er geen overeenkomstige capaciteitsverminderingen zijn gepland in andere Europese fabrieken. De regionale handicapverhouding die voortvloeit uit de kosten-batenanalyse, moet dus met 2 % worden verminderd (groot effect op de mededinging voor een investeringsproject in een gebied ex artikel 87, lid 3, onder c)), hetgeen uiteindelijk een ratio van 10,44 % oplevert.

VI. CONCLUSIE

- (52) De steunintensiteit van het project (9,81 % bruto-subsidie-equivalent) is lager dan zowel het door de kosten-

batenanalyse/toeslag-onderzoek vastgestelde nadeel (10,44 %) als het regionale-steunplafond (10 % netto-subsidie-equivalent). De regionale steun die het Verenigd Koninkrijk voornemens is toe te kennen aan PCA UK, voldoet dus aan de criteria om als verenigbaar te worden beschouwd met de gemeenschappelijke markt op grond van artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De staatssteun die het Verenigd Koninkrijk voornemens is ten uitvoer te leggen ten gunste van Peugeot Citroën Automobiles UK Ltd in Ryton, ten bedrage van 19,1 miljoen GBP bruto-subsidie-equivalent in nominale waarde, of 14,411 miljoen GBP bruto-subsidie-equivalent in geactualiseerde waarde (basisjaar 2002, disconteringspercentage 6,01 %) voor subsidiabele investeringen ten belope van 187,760 miljoen GBP in nominale waarde (146,837 miljoen GBP in geactualiseerde waarde) is overeenkomstig artikel 87, lid 3, onder c), van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar.

Artikel 2

Deze beschikking is gericht tot het Verenigd Koninkrijk van Groot-Brittannië en Noord-Ierland.

Gedaan te Brussel, 22 september 2004.

Voor de Commissie

Mario MONTI

Lid van de Commissie