

## II

(Ikke-lovgivningsmæssige retsakter)

## AFGØRELSER

## KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2016/2068

af 29. juli 2013

om statsstøtte SA.35611 (13/C), som Frankrig påtænker at yde til koncernen PSA Peugeot Citroën SA

(meddelt under nummer C(2013) 4971)

(Kun den franske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger i overensstemmelse med ovennævnte artikler <sup>(1)</sup>, under hensyn til disse bemærkninger,

og ud fra følgende betragtninger:

## 1. SAGSFORLØB

- (1) Den 5. november 2012 modtog Kommissionen en klage fra en virksomhed, som har ønsket at forblive anonym (i det følgende betegnet den »anonyme klager«).
- (2) Ved afgørelse af 11. februar 2013 (i det følgende betegnet »redningsafgørelsen«) gav Kommissionen sin foreløbige godkendelse til Frankrigs garanti til Banque PSA Finance SA's (i det følgende betegnet »BPF«) udstedelse af obligationer af hensyn til den finansielle stabilitet med en pålydende værdi af 1,2 mia. EUR. I forbindelse hermed forpligtede de franske myndigheder sig til at anmelde en omstruktureringsplan for koncernen PSA Peugeot Citroën SA (i det følgende betegnet »PSA« eller »virksomheden« eller »koncernen« eller »PSA-koncernen«) og en rentabilitetsplan for BPF senest seks måneder efter redningsafgørelsen.
- (3) Ved brev af 12. marts 2013 anmeldte Frankrig omstruktureringsstøtte til fordel for PSA-koncernen til Kommissionen.
- (4) Kommissionen meddelte ved brev af 2. maj 2013 Frankrig, at den havde besluttet at indlede proceduren som omhandlet i artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (i det følgende betegnet »TEUF«) over for denne støtteforanstaltning.

<sup>(1)</sup> EUT C 275 af 16.11.2007, s. 18.

- (5) Kommissionens beslutning om at indlede proceduren (i det følgende betegnet »åbningsskrivelsen«) blev offentliggjort i *Den Europæiske Unions Tidende* den 16. maj 2013 <sup>(2)</sup>. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger til den omhandlede støtte. Den 3. juni 2013 udsendte Kommissionen et spørgeskema til PSA's vigtigste konkurrenter.
- (6) Kommissionen modtog bemærkninger fra følgende fem interesserede parter:
- i) PSA-koncernen i sin egenskab af støttemodtager, som indsendte bemærkninger i brev af 13. juni 2013
  - ii) en virksomhed, som ønsker at forblive anonym (i det følgende betegnet den »anonyme tredjepart«), som indsendte bemærkninger i brev af 14. juni 2013
  - iii) konkurrenterne Fiat, General Motors (i det følgende betegnet »GM«) og Toyota, som fremsendte bemærkninger i breve af 17., 18. og 21. juni 2013.
- (7) Kommissionen fremsendte sine bemærkninger til Frankrig i breve af 19. og 21. juni 2013.
- (8) De franske myndigheder fremsendte deres bemærkninger til åbningsskrivelsen i brev af 3. juni 2013 og deres kommentarer til de interesserede tredjemænds bemærkninger i brev af 28. juni 2013.
- (9) På Kommissionens anmodning fremlagde de franske myndigheder yderligere oplysninger den 1. og 2. juli 2013.
- (10) Den 4. juli 2013 afholdt man et telefonomøde mellem Kommissionens tjenestegrene, de franske myndigheder og PSA-koncernen. Der blev afholdt to yderligere møder mellem de samme parter den 11. og 12. juli 2013 samt et telefonomøde den 15. juli 2013. Efter disse møder fremsendte de franske myndigheder oplysninger pr. brev den 16. juli 2013, som senere blev ændret pr. brev den 23. juli 2013.

## 2. BESKRIVELSE

### 2.1. PSA-KONCERNEN

- (11) PSA-koncernen er et selskab, der er noteret på Euronext Paris. I 2011 solgte koncernen mere end 3,5 mio. biler og separate komponenter i verden (42 % uden for Europa). PSA-koncernen er til stede i 160 lande og driver 11 fabrikker, som kaldes »terminaler« (heraf ni i Den Europæiske Union), hvor bilerne samles, samt 12 såkaldte »tekniske« fabrikker, som er specialiseret i fremstilling af bestemte komponenter. Koncernens aktiviteter dækker også bilfinansiering (BPF) og autoudstyr (Faurecia). Frem til december 2012 ejede PSA også Gefco (logistikaktiviteter). PSA-koncernen havde en omsætning på 55,4 mia. EUR i 2012. Udviklingen i koncernens omsætning i løbet af de seneste fem år fremgår af nedenstående tabel 1.

Tabel 1

#### PSA-koncernens omsætning i mio. EUR

	2008	2009	2010	2011	2012
Historisk omsætning	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

- (12) BPF er en captive-bank, der kontrolleres 100 % af PSA, og som finansierer salget af bilmærkerne Peugeot og Citroën, distributionsnettenes lagre af biler og reservedele og tilbyder finansieringsmuligheder til koncernens kunder. BPF er til stede i 23 lande. Med en gennemsnitlig penetrationsgrad <sup>(3)</sup> på 29,8 % i 2012 finansierer BPF en stor del af salget af de biler, som koncernen fremstiller, og bidrager afgørende til finansieringen af dens salgsaktiviteter. I 2012 var dens udeståender i størrelsesorden 23-24 mia. EUR. I 2011 var dens nettoresultat på 354 mio. EUR.

<sup>(2)</sup> EUT C 137 af 16.5.2013, s. 10.

<sup>(3)</sup> Den gennemsnitlige penetrationsgrad på 29,8 % dækker over forskelle i penetrationsgraden i de forskellige segmenter. Penetrationsgraden er størst i segment B og C med penetrationsgrader på over 30 % eller endda 40 % i visse lande. Finansieringen af bilkøb er derfor tilsyneladende af central betydning for disse segmenter.

- (13) Faurecia er en producent af automobiludstyr, som PSA ejede 57,18 % af pr. 31. december 2012. Virksomhedens aktivitet er hovedsagelig fremstilling af bilsæder, systemer til kabinen, teknologier til emissionskontrol og eksterior til biler. I 2012 var virksomhedens omsætning omkring 17,4 mia. EUR.

## 2.2. PSA-KONCERNENS PROBLEMER

- (14) I 2012 faldt koncernens omsætning med 5,2 %, især på grund af dårlige resultater i automobildivisionen (tilbagegang på 10,3 % til 38,3 mia. EUR). Koncernens løbende driftsresultat endte med et tab på 576 mio. EUR imod et overskud på 1,093 mia. EUR i 2011. For automobildivisionen alene blev tabet på driften 1,5 mia. EUR i 2012 imod et tab på 92 mio. EUR i 2011.
- (15) De forskellige problemer skyldes både specifikke faktorer på automobilmarkedet, følgerne af den forværrede økonomiske og finansielle situation i euroområdet og PSA-koncernens strukturelle handicap.

### 2.2.1. ET STADIG MINDRE EUROPÆISK BILMARKED SIDEN 2007

- (16) Siden 2007 er det europæiske bilmarked blevet stadig mindre. Før 2007 udgjorde det europæiske bilmarked omkring 18 mio. biler om året imod 14 mio. solgte biler i 2012, hvilket svarer til et fald på 15 %.
- (17) I denne forbindelse oplevede PSA, som er meget fokuseret i Europa (og især i Sydeuropa), et fald i bilsalget på 6,1 % på dette marked, hvor 58 % af omsætningen ligger. PSA-koncernens markedsandel faldt til 13,3 % imod 14,2 % i 2010.
- (18) Men PSA-koncernen kompenserer ikke for faldet på det europæiske marked igennem salg uden for Europa. I 2012 var salget af privatbiler og varevogne i resten af verden ikke tilstrækkeligt til at udligne koncernens dårligere resultater på det europæiske marked.

### 2.2.2. EN KONKURRENCESTRUKTUR, DER IKKE BEGUNSTIGER PRODUCENTER, DER DÆKKER ALLE SEGMENTER

- (19) Ifølge de franske myndigheder konkurrerer PSA med:
- Alle de andre producenter, der dækker alle segmenter: de store (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen) og de øvrige producenter, der dækker alle segmenter, som Ford, Fiat, Skoda, Seat og Honda.
  - Alle specialisterne (Audi, BMW, Mercedes osv.), der i højere grad satser på luksusprodukter i alle segmenter, går dermed ind i kernen af markedet for de producenter, der dækker alle segmenter.
  - Nye produkter, som klarer sig bedre og bedre især i segmenter i mellemklassen (Hyundai, Kia osv.).
- (20) Sammenfattende mener de franske myndigheder, at det naturlige marked for producenter, der dækker alle segmenter, angribes »ovenfra«, dvs. af specialiserede producenter af luksusbiler, der sigter mod nye segmenter (f. eks. Audi A1 ...) og »nedefra«, dvs. af producenter i mellemklassen og lavprisklassen, især koreanere som Hyundai-Kia, som ønsker at rykke opad i markedet.

### 2.2.3. PSA-KONCERNENS STRUKTURELLE HANDICAP

- (21) Mere end halvdelen (53 % i 2011) af PSA-koncernens bilproduktion er placeret i Vesteuropa, hvor prisen på arbejdskraft er højere end i resten af verden. Men prisen på arbejdskraft udgør i alt mere end [20-30] \* % af kostprisen for PSA. Desuden befinder størstedelen af de ansatte inden for forskning og udvikling (i det følgende betegnet »F&U«) og koncernadministrationen sig i Frankrig, hvilket også medfører høje personaleomkostninger.

\* Fortrolige oplysninger.

- (22) Koncernen er ligeledes kommet bagud i forhold til sine konkurrenter inden for F&U, især med hensyn til standardisering af komponenter.
- (23) Endelig har PSA problemer med sit image og sit ry i forhold til de tyske »luksusproducenter«.
- (24) Koncernens problemer, navnlig inden for automobildivisionen, har umiddelbare følger for BPF (og omvendt). Captive-bankens problemer skyldes især koncernens problemer i kraft af forbindelsen mellem deres kreditvurderinger. Når PSA får en dårligere rating, medfører det, at BPF også får en dårligere rating og dermed får vanskeligere ved at skaffe genfinansiering på markederne. Men BPF er en væsentlig aktør, der skal understøtte PSA-koncernens aktiviteter på automobilområdet. I 2012 finansierede den således 29,8 % af PSA's salg og 100 % af de europæiske forhandlers salg. Den betydelige forringelse af BPF's finansieringskapacitet (og det tilsvarende fald i låneproduktion) hæmmer således aktiviteterne inden for automobildivisionen. Gennem rating-mekanismen kan der således opstå en ond cirkel, der fører til en yderligere indskrænkning af BPF's finansieringskilder, hvilket igen påvirker PSA-koncernen yderligere på grund af den begrænsede adgang til kredit og så videre.

### 2.3. STØTTEFORANSTALTNINGER

#### 2.3.1. STATSGARANTI FOR BPF'S OBLIGATIONSUDSTEDelser

- (25) For at give PSA-koncernen mulighed for at iværksætte sin omstrukturingsplan besluttede den franske regering at stille en garanti, der dækkede BPF's udstedelse af langfristede obligationer, som tidligst kunne aktiveres på datoen for garantioverenskomsten eller for godkendelsen fra Kommissionen og senest den 31. december 2016 (»garantien«). Med henblik herpå underskrives der en selvstændig garantioverenskomst mellem den franske stat på den ene side og PSA-koncernen på den anden med forbehold for Kommissionens senere godkendelse i henhold til artikel 107 og 108 TEUF. Efter at have indgået en første midlertidig garantioverenskomst med en tranche på 1,2 mia. EUR som hovedstol i henhold til Kommissionens afgørelse af 11. februar 2013, hvori den godkendte redningsstøtte, har de franske myndigheder til hensigt at indgå en anden garantioverenskomst med PSA-koncernen, der dækker den resterende tranche op til et loft på 5,8 mia. EUR som hovedstol.
- (26) Artikel 85 i ændringsfinanslov for 2012 nr. 2012-1510 af 29. december 2012 giver økonomiministeren tilladelse til at yde en statsgaranti mod betaling for gældsinstrumenter udstedt af BPF mellem den 1. januar 2013 og den 31. december 2016. Garantien vil dække BPF's nye langfristede obligationsudstedelser på markedet. Den dækker også gældsinstrumenter uden sikkerhed udstedt af BPF efter datoen, hvor Kommissionen godkendte indførelsen af garantien og senest den 31. december 2016. Disse instrumenter har en maksimal kontraktbestemt løbetid på 36 måneder regnet fra deres udstedelsesdato.
- (27) De franske myndigheder præciserer, at fastsættelsen af loftet for den nødvendige garanti til PSA-koncernen er baseret på en strukturel analyse af BPF's balance (og navnlig BPF's finansieringsstruktur) samt prognoserne for de fremtidige finansieringsbehov i perioden 2013-2016, som de franske myndigheder har fastlagt ud fra følgende hypoteser:
- a) En samlet formodet og nærmest konstant tilførsel på omkring 24/25 mia. EUR, der giver mulighed for at fortsætte finansieringen af PSA-koncernens bilsalg.
  - b) En øget sekuritisering af finansieringen af BPF, der delvis kompenserer for reduktionen af commercial papers/indlånsbeviser (impact rating A-3/P-3).
  - c) Fornyelsen af kreditlinjerne til bankfinansiering har givet BPF mulighed for at bekræfte 11,6 mia. EUR i mellemfristet bankkredit i januar 2013, navnlig med et nyt syndikeret lån på 4,1 mia. EUR med en løbetid på fem år, forlængelsen af de fleste bilaterale bankkreditlinjer, forlængelse af en revolverende kreditlinje med en hovedstol på 1,2 mia. EUR, hvis løbetid forlænges til januar 2016, og en sideløbende forlængelse af en kreditlinje på 1,8 mia. EUR til december 2015 (se præciseringerne i betragtning 31 nedenfor).
  - d) Anvendelse af indlån fra 2013.

- (28) Ifølge de franske myndigheder blev betalingen for garantien fastsat således, at den ydes til en markedspris, der fastsættes i henhold til kriterierne i Fællesskabets rammebestemmelser for redningsstøtte og støtte til omstrukturering af nødlidende virksomheder <sup>(4)</sup> (i det følgende betegnet rammebestemmelserne for redning og omstrukturering) og Kommissionens meddelelse om anvendelse af artikel 87 og 88 i EF-traktaten (nu artikel 107 og 108 i TEUF) på statsstøtte i form af garantier <sup>(5)</sup>. I meddelelsen om garantier hedder det, at hvis der ikke findes et tilsvarende referencegarantitillæg på de finansielle markeder, skal den samlede finansieringsomkostning for det garanterede lån inklusive rentesatsen og den betalte tillæg sammenlignes med markedsprisen på et tilsvarende lån uden garanti.
- (29) De franske myndigheder anfører, at med henblik på fastsættelse af størrelsen af betalingen til staten skulle denne anses for at handle i henhold til en *pari passu*-logik over for de banker, der deltog i New Club Deal, en aftale mellem BPF og kreditorbankerne. Med henblik herpå er omkostningen ved bankernes skønnede risiko beregnet i henhold til den samlede betaling af alle likviditetslinjer inden for New Club Deal, som genbehandles for at tage hensyn til forskellene mellem en likviditetstilførsel og en garanti. Betalingen for statsgarantien er derfor fastsat til 260 basispoint.
- (30) BPF har udstedt obligationer i eget navn, som der findes et sekundært marked for. Nedenstående tabel 2 viser medianudbyttet af BPF's nuværende obligationer med en løbetid tæt på tre år i en periode på en måned, inden støtteforanstaltningen til koncernen blev annonceret i pressen <sup>(6)</sup>. Udbyttet på en hypotetisk obligation med en løbetid på præcis tre år blev interpoleret på grundlag af udbyttet på BPF's obligationer, hvis løbetid var tættest på tre år på hver af de pågældende datoer. Endelig viser tabel 2 også udbyttens niveauet for statsobligationer med en løbetid på tre år.

Tabel 2

**Afkast på det sekundære marked**

	Pr. 16.10.2012	Median 16.9.-16.10.
Obligation med forfald 25.9.2015	5,04	5,52
Obligation med forfald 24.6.2015	4,84	5,57
Obligation med forfald 25.2.2016	5,37	6,23
Hypotetisk treårig obligation (interpoleret udbytte)	5,09	5,54
Obligation svarende til treårig statsobligation	0,34	0,39

- (31) I slutningen af december 2012 forhandlede BPF om nye kreditter med en række banker, som accepterede at stille følgende til rådighed for BPF:
- likvider skaffet ved langfristede lån på i alt 4 mia. EUR (i det følgende betegnet »New Club Deal«)
  - bilaterale kreditlinjer for 4,6 mia. EUR
  - en forlængelse af to »back-up«-linjer (som efter planen ikke skal udnyttes) på i alt 3 mia. EUR.

Disse bankers samlede engagement udgør således 11,6 mia. EUR. Ifølge oplysningerne fra Frankrig er trækket på kreditlinjerne i New Club Deal betinget af, at statsstøtteforanstaltningen indføres <sup>(7)</sup>.

<sup>(4)</sup> EUT C 244 af 1.10.2004, s. 2.

<sup>(5)</sup> EUT C 155 af 20.6.2008, s. 10.

<sup>(6)</sup> Pressen berettede om, at staten havde til hensigt at træffe denne foranstaltning, den 17. oktober 2012.

<sup>(7)</sup> Ifølge eksemplerne i det Term sheet, som Frankrig indsendte den 7. januar 2013: »Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan (vedtagelse af planen i finansloven)«.

- (32) Den 25. marts 2013 foretog BPF en obligationsudstedelse, der var omfattet af en statsgaranti for i alt 1,2 mia. EUR. Denne obligation, som har en kuponrente på 0,625 %, har et afkast på 0,664 %, dvs. en overrente på 24 basispoint i forhold til en sammenlignelig treårig statsobligation.
- (33) Kommissionen kvantificerede støtteelementet i betragtning 51 i redningsafgørelsen til et interval, der går fra 91,8 mio. EUR til det nominelle beløb på de udstedte obligationer, nemlig 1,2 mia. EUR. De franske myndigheder anfører, at i henhold til metodologien i redningsafgørelsen er resultaterne for støtteelementet i foranstaltningen følgende:

Tabel 3

**Beregning af støtteelementet i de garanterede obligationer**

Data interpoleret over tre år Spread på 24 basispoint over stat	Spot	Median for obligationsafkast	
		12.7.-16.10.	16.9.-16.10.
	16.10.2012	12.7.-16.10.	16.9.-16.10.
Sammenlignelig treårig statsobligation	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Vurderet spread ift. stat efter garanti	0,24 %	0,24 %	0,24 %
BPSA-rentesats efter garanti a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Garantiomkostning	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Skønnet samlet omkostning ved udstedelse af garantier a) + b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Udbytte på det sekundære marked, BPSA interpoleret over tre år	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Tilsvarende statsstøttebeløb (mio. EUR)	401	429	486

Kilde: BNP Paribas Global Markets, Datastream.

- (34) De franske myndigheder mener, at Kommissionen anvender en særdeles ugunstig referenceperiode for historikken for udbyttet af BPF's emissioner. Perioden fra den 12. juli til 16. oktober 2012, dvs. fra den dato, hvor det kom frem, at PSA-koncernen havde problemer, og hvor man annoncerede omorganiseringen, udgør ifølge de franske myndigheder et mere korrekt skøn over udbyttet på obligationen.

2.3.2. STØTTE TIL PROJEKTET »50CO<sub>2</sub>CARS«

- (35) Den offentlige finansiering, som Frankrig har til hensigt at yde til projektet »50CO<sub>2</sub>Cars«, ydes inden for programmet for »investeringer i fremtiden«, som blev indført ved ændringsfinanslov nr. 2010-237 af 9. marts 2010. Agenturet for miljø og energistyring (i det følgende betegnet »ADEME«) er en af de aktører<sup>(8)</sup>, som staten har givet til opgave at forvalte kreditterne til investeringerne i fremtiden. Det samlede budget for ADEME er på 2,65 mia. EUR.
- (36) Inden for disse investeringer i fremtiden indgår projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« i handlingsplanen »Fremtidens bil«, hvis formål er at eksperimentere med og fremme teknologier og organisationer, der forbruger mindre energi og udleder færre drivhusgasser. I denne handlingsplan er der udvalgt forskellige teknologiske elementer i forbindelse med to indkaldelser af interessetilkendegivelser:
- a) Den nye familie af dieselmotorer med høj energieffektivitet og DCT-gearkassen var emnet for interessetilkendegivelsen »Drivlinje og hjælpeteknologier til biler med forbrændingsmotor« (i det følgende betegnet »interessetilkendegivelse nr. 1«).

<sup>(8)</sup> Se listen over aktører, som er fastlagt i artikel 8 i ovennævnte lov nr. 2010-237 og dekret nr. 2010-442 af 3. maj 2010.

- b) Den elektriske hybridteknologi var emnet for interessetilkendegivelsen »Drivlinjer, hjælpeteknologier og oplagringsystemer til reversibel energi til el- og hybridbiler« (i det følgende betegnet »interessetilkendegivelse nr. 2«).
- (37) Foranstaltningen »Fremtidens bil« er omfattet af støtteordningen SA.32466 (2011/X) <sup>(9)</sup>, for hvilken der ikke gælder anmeldelseskrav i henhold til den generelle gruppefritagelsesforordning <sup>(10)</sup>.
- (38) De franske myndigheder fremlagde oplysninger om projektet, bl.a. om typen af offentlig finansiering, som de enkelte partnere i projektet vil modtage. Ud over hovedvirksomheden PSA ligger den offentlige finansiering til gennemførelse af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« under tærsklerne for individuel anmeldelse, som fastsat i artikel 6, stk. 1, litra e), i den generelle gruppefritagelsesforordning for alle de øvrige partnere (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON, og IC2MP). I det omfang denne offentlige finansiering udgør statsstøtte i henhold til artikel 107 i TEUF <sup>(11)</sup>, er den allerede omfattet af ovennævnte fritagelsesordning SA.32466 (2011/X).
- (39) Til gengæld finder den generelle gruppefritagelsesforordning i henhold til artikel 1, stk. 6, litra c), ikke anvendelse på støtte til kriseramte virksomheder, en definition, der helt sikkert har kunnet anvendes på PSA-koncernen senest siden den 17. oktober 2012, hvor de franske myndigheder annoncerede, at de havde til hensigt at yde en garanti til PSA-koncernen. Den påtænkte statsstøtte til PSA med henblik på at yde støtte til projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« kan dermed ikke være omfattet af støtteordningen SA 32466 (2011/X) og heller ikke være omfattet af en individuel anmeldelse på grundlag af Fællesskabets ramme for statsstøtte til forskning, udvikling og innovation <sup>(12)</sup> (i det følgende betegnet »F&U&I-rammen«) <sup>(13)</sup>.
- (40) Med henblik på at opnå administrativ forenkling har man klassificeret omkostningerne ved PSA's aktiviteter inden for rammerne af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« på samme måde som for de øvrige partnere, dvs. ved at anvende kategorierne i den generelle gruppefritagelsesforordning (der falder sammen med kategorierne i F&U&I-rammen).
- (41) PSA udfører således aktiviteter, der betegnes som <sup>(14)</sup> grundforskning (i det følgende betegnet GF), industriel forskning (i det følgende betegnet »IF«) og eksperimentel udvikling (i det følgende betegnet »EU«) til de støtteberettigede omkostninger, der anføres i tabel 4 nedenfor:

Tabel 4

**Omkostninger ved projektet 50CO<sub>2</sub>Cars opdelt på F&U-type (i 1 000 EUR)**

Udgifter	I alt	Støtteberettigede <sup>(1)</sup>	GF	IF	EU
Indkaldelse af interessetilkendegivelse nr. 1	[260 -330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
Indkaldelse af interessetilkendegivelse nr. 2	[50 -110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
<b>I alt</b>	<b>[300 -400]*</b>	<b>304 593,48</b>	<b>1 328,79</b>	<b>175 567,54</b>	<b>127 697,15</b>

<sup>(1)</sup> Omkostningerne ved projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« er anbragt i de kategorier af F&U, der defineres i artikel 31, stk. 5, i den generelle gruppefritagelsesforordning (der svarer til kategorierne i punkt 5.1.4 i F&U&I-rammen).

- (42) Støtten, som staten har til hensigt at tildele PSA-koncernen inden for denne del af omstrukturingsplanen, udgør 85,9 mio. EUR og ydes i form af subventioner (for 24,5 mio. EUR) og tilbagebetalingspligtige forskud (for 61,4 mio. EUR). Støtteintensiteten svarer til en dækningsgrad på 100 % af de støtteberettigede udgifter til GF, 30 % for aktiviteter vedrørende IF og 25 % for aktiviteter vedrørende EU.

<sup>(9)</sup> EUT C 78 af 11.3.2011, s. 33.

<sup>(10)</sup> Kommissionens forordning (EF) nr. 800/2008 af 6. august 2008 om visse former for støttes forenelighed med fællesmarkedet i henhold til traktatens artikel 87 og 88 (Generel gruppefritagelsesforordning) (EUT L 214 af 9.8.2008, s. 3).

<sup>(11)</sup> I denne forbindelse erindrer Kommissionen navnlig om, at offentlig finansiering af (ikkeøkonomiske) uafhængige forskningsaktiviteter, der udføres af forskningsorganisationer, ikke indeholder et statsstøtteelement.

<sup>(12)</sup> EUT C 323 af 30.12.2006, s. 1.

<sup>(13)</sup> Se navnlig punkt 2.1, sidste led, i F&U&I-rammen: »Støtte til forskning, udvikling og innovation, der ydes til kriseramte virksomheder i henhold til Fællesskabets rammebestemmelser for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte virksomheder, er udelukket fra anvendelsesområdet for disse rammebestemmelser«.

<sup>(14)</sup> I henhold til definitionerne i artikel 30, stk. 1, 2 og 3, i den generelle gruppefritagelsesforordning (der falder sammen med definitionerne i artikel 2.2. e), f) og g) i F&U&I-rammen).

- (43) For så vidt angår tilbagebetalingspligtige forskud, aktualiseres de til den gældende referencesats pr. januar 2012, dvs. datoen for beslutningen om at yde støtte, nemlig 3,07 % for Frankrig. PSA tilbagebetaler dem i henhold til specifikke ordninger for de enkelte indkaldelser af interessetilkendegivelser.
- (44) For så vidt angår den del af projektet, der vedrører indkaldelse af interessetilkendegivelse nr. 1, er der mulighed for tre hybridarkitekturer, som vurderes sideløbende: via eDCT-gearkassen, parallelhybrid og serie-parallelhybrid. Tilbagebetalingsplanen, som under alle omstændigheder afhænger af, hvilken arkitektur man vælger i de afgørende faser af projektet, vil have en af følgende former:
- a) Hvis valget falder på en hybridteknologi via eDCT-gearkassen, baseres tilbagebetalingen på to produktionsenheder:
- [10-20]\* EUR pr. produceret dieselmotor med en effekt på 40/50 kW og 70 kW fra den [500 000-600 000]nde\* fremstillede enhed, således at hele denne del af forskuddet tilbagebetales over fire år til nutidsværdi på grundlag af det nominelle produktionsscenario. Efter denne tilbagebetaling af 100 % af beløbets nutidsværdi betaler PSA-koncernen fortsat et lavere beløb på [3-6] EUR pr. fremstillet motor i løbet af [1-3] år.
  - [30-40]\* EUR pr. fremstillet eDCT-gearkasse fra den [50 000-60 000]nde\* fremstillede enhed, således at hele denne del af forskuddet tilbagebetales over fem år til nutidsværdi på grundlag af det nominelle produktionsscenario. Efter tilbagebetalingen af 100 % af beløbet til nutidsværdi betaler PSA-koncernen fortsat et lavere beløb på [5-10]\* EUR pr. fremstillet eDCT-gearkasse.
- b) Hvis valget falder på parallel hybridteknologi, er den eneste regneenhed dieselmotorer med effekter på 40/50 kW og 70 kW, for hvilke PSA betaler [10-20]\*EUR pr. fremstillet enhed fra den [500 000-600 000]nde\* indtil den fulde tilbagebetaling af hele beløbet til nutidsværdi (omkring [0-5]\* år i det nominelle scenario) og herefter [5-10]\* EUR pr. enhed.
- c) Hvis valget falder på serie-parallelhybridteknologi, beregnes tilbagebetalingen ligeledes pr. dieselmotor med effekter på 40/50 kW og 70 kW: PSA betaler [20-30]\* EUR pr. fremstillet enhed fra den [500 000-600 000]nde\* og indtil hele beløbet til nutidsværdi er tilbagebetalt (omkring [0-5]\* år i det nominelle scenario), og herefter [5-10]\* EUR pr. enhed.
- (45) For den del af projektet, der vedrører indkaldelse af interessetilkendegivelse nr. 2, baseres tilbagebetalingen på den elektriske drivlinje som enhed: PSA tilbagebetaler [20-30]\* EUR pr. fremstillet enhed fra den [500 000-600 000]nde\* enhed, og indtil hele beløbet til nutidsværdi er tilbagebetalt (omkring [5-10]\* år i det nominelle scenario), og herefter [5-10]\* EUR pr. enhed.
- (46) De franske myndigheder mener, at disse bestemmelser betyder, at forskuddet tilbagebetales til nutidsværdi i et scenario med en vellykket afslutning af projektet baseret på forsigtige og fornuftige hypoteser, og at tilbagebetalingen, i tilfælde af at projektet delvis slår fejl, vil være proportional med projektets succesrate.

#### 2.4. PSA-KONCERNENS OMSTRUKTURERINGSPLAN

- (47) Omstruktureringsplanen er en opfølgning på de omkostningsreducerende foranstaltninger, der blev præsenteret den 26. oktober 2011 (nedbringelse af omkostningerne med 800 mio. EUR, som medførte nedlæggelse af 2 500 arbejdspladser i Europa) og den 15. februar 2012 (supplerende foranstaltninger til i alt 200 mio. EUR).
- (48) Omstruktureringsplanen omfatter tre typer af foranstaltninger: industriel omstrukturering, reduktion af koncernens administrative struktur og gennemførelse af forsknings- og udviklingsprojektet »50CO<sub>2</sub>Cars«. Selv om PSA-koncernen er en koncern med aktiviteter i mange af verdens lande, vedrører omstruktureringsforanstaltningerne hovedsagelig Frankrig, hvor størstedelen af koncernens produktionsmidler er koncentreret.

##### 2.4.1. OMSTRUKTURERINGSFORANSTALTNINGER FOR INDUSTRIPRODUKTIONEN

- (49) De vigtigste foranstaltninger vedrører anlæggene i Frankrig: lukning af fabrikken i Aulnay og en betydelig reduktion af kapaciteten på fabrikken i Rennes, som vil føre til 4 400 afskedigelser. Disse to foranstaltninger er en del af en overordnet optimering af PSA's produktionsanlæg.



- (50) Som følge af sin historiske position inden for segmentet af polyvalente bybiler (i det følgende betegnet »segment B«) råder PSA over en betydelig produktionskapacitet inden for dette segment B: i Frankrig (Aulnay, Poissy og Mulhouse), i Spanien (Madrid) og i Slovakiet (Trnava). Til trods for de tilpasninger, der er blevet gennemført siden starten af 2000 (lukning af Ryton (Det Forenede Kongerige) i 2006 og kapacitetsreduktion i Aulnay i 2008), er der fortsat overflødig produktionskapacitet inden for segment B. Lukningen af Aulnay fører til en reduktion af produktionen på 155 000 biler pr. år af modellerne 208, C3, DS3 i forhold til den struktur, der blev indført i 2012, hvilket svarer til en samlet kapacitetsreduktion på 232 000 biler pr. år og en koncentration af produktionen af segment B på anlæggene i Poissy, Mulhouse og Trnava. Ifølge de franske myndigheder vil denne foranstaltning føre til en varig reduktion af kapaciteten i segment B og til betydelige besparelser på de faste omkostninger inden for koncernen (vurderet til [100-200]\* mio. EUR pr. år).
- (51) Anlægget i Rennes anvendes i øjeblikket udelukkende til produktion af biler i segment D og E <sup>(15)</sup>. Man oplever en stadigt faldende efterspørgsel, navnlig på sedanmodeller i segment D. Overgangen fra 2,5 hold til 2, afskaffelsen af et nathold og en mini-produktionslinje vil ifølge de franske myndigheder begrænse produktionen til kun at omfatte Peugeot 508 (sedan og stationcar) og C5 (sedan og stationcar).
- (52) F&U-aktiviteterne vil også blive indskrænket (10 %), idet holdene begrænser sig til blot at yde bistand til det pågældende anlæg (indstilling af udviklingsopgaver for hele koncernen).
- (53) PSA håber på denne måde at forbedre effektiviteten af sine europæiske operationer, navnlig i kraft af en bedre udnyttelse af den installerede kapacitet og gennem øget specialisering af anlæg, som kun producerer et eller to segmenter. Formålet med denne omorganisering er at nedbringe den gennemsnitlige kostpris pr. bil med omkring [200-300]\* til [200-300]\* EUR.

#### 2.4.2. FORANSTALTNINGER VEDRØRENDE PSA-KONCERNENS ADMINISTRATIVE STRUKTUR

- (54) PSA-koncernen har til hensigt at omorganisere de administrative tjenester og alle sine direktorater. Denne omorganisering vil føre til afskedigelser svarende til 3 586 arbejdspladser.
- (55) Sideløbende hermed og takket være omstrukturingsforanstaltningerne har PSA annonceret en spareplan på 1 mia. EUR, der både vedrører indkøb (400 mio. EUR) og faste omkostninger (600 mio. EUR) samt en række foranstaltninger vedrørende de industrielle aktiviteter, F&U og generalomkostningerne, som især vil kunne gennemføres takket være alliancen med GM.

#### 2.4.3. F&U-PROJEKTET »50CO<sub>2</sub>CARS«

- (56) I forbindelse med sin industrielle omstrukturering planlægger PSA-koncernen ligeledes at udvikle nye hybridteknologier, som ifølge de franske myndigheder vil bidrage til igen at gøre virksomheden rentabel. Hvis dette F&U-projekt lykkes, vil det give PSA-koncernen mulighed for at administrere produktion i stor skala af dieselhybridbiler i segment B (med en vægt mellem 900 kg og 1,3 t) og dermed diversificere sin produktion i et aktivitetssegment, der kan skabe rentabilitet. De europæiske forbrugere foretrækker dieselmotorer, men efterfølgende kan de centrale komponenter <sup>(16)</sup> i hybridsystemet tilpasses til benzinmotorer med en tilsvarende ydelse, der sælges over hele verden.
- (57) Formålet med F&U-projektet ved navn »50CO<sub>2</sub>Cars« er at udforme og fremstille en hybrid drivlinje (ikke-genopladelig) til segment B, som på sigt vil gøre det muligt at nedbringe CO<sub>2</sub>-emissionerne til 50 g pr. km (i det følgende betegnet »g CO<sub>2</sub>/km«) for disse biler og efterfølgende at få familiebiler (segment C) ned omkring 65g CO<sub>2</sub>/km. Formålet med projektet er at gøre denne teknologi økonomisk tilgængelig for flest mulige mennesker.

<sup>(15)</sup> Segmenterne D og E udgør biler af typen »familiebiler«, »rejsevoгне«, »MPV« og »terrængående«, hvor dimensionerne i Europa i gennemsnit ligger mellem 4,40 og 5 meter. Peugeot 508 sedan, 508 SW, 807, 4007 og Citroën C5 sedan, C5 stationcar, DS5, C8, C-Crosser og C6 indgår i dette segment.

<sup>(16)</sup> Batteriet, selve elektromotoren og kontrolelektronikken samt omformeren gør det muligt at benytte et net med to forskellige spændinger.

- (58) Teknisk set omfatter projektet en ny familie af dieselmotorer med høj energieffektivitet, gearkasse med dobbelt motordrevet kobling med hybridteknologi (»DCT«) samt en billig elektrisk hybridteknologi.
- (59) PSA bliver leder af F&U-konsortiet, der skal gennemføre projektet »50CO<sub>2</sub>Cars«.
- (60) Dette konsortium omfatter også partnere fra industrien og fra den akademiske verden: fem store virksomheder (Delphi, Mann & Hummel, Valeo og Rhodia), en SMV (CTI), en forening (IRMA) og fire forskningsorganisationer (IFPEN, LACCO, IRCELYON og IC2MP).

#### 2.4.4. PSA-KONCERNENS FORRETNINGSPLAN

- (61) PSA-koncernens forretningsplan dækker perioden 2013-2017. De franske myndigheder har præciseret, at koncernens løbende driftsresultat ifølge medianscenariet vil være positivt allerede i 2014 med [1 200-2 000] \* mio. EUR, svarende til [1-5]\* % af omsætningen. Forbedringen af rentabiliteten skal først og fremmest opnås ved de interne foranstaltninger i omstrukturingsplanen. Den er delvis baseret på en betydelig reduktion af produktionsomkostningerne og en forbedring af likviditeten samt på et ønske om en geografisk koncentration af PSA-koncernens aktiviteter. Målet er, at 50 % af koncernens omsætning i 2015 skal hentes uden for Den Europæiske Union, således at man kan få andel i vækstpotalet i disse dele af verden (f.eks. Kina, Brasilien osv.).
- (62) De franske myndigheder har fremlagt PSA-koncernens forretningsplan frem til 2017. Planen tager udgangspunkt i hypoteser vedrørende størrelsen af det europæiske marked og PSA's markedsandele. Disse hypoteser afspejler skønnene fra instituttet *IHS Global Insight*.
- (63) Med hensyn til det europæiske markeds størrelse forventer man ifølge de franske myndigheder et fald på 2,2 % i 2013, men en stigning på 6 % om året 2014 og 2015 efterfulgt af en stigning på 3 % om året i 2016 og 2017. PSA's markedsandele vil nå [12-15]\* % i 2013, [13-16]\* % i 2014 og [11-15]\* % i 2015, 2016 og 2017.
- (64) I forretningsplanen tages der hensyn til flere forskellige scenarier. Ifølge medianscenariet vil PSA-koncernens resultat på den løbende drift være positivt allerede fra 2014 med [1 200-2 000]\* mia. EUR, svarende til [1-5]\* % af koncernens omsætning. Det vil ligge på [3 000-3 800] mia. EUR i 2017, svarende til [2-6]\* % af PSA's omsætning. Ifølge de franske myndigheder vil et sådant rentabilitetsniveau give PSA-koncernen mulighed for at opnå en tilstrækkelig høj rating til selv at kunne sikre sin refinansiering på markederne. En bedre rating for koncernen vil automatisk få konsekvenser for BPF's rating.
- (65) Man har ligeledes forestillet sig alternative scenarier. I et »ugunstigt« scenario vil PSA-koncernens omsætning falde yderligere (i forhold til medianscenariet) med 100 000 biler pr. år i Europa fra 2013. I et »gunstigt« scenario vil PSA-koncernens omsætning i Europa stige med 100 000 biler pr. år fra 2013. Ifølge den fremlagte forretningsplan vil PSA-koncernens resultat på den løbende drift samlet set, også i det ugunstige scenario, blive positivt fra 2014 (i størrelsesordenen [1-5]\* % af PSA-koncernens omsætning), og nå [2-6]\* % i 2017. Det skal imidlertid bemærkes, at PSA-koncernens prognoser er baseret på en kraftig omsætningsstigning uden for Europa, dvs. på vækstmarkederne. Denne hypotese forklarer, at PSA-koncernen trods de pessimistiske prognoser for det europæiske marked forventer en vækst i omsætningen: Målet er, at 50 % af omsætningen skal hentes uden for Europa i 2015.
- (66) Med hensyn til udviklingen af PSA-koncernens produktionskapacitet har de franske myndigheder udarbejdet to tabeller, hvor man nævner Harbour-udnyttelsesgraden<sup>(17)</sup> for de enkelte fabrikker før og efter omstruktureringen af koncernen. Med undtagelse af Poissy er disse satser de samme. De franske myndigheder har præciseret, at rentabiliteten for de enkelte anlæg ikke kan måles uafhængigt i forhold til PSA-koncernens rentabilitet. Tværtimod bør man undersøge PSA-koncernens automobilaktiviteter overordnet set for de enkelte markedssegmenter. Stadig ifølge de franske myndigheder har hvert anlæg en portefølje af biler, som man potentielt kan fremstille. Selv om visse anlæg har en større eller mindre udnyttelsesgrad, er der generelt set tale om velkendte udsving i forbindelse med produkternes livscyklus, som man kan administrere.

<sup>(17)</sup> »Harbour«-kapaciteten svarer til den standard, der anvendes inden for industrien. Den tager udgangspunkt i, at to hold arbejder otte timer om dagen 235 dage om året på hver fabrik. Harbour-udnyttelsesgraden angiver antallet af biler, der i praksis fremstilles på hver enkelt fabrik i forhold til Harbour-kapaciteten.

Tabel 5

**Prognose for omsætningen i PSA-koncernens tre scenarier (mio. EUR)\***

	2013	2014	2015	2016	2017
Medianscenario	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Ugunstigt scenario (forskel på – 100 000 biler pr. år)	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]
Gunstigt scenario (forskel på + 100 000 biler pr. år)	[57 000-62 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]	[65 000-70 000]

Tabel 6

**Prognose for omsætningen i de tre scenarier for automobildivisionen (mio. EUR)\***

	2013	2014	2015	2016	2017
Medianscenario	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Ugunstigt scenario (forskel på – 100 000 biler pr. år)	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]
Gunstigt scenario (forskel på + 100 000 biler pr. år)	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]

## 2.4.5. KOMPENSATIONSFORANSTALTNINGER SOM OPRINDELIG FREMLAGT AF FRANSKE MYNDIGHEDER

- (67) PSA-koncernen annoncerede omstruktureringsforanstaltninger, som vil begrænse dens produktionskapacitet og tilstedeværelse på markedet, navnlig lukningen af fabrikken i Aulnay (som beskæftiger 3 000 ansatte) samt en betydelig kapacitetsreduktion på fabrikken i Rennes, som vil medføre en nedskæring i medarbejdertallet på omkring 1 400 stillinger. Samtidig er man i færd med at afhænde rentable aktiver eller har allerede gjort det, navnlig åbningen for køb af andele i GEFCO samt afhændelse af visse ejendomsaktiver og aktiver tilhørende biludlejningsvirksomheden Citer. PSA-koncernen har ligeledes annonceret en reduktion af sine investeringsudgifter, hvilket bringer produktionskapaciteten ned på et lavere niveau end oprindeligt forudset, inden problemerne startede.
- (68) Desuden har de franske myndigheder foreslået følgende kompensationsforanstaltninger:
- yderligere reduktion af CAPEX («capital expenditures») (2.4.5.1)
  - afståelse af kapacitet på fabrikken i Sevelnord til en konkurrent (2.4.5.2)
  - indstilling af udvikling og produktion af plug in-hybridteknologien (2.4.5.3)
  - fastsættelse af en maksimal penetrationsgrad for BPF (2.4.5.4).

Disse foranstaltninger supplerer de omstruktureringsforanstaltninger, som blev planlagt i forbindelse med den oprindelige plan på mellemlang sigt <sup>(18)</sup> (i det følgende betegnet »PMS») fra 2012.

**2.4.5.1. Yderligere reduktioner af PSA-koncernens investeringer**

- (69) De yderligere reduktioner (i forhold til den oprindelige PMS fra 2012) af CAPEX skal efter planen ligge i størrelsesordenen 300 mio. EUR i 2013 og 500 mio. EUR pr. år i 2014 og 2015. Planen for 2013-2015 (CAPEX og F&U) er således reduceret fra 9,9 mia. EUR til 8,6 mia. EUR, hvilket svarer til et fald på 13 % mellem de to planer. Dette svarer til en nedgang på 27 % i forhold til gennemsnittet for 2011-2012.

<sup>(18)</sup> Planen på mellemlang sigt er det dokument, som PSA-koncernens finansafdeling anvender til at fremlægge prognoser for koncernens resultater i de kommende år.

- (70) PSA's investeringer vil således falde fra 3,3 mia. EUR pr. år til 2,86 mia. EUR pr. år i gennemsnit. Dette fald på 1,3 mia. EUR vil hovedsagelig (over 80 %) vedrøre koncernens automobilaktiviteter i Europa.
- (71) Ifølge de franske myndigheder vil reduktionen af CAPEX i betydelig grad hæmme PSA-koncernens mulighed for at udgøre en stærk konkurrent på markedet. Den supplerende reduktion af visse F&U-investeringer og CAPEX får ligeledes andre og betydelige negative konsekvenser for PSA. PSA-koncernen vil navnlig blive hæmmet betydeligt i sine muligheder for at:
- a) reagere på forventningerne fra bestemte kundekategorier, som holder særligt meget af bestemte segmenter og teknologier, som PSA-koncernen vil opgive
  - b) reagere på udviklingen hos konkurrenterne
  - c) selv industrialisere visse interessante teknologier, som skal indkøbes hos konkurrenter på bekostning af dækningsbidraget
  - d) nyde godt af visse skattemæssige fordele, f.eks. på CO<sub>2</sub> osv.
- (72) Denne reduktion opnås nærmere bestemt ved:
- at indstille produktionen af modellen Citroën C6 pr. 31. december 2012 og ved ikke at forny modellen Peugeot 607 (segment E) a)
  - at fremrykke med to år til 2015 produktionsstop for modellerne Bipper/Nemo, som heller ikke bliver fornyet (segment B, let erhvervskøretøj) b)
  - at opgive dieselmotorer på over 2 liter (segment D) c).
- a) **Indstilling af produktionen af modellerne Citroën 6 og Peugeot 607**
- (73) Denne kompensationsforanstaltning vil omfatte to aspekter vedrørende segment E i sin helhed:
- indstilling af produktionen af Citroën C6 allerede i 2013, hvilket ellers var planlagt til 2016, og
  - ingen fornyelse af Citroën C6/Peugeot 607.
- (74) Med hensyn til det første aspekt alene vurderer PSA-koncernen, at dette vil vedrøre 3 000 biler (svarende til 1 000 biler pr. år), dvs. en mistet omsætning på 90 mio. EUR over tre år. C6 er en del af segment E, som er et »luksussegment«. Ifølge PSA-koncernens interne skøn udgør dette segment 5,7 % af det europæiske bilmarked i 2013.
- (75) Ifølge de franske myndigheder vil den manglende fornyelse af koncernens luksussegment medføre en betydelig mindre dækning af markedet. Vurderet på grundlag af den seneste Peugeot-model (607) lå den potentielle salgsvolumen i størrelsesordenen 20 000 biler pr. år, svarende til et omsætningstab på 500 mio. EUR. Vurderet på grundlag af den seneste Citroën-model (C6) lå den potentielle salgsvolumen i størrelsesordenen 7 000 biler pr. år, svarende til et omsætningstab på 200 mio. EUR.
- (76) Beslutningen om ikke at forny modellerne Citroën C6/Peugeot 607 vedrører perioden 2016-2018. PSA-koncernen vurderer, at konsekvenserne heraf vedrører 40 500 biler, svarende til en omsætning på 1,05 mia. EUR. Desuden betyder den manglende fornyelse af disse modeller, at PSA kan undlade at foretage investeringer i forbindelse hermed allerede fra 2013 (den normale periode til udvikling af en ny bil er på tre år).
- (77) Ifølge de franske myndigheder vil denne kompensationsforanstaltning have en indirekte virkning i form af et betydeligt imagetab for PSA-koncernen. Manglen på modeller i segment E (og/eller kraftige motorer) fratager f. eks. PSA muligheden for at reagere på bestemte udbud. Når PSA-koncernen opgiver segment E, betyder det også, at personer med interesse i luksusbiler ikke længere vil besøge PSA-koncernens netværk, og dette vil skade koncernens mærkers mulighed for at rykke op i klasserne, herunder i segment B (DS-serien). PSA-koncernen vurderer denne negative indvirkning på udbud vedrørende flåder til 2 000 biler pr. år, hvilket svarer til et årligt omsætningstab på 30 mio. EUR, i alt 180 mio. EUR for 12 000 biler.

- (78) Samlet set vurderer PSA-koncernen konsekvenserne af denne kompensationsforanstaltning til et omsætningstab på 1,32 mia. EUR.

**b) Produktionsstop og manglende fornyelse af modellen Bipper/Nemo**

- (79) Bipper/Nemo er et erhvervskøretøj, der sælges under to forskellige navne. Den foreslåede foranstaltning omfatter to aspekter:
- manglende fornyelse (dvs. ingen lancering af en ny generation) af modellerne Bipper/Nemo fra 2017, hvis indvirkning på omsætningen PSA vurderer til 1 mia. EUR, og
  - fremrykning af produktionsstop for de nuværende Bipper/Nemo-modeller, som oprindeligt var planlagt til 2017, hvis indvirkning på omsætningen vurderes til 560 mio. EUR.
- (80) I 2012 solgte PSA 35 650 Bipper/Nemo (16 678 Bipper i privatversionen (i det følgende betegnet »PV«) og som erhvervskøretøj (»EK«) og 18 972 Nemo (PV og EK under ét) til en gennemsnitlig omsætning pr. enhed på 8 950 EUR, svarende til en samlet omsætning på 319 mio. EUR pr. år.
- (81) EK-modellerne af Bipper/Nemo er en del af segment B, LCV <sup>(19)</sup>: i 2012 udgjorde dette segment 3,7 % af det europæiske marked for lette erhvervskøretøjer. PSA dækkede 49 % af dette marked. I 2012 solgte PSA-koncernen 26 674 Nemo/Bipper EK på et marked på 54 514 enheder. I 2012 solgte PSA-koncernen 8 976 PV-versioner (svarende til en markedsandel på 10 %).
- (82) Ifølge de franske myndigheder har salget af disse biler ikke givet nettooverskud i bilens levetid, især fordi modellerne ikke umiddelbart er rentable i starten af deres levetid. Disse biler vil således først blive rentable efter den første generation.
- (83) PSA-koncernen vurderer konsekvenserne af denne kompensationsforanstaltning til et omsætningstab på 1,56 mia. EUR.

**c) Dieselmotorer over 2 liter**

- (84) Dette forslag til kompensationsforanstaltning har til formål at indstille produktionen af motorer på over 2 liter med henblik på EURO 6-normen. Ifølge de franske myndigheder råder PSA-koncernen over de industrielle muligheder for at fremstille sådanne motorer, navnlig EURO 6-udgaven af DW12-motoren. Til forskel fra sine konkurrenter råder koncernen ikke over benzinmotorer på over 2 liter (benzinmotorer er kun på 1,6 liter med turbo). Denne foranstaltning påvirker dermed segment D i særlig grad.
- (85) PSA-koncernens salg af privatbiler i segment D udgjorde 1 % af det europæiske marked i 2012 (svarende til 150 000 biler). Antallet af privatbiler fra PSA-koncernen med motorer på over 2 liter lå på højst 30 000 biler i de bedste år. I sine skøn har PSA-koncernen anvendt et tal på 10 000 biler pr. år med henblik på at vurdere konsekvenserne, hvilket svarer til omkring 20 % af segment D.
- (86) Med udgangspunkt i de historiske tal for 2011 og 2012 for indregistrering af privatbiler med dieselmotor med en motorstørrelse på over 2 liter vurderer PSA, at udviklingen af et privatbil med dieselmotor og plug-in-hybrid ville have bragt antallet af biler med en motorstørrelse på over 2 liter (eller en tilsvarende effekt) op på 30 000-40 000 enheder for PSA-koncernen. Ifølge de franske myndigheder svarer denne foranstaltning til 10 000 biler pr. år, svarende til et årligt omsætningstab på 200 mio. EUR.

**2.4.5.2. Afgivelse af kapacitet på fabrikken i Sevelnord til en konkurrent**

- (87) Under denne foranstaltning afgiver PSA-koncernen kapacitet på fabrikken i Sevelnord til Toyota. Anlægget i Sevelnord blev opført i 1988 i forbindelse med udvidelsen af aktiviteterne inden for la Société Européenne de Véhicules Légers (»Sevel«), et joint-venture (i det følgende betegnet »JV«) med Fiat-koncernen. I 2011 beskæftigede denne fabrik 2 700 ansatte og fremstillede i gennemsnit 420 biler om dagen (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). Der blev fremstillet i alt 94 843 biler der i 2011.

<sup>(19)</sup> Akronym for »Light Commercial Vehicles« på engelsk. Den danske betegnelse er »lette erhvervskøretøjer«.

- (88) Da Fiat ønskede at trække sig ud af dette joint venture med PSA-koncernen på anlægget i Sevelnord, indgik PSA en samarbejdsaftale med Toyota, i henhold til hvilken PSA-koncernen skulle producere lette erhvervskøretøjer, som Toyota skulle markedsføre i Europa under eget navn. Dette ville give Toyota mulighed for at opbygge et stort kundegrundlag med en lavere omkostning.
- (89) I henhold til denne aftale skal PSA-koncernen i første omgang (fra andet kvartal 2013) levere lette erhvervskøretøjer fra sine eksisterende modelserier Peugeot Expert og Citroën Jumpy («G9»). Aftalen vedrører ligeledes et samarbejde om den kommende generation af biler, der skal produceres af PSA-koncernen («K0»).
- (90) Ifølge de franske myndigheder ville PSA-koncernen uden denne aftale med Toyota have kunnet sikre rentabiliteten af sine aktiviteter inden for lette erhvervskøretøjer. Aftalen med Toyota var således ikke nødvendig for at opretholde aktiviteterne på dette anlæg.
- (91) De franske myndigheder præciserer, at denne foranstaltning bidrager til at begrænse PSA-koncernens tilstedeværelse på markedet, hvilket udgør en direkte fordel for konkurrenterne, idet:
- a) PSA-koncernen afgiver hen ved 30 % af produktionskapaciteten på Sevelnord-anlægget til Toyota.
  - b) Denne aftale giver en vigtig konkurrent, nemlig Toyota, mulighed for at komme ind på et marked, hvor man ikke tidligere har været til stede, og for at udvide sit sortiment af erhvervskøretøjer.
  - c) Aftalen giver Toyota en direkte og sikker konkurrencefordel, eftersom den giver Toyota mulighed for at få en stor del af dækningsbidraget på de biler, der er omfattet af aftalen, og for at få kunder og knytte dem til sig på et marked, hvor man ikke er til stede i dag.
  - d) Denne foranstaltning vedrører et af de markeder, hvor PSA-koncernen har en særligt betydelig tilstedeværelse (21 % for Europa i 2011).
- (92) Målt i omsætning vurderes virkningen af denne foranstaltning til 443 mio. EUR.

#### 2.4.5.3. *Opgivelse af udvikling og produktion af plug-in-hybridteknologien*

- (93) PSA-koncernen indskrænker sin tilstedeværelse på markedet ved at afslutte en aftale, som blev indgået den 25. oktober 2011 med BMW om oprettelse af et JV for udvikling og produktion af en teknologi specifikt rettet mod hybridbiler og elbiler.
- (94) Inden for dette JV udviklede og fremstillede man alle de nødvendige elektriske komponenter til en elektrisk drivlinje. PSA-koncernen og BMW har investeret mere end 100 mio. EUR i dette projekt, som ultimo 2011 beskæftigede 400 ansatte på F&U-centret i München. Lukningen af dette JV vil betyde, at PSA-koncernen trækker sig ud af segmentet for de såkaldte »plug-in«-hybridbiler gennem opsigelse af samarbejdsaftalen med BMW (segment C).
- (95) Ifølge de franske myndigheder vil PSA-koncernen ved at lukke dette JV trække sig endegyldigt ud af et segment, der betragtes som givtigt, og fratage sig selv adgangen til omkring 6 % af markedet frem mod 2016. PSA-koncernen vil ligeledes gå glip af en aftale, der er værdifuld for koncernens image på grund af partneren BMW's status.
- (96) Når PSA-koncernen trækker sig ud af JV'et med BMW, får det to konsekvenser:
- a) For det første vil meddelelsen om, at man opgiver plug-in-hybridteknologien skade koncernens image i dette segment og allerede fra 2013 få konsekvenser for PSA-koncernens salg af hybridbiler med dieselmotor. PSA-koncernen vurderer denne indvirkning (på grundlag af 10 % af mængderne) til 3 000 biler pr. år, svarende til et årligt omsætningstab på 60 mio. EUR.
  - b) For det andet vil indstillingen af udviklingen af plug-in-hybridteknologien, som efter planen skulle have været lanceret i 2016, føre til et fald på 20 000 biler i gennemsnit over tre år, svarende til et omsætningstab på 400 mio. EUR pr. år i gennemsnit.
- (97) I alt vurderer PSA-koncernen, at denne foranstaltning vil påvirke omsætningen med 1,56 mia. EUR.

#### 2.4.5.4. Forpligtelse til en maksimal penetrationsgrad for BPF

- (98) De franske myndigheder har til hensigt at forpligte sig til en maksimal penetrationsgrad <sup>(20)</sup>. Ifølge de franske myndigheder er denne procentsats steget ganske betydeligt i løbet af de senere år, både hos BPF og hos dennes konkurrenter, for BPF's vedkommende steget fra 27,5 % i 2009 til 29,8 % i 2012 og for RCI Banque SA <sup>(21)</sup> fra 30,0 % til 35,0 % i samme periode, således som det fremgår af tabel 7 nedenfor.
- (99) De franske myndigheder planlægger navnlig at forpligte sig til dette, fordi de mener, at penetrationsgraden er nem at kontrollere og kan følges ud fra offentligt tilgængelige kilder.
- (100) Forpligtelsen vil være forskellig for henholdsvis 2013 på den ene side og for 2014 og 2015 på den anden. Med hensyn til 2013 foreslås det, at man for hvert af de europæiske lande (inden for G10 <sup>(22)</sup>), hvor BPF har aktiviteter, ikke må overstige H2-satsen for 2012 forhøjet med et fleksibilitetsniveau på + 1 penetrationspoint.
- (101) For så vidt angår de følgende perioder mener de franske myndigheder, at den hastige udvikling inden for sektoren kræver, at man forudser, hvordan BPF's engagement vil variere i forhold til denne udvikling. Det foreslås derfor, at BPF's penetrationsgrad skal udvikle sig i forhold til år »n-1« ved at fastsætte en maksimal penetrationsgrad for år »n« med hensyn til udsvingene i denne sats for BPF's europæiske konkurrenter i år »n-1«. På denne måde undgår man, at BPF kobles af de tendenser, der ligger i konkurrencesituationen.
- (102) Fra den 31. december 2013 vil forpligtelsen vedrørende den maksimale penetrationsgrad i G10 for BPF for år »n« være lig med satsen for BPF i den samme perimenter for år »n-1« justeret med variationen i penetrationsgrad for sammenlignelige institutter i år »n-1«, idet det præciseres, at denne justering ikke kan medføre, at BPF's penetrationsgrad falder til under en vis minimumsværdi. De sammenlignelige institutter, som foreslås her, er segmentet »Vesteuropa« for RCI Banque SA og segmentet »Europa« for Volkswagen Financial Services (VWFS). Med henblik på at gardere sig mod tilfældige udsving hos konkurrenterne og tage højde for en penetrationsgrad for BPF, der i øjeblikket ligger lavere end hos konkurrenterne, vil der under alle omstændigheder blive fastsat et loft for den maksimale penetrationsgrad på 32,4 %, hvilket svarer til den konstaterede penetrationsgrad for G10 i andet halvår af 2012.

Tabel 7

#### Penetrationsgrad for BPF pr. land og store geografiske områder for nyvogne (i %)

	Loft for H2 2012*	Fleksibilitetsgrad	Foreslået maksimal sats*
Tyskland	[...]	+ 1,0	[...]
Østrig	[...]	+ 1,0	[...]
Belgien	[...]	+ 1,0	[...]
Italien	[...]	+ 1,0	[...]
Spanien	[...]	+ 1,0	[...]
Nederlandene	[...]	+ 1,0	[...]
Portugal	[...]	+ 1,0	[...]
Schweiz	[...]	+ 1,0	[...]
Frankrig	[...]	+ 1,0	[...]
Det Forenede Kongerige	[...]	+ 1,0	[...]

<sup>(20)</sup> Der er tale om en procentdel, der beregnes ved at sammenholde salget af biler, der finansieres med lån fra BPF-banken, med PSA-koncernens samlede salg.

<sup>(21)</sup> RCI Banque SA er et datterselskab, der er 100 % ejet af Renault SAS. RCI Banque står for finansieringen af salget af bilerne fra Renault-koncernen og Nissan-koncernen.

<sup>(22)</sup> Tyskland, Østrig, Belgien, Italien, Spanien, Nederlandene, Portugal, Schweiz, Frankrig og Det Forenede Kongerige.

	Loft for H2 2012*	Fleksibilitetsgrad	Foreslået maksimal sats*
G5-aggregat <sup>(1)</sup>	33,3	+ 1.0	34,3
M5-aggregat <sup>(2)</sup>	27,3	+ 1,0	28,3
G10-aggregat <sup>(3)</sup>	32,4	+ 1,0	33,4

<sup>(1)</sup> G5-aggregatet består af følgende lande: Frankrig, Tyskland, Italien, Spanien og Det Forenede Kongerige.

<sup>(2)</sup> M5-aggregatet består af følgende lande: Belgien, Nederlandene, Schweiz, Østrig og Portugal.

<sup>(3)</sup> G10-aggregatet omfatter de 10 lande i denne tabel.

#### 2.4.6. SKØN OVER OMSTRUKTURERINGSOMKOSTNINGERNE OG FINANSIERINGEN AF DISSE

- (103) De skønnede omkostninger ved omstruktureringen udgør 1 708,9 mio. EUR. De vedrører følgende planlagte foranstaltninger: indstilling af produktionsaktiviteterne i Aulnay i 2014, hvor der i øjeblikket er 3 000 ansatte, fokusering af produktionen i Paris-området i Poissy og ibrugtagning af anlægget i Aulnay på ny. Disse omkostninger vurderes til [400-500]\* mio. EUR i perioden 2012-2017. Omkostningerne til tilpasning af produktionsanlægget på fabrikken i Rennes, som vil medføre flytning af 1 400 arbejdspladser ud af i alt 5 600 ansatte, vurderes til [100-200]\* mio. EUR i perioden 2012-2017. Tilpasningen af PSA-koncernens struktur med bistand fra GPEC 1 og 2 («Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences» — prognosebaseret arbejdsmarkedsstyring) vil medføre samlede omkostninger på skønsmæssigt [500-600]\* mio. EUR for 2012 og 2013. Det skal bemærkes, at der ikke er tale om overlapning mellem GPEC 1- og 2-planerne og omstruktureringsomkostningerne vedrørende Aulnay og Rennes. Omkostningerne til andre foranstaltninger, navnlig omstruktureringen af salgsorganisationen for Europa og afskedigelserne i PCR (Peugeot Citroën Retail) svarende til PSA's andel af forhandlernettet, navnlig i Sydeuropa, vurderes til [100-200] mio. EUR. Endelig udgør omkostningerne ved PSA's aktiviteter inden for rammerne af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« [300-400]\* mio. EUR.
- (104) Med henblik på at finansiere omkostningerne ved omstruktureringen har PSA-koncernen siden begyndelsen af 2012 gennemført et program for afhændelse af aktiver, der har skaffet PSA-koncernen følgende:
- Afhændelse af Gefco i december 2012: 878 mio. EUR <sup>(23)</sup>
  - Afhændelse af Citer i februar 2012: 449 mio. EUR
  - Afhændelse af fast ejendom (bl.a. hovedsædet) i løbet af 2012: 628,7 mio. EUR.
- (105) Ifølge de franske myndigheder har PSA-koncernen nu frigjort likviditet for 1,956 mia. EUR, som vil blive geninvesteret i omstruktureringen af PSA-koncernen for igen at gøre virksomheden rentabel.
- (106) New Club Deal tilfører likviditet for 11,6 mia. EUR fra private banker, som bidrager til finansieringen af koncernen i omstrukturingsperioden.

#### 2.5. RENTABILITETSPLANEN FOR BPF

- (107) Planen, som de franske myndigheder har fremlagt, indeholder finansieringsprognoser og en finansieringsplan for BPF frem til udgangen af 2015. Ifølge de franske myndigheder vil afkastet af egenkapitalen i BPF være på [5-10] \* % i 2014 og på [10-20]\* % i 2016. De erindrer om, at i henhold til Kommissionens beslutningspraksis ligger afkastet af egenkapitalen, som anses for acceptabel, når man skal påvise en banks rentabilitet, i størrelsesordenen 8-12 %.

##### 2.5.1. FINANSIERINGSPLAN

- (108) BPF planlægger at øge sin langfristede bankfinansiering fra [0-5]\* mia. EUR ultimo 2012 til [5-10]\* mia. EUR ultimo 2015. Banken har ligeledes lanceret et indlånsprodukt rettet mod private, og finansieringen fra dette produkt udgør [800-900]\* mio. EUR i 2015 ifølge finansieringsprognoserne (sammenlignet med nul ultimo 2012). Finansieringen, som man har skaffet gennem sekuritiserings og udstedelse af EMTN, falder i samme periode.

<sup>(23)</sup> Nettoafhændelse af udgifter på 797 mio. EUR, hvortil kommer en ekstraordinær dividende på 100 mio. EUR, og hvorfra skal trækkes 19 mio. EUR svarende til annulleringen af cashflowet.



Tabel 8

**BPF's likviditetssituation med henblik på omstruktureringen\***

[...]\*

- (109) Bankens samlede balance og dermed dens finansieringsbehov vil ifølge prognoserne stige gradvis i prognoseperioden, fra 27 186 mio. EUR ultimo 2012 til [ $> 28\ 000$ ] mio. EUR ultimo 2015.

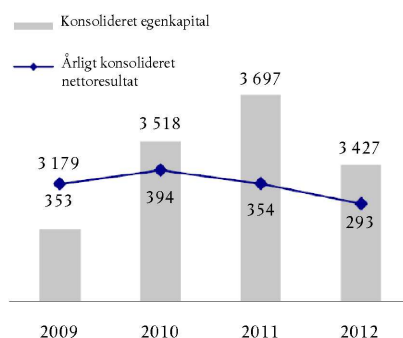
## 2.5.2. RENTABILITET OG SOLVENS

- (110) BPF har tidligere været rentabel, som det fremgår af nedenfor. Ultimo 2012 udgjorde kapitaliseringsniveauet målt i henhold til »core tier 1« <sup>(24)</sup> 13 %.

Graf 1

**Rentabilitetshistorik for BPF**

**EGENKAPITAL OG NETTORESULTAT**  
PR. 31. DECEMBER 2012 (i mio. EUR)



- (111) Banken regner med fortsat at have overskud i koncernens omstrukturingsperiode som vist i tabel 9 herunder.

Tabel 9

**Prognoser for BPF's rentabilitet**

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Forretning af egenkapital (RoE)*	8,0 %	[4-6]*	[6-8]*	[8-10]*	[10-12]*	[10-12]*

- (112) I henhold til de fremlagte oplysninger vil en indstilling af BPF's aktiviteter ikke medføre noget tab for kreditorerne. Gennem afviklingsstyring vil man efter tre år kunne fastholde et likviditetsprovenu på mellem [1-3] \*mia. og [2-4] \*mia. EUR i et stressscenario afhængigt af det anvendte stressniveau.

- (113) BPF's aktiver har meget kort løbetid og i gennemsnit en kortere løbetid end passiverne.

- (114) Bankens risikopræmie er steget fra [...] \* i 2011 til [...] \* i 2012. De nødlidende fordringer er steget gradvist fra 3 % ultimo 2008 til 4,2 % ultimo 2012.

<sup>(24)</sup> »Core tier one« er en solvensprocent, der giver mulighed for at måle bankers solvens. Den er udtryk for forholdet mellem egenkapital og aktiver (vægtet i henhold til risiko).

## 2.5.3. PENETRATIONSGRAD

- (115) Ifølge de franske myndigheder finansierer BPF med en penetrationsgrad på omkring 29,8 % af PSA-koncernens bilsalg (i 2012) en stor del af efterspørgslen på biler fremstillet af PSA-koncernen og bidrager på afgørende vis til finansieringen af koncernens salgsaktiviteter samt til hele automobildivisionen med forhandlernet og kunder.
- (116) Man anfører, at man i prognoserne går ud fra en fortsat let stigende penetrationsgrad i forhold til 2011 frem til 2017. En sådan udvikling er baseret på flere faktorer:
- At de traditionelle banker gradvist trækker sig delvis ud af denne sektor i forbindelse med en selektiv forvaltning af deres balancer i lyset af begrænsningerne på finansiering og kapital, især i forbindelse med indførelsen af Basel III.
  - Udviklingen i forbrugernes finansieringsbehov i forbindelse med den kraftigt faldende købekraft i Europa.
  - Det nuværende historisk lave renteniveau, som gør det attraktivt at finansiere bilkøb med lån.
  - Tendensen til, at bilen er ved at blive et almindeligt forbrugsgode, som nærmest kan sidestilles med en »commodity«, hvilket stemmer overens med udviklingen af lånefinansiering og månedlige betalinger.
- (117) Udviklingen i BPF's penetrationsgrad opdelt på geografisk område og segment (B, C, D, H og EK) illustreres i tabel 10 nedenfor (AP betyder »Automobile Peugeot«, og AC betyder »Automobile Citroën«)

Tabel 10

**BPF's penetrationsgrad opdelt på geografisk zone, pr. bilsegment og pr. mærke (%)**

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
<b>Frankrig</b>						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
EK						
<b>I alt</b>						
<b>Det Forenede Kongerige</b>						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segment D						
Segment H						
EK						
<b>I alt</b>						
<b>Tyskland</b>						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
EK						
<b>I alt</b>						
<b>Italien</b>						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
EK						
<b>I alt</b>						
<b>Spanien</b>						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
EK						
<b>I alt</b>						
<b>I alt G5</b>						
Segment B	[28-33]*	[31,6-36,6]*	[33,1-38,1]*	[26,5-31,5]*	[29-34]*	[34,4-39,4]*
Segment C	[20,4-25,4]*	[21,6-26,6]*	[22,7-27,7]*	[18,9-23,9]*	[25,5-30,5]*	[29,1-34,1]*

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segment D	[20-25]*	[17,8-22,8]*	[18,5-23,5]*	[20,6-25,6]*	[20,9-25,9]*	[22,2-27,2]*
Segment H	[12,4-17,4]*	[28,6-33,6]*	[0,0-2,5]*	[20,7-25,1]*	[19,2-24]*	[14,6-19,6]*
EK	[24,6-29,6]*	[25,9-30,9]*	[24,9-29,9]*	[26,7-31,7]*	[28-33]*	[29,6-34,6]*
<b>I alt</b>	[25,1-30,1]*	[25,4-30,4]*	[26,8-31,8]*	[25,1-30,1]*	[26,7-31,7]*	[30,6-35,6]*
<b>Segment B</b>	Ion, 107, 1007, 206+, 207, 208, Czero, C1, C3, DS3, C2, C3 Picasso					
<b>Segment C</b>	307, 308, 3008, 4008, 5008, RCZ, C4, C4 Picasso, C4 Aircross, DS4, Xsara Picasso					
<b>Segment D</b>	407, 4007, 508, 807, C5, DS5, C8, C Crosser					
<b>Segment H</b>	607, C6					
<b>EK</b>	Partner, Bipper, Expert, Boxer, Berlingo, Nemo, Jumper, Jumpy					

#### 2.5.4. AFHÆNGIGHED AF KONCERNEN

- (118) Ifølge de franske myndigheder hænger BPF's rating sammen med PSA's, således som det også fremgår af den tætte korrelation mellem afkastet af koncernens og bankens obligationer.
- (119) I deres rapporter har ratingbureauerne fastslået sammenhængen mellem PSA-koncernens og BPF's rating ved at fastsætte en maksimal afvigelse på to niveauer mellem koncernens og captive-bankens rating <sup>(25)</sup>. Den 14. februar 2013 blev BPF's rating nedjusteret til »non investment grade«.

#### 2.6. KLAGEN

- (120) Den anonyme klager vurderer, at den franske stats garanti vil give BPF mulighed for at tilbyde PSA's forhandlere og kunder mere favorable kreditvilkår end de vilkår, som konkurrerende bilproducenters captive-banker er i stand til at tilbyde.

### 3. BEGRUNDELSER FOR AT INDLEDE PROCEDUREN

- (121) I åbningsskrivelsen udtrykte Kommissionen tvivl af følgende grunde:

#### 3.1. RENTABILITETSPLANEN FOR BPF

- (122) For så vidt angår rentabilitetsplanen for BPF, som skal analyseres i lyset af bankmeddelelsen, udtrykker Kommissionen tvivl på grund af usikkerheden om PSA-koncernens samlede rentabilitet.

#### 3.2. PSA-KONCERNENS OMSTRUKTURERINGSPLAN

- (123) For så vidt angår omstruktureringsplanen for industrikoncernen, som skal analyseres i lyset af ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering, vurderede Kommissionen, at der herskede tvivl om følgende elementer:

##### 3.2.1. TVIVL OM GENETABLERING AF VIRKSOMHEDENS RENTABILITET

- (124) Kommissionen ønskede at indhente bemærkninger fra tredjemand om:

- a) Hypoteserne for udviklingen på bilmarkedet i Europa og i resten af verden, navnlig hvorvidt disse hypoteser var tilstrækkeligt konservative.

<sup>(25)</sup> Forskellen ligger i øjeblikket på tre *notches* for Moody's, hvilket afspejler fordelene ved garantien for BPF.

- b) De foreslåede omstrukturingsforanstaltninger med henblik på at sikre genetablering af PSA-koncernens rentabilitet.
- c) Projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« bidrag til genetableringen af virksomhedens rentabilitet og navnlig sammenhængen i denne F&U-investering, der havde til formål at lancere et forskningsprogram for »mild-hybridation« med henblik på den annoncerede opgivelse af »plug-in«-hybridteknologien, som koncernen angav at beherske.

### 3.2.2. TVIVL VEDRØRENDE KOMPENSATIONSFORANSTALTNINGERNE

- (125) Kommissionen ønskede at indhente bemærkninger fra tredjemænd om betegnelsen på de foreslåede foranstaltninger som kompensationsforanstaltninger i henhold til ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering, deres størrelse, og hvorvidt de var hensigtsmæssige i lyset af risikoen for konkurrenceforvredning, der opstår som følge af støtten.

## 4. FRANKRIGS BEMÆRKNINGER TIL ÅBNINGSSKRIVELSEN

### 4.1. STØTTEBELØBET

- (126) De franske myndigheder mener, at støttebeløbet ikke kan svare til de nominelle garantibeløb, at BPF's emissioner nødvendigvis skal gennemføres med en likviditetspræmie og med variabel risiko, som uden tvivl vil være højere end de 24 basispoint, som man konstaterede ved emissionen, der blev gennemført takket være redningsstøtten, og at referenceperioden for medregning af BPF's historiske afkast burde være tre måneder.
- (127) Ifølge de franske myndigheder er de to kumulative betingelser, der gør det muligt at anse støttebeløbet for værende af samme størrelse som det garanterede beløb, dvs. en særdeles stor sandsynlighed for, at låntager ikke kan tilbagebetale det beløb, der er omfattet af garantien, og tilstedeværelsen af ekstraordinære omstændigheder, ikke opfyldt i den foreliggende sag. Derfor svarer støttebeløbets andel af statsgarantien til forskellen mellem den samlede finansieringsomkostning som følge af garantien og selve garantien, og den samlede finansieringsomkostning, som virksomheden skulle have betalt uden garantien.
- (128) Stadig ifølge de franske myndigheder er hypotesen om, at BPF har betalt en overpris på 40 basispoint, begrundet. De emissioner, som BPF foretog den 25. marts 2013, skete i følge de franske myndigheder på et særdeles gunstigt marked. De *spreads* i forhold til en sammenlignelig statsobligation, som man konstaterede på tidspunktet for denne emission (24 basispoint), tyder på, at der er tale om historisk lave niveauer. De franske myndigheder mener f.eks., at investorerne normalt ville kræve et højere udbytte for en captive-bank inden for automobilsektoren end for offentlige instanser som UNEDIC <sup>(26)</sup> eller CADES <sup>(27)</sup>, og dette skyldes navnlig, at de ville have disponible kreditlinjer til at foretage sådanne transaktioner med CADES eller UNEDIC, og at de ikke nødvendigvis havde det samme til en transaktion med BPF.
- (129) Endelig vil den referenceperiode, som de franske myndigheder har fastsat (der går fra den 12. juli til den 16. oktober 2012), være den bedst egnede til at afspejle det reelle afkast af BPF's obligationer på markederne under hensyntagen til PSA-koncernens problemer og ikke meddelelsen om statsgarantien.

### 4.2. OM BPF'S RENTABILITET

- (130) De franske myndigheder tager Kommissionens synspunkt om, at BPF ikke har solvensproblemer eller rentabilitetsproblemer, til efterretning, og at likviditetsproblemerne udelukkende skyldes forbindelsen til PSA-koncernen.
- (131) Den ønsker imidlertid at fremføre følgende bemærkninger:
- a) Ifølge de franske myndigheder var stigningen på BPF's balance moderat og i overensstemmelse med inflationsprognoserne. Denne stigning skyldtes de forværrede makroøkonomiske forhold og forbrugernes hyppigere brug af låntagning til finansiering af bilkøb.
  - b) Som reaktion på Kommissionens argument om, at man burde undgå, at BPF finansierer dårlige lån for at øge PSA-koncernens omsætning ad kunstig vej, erindrer de franske myndigheder om, at:

<sup>(26)</sup> Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (landsdækkende organisation for beskæftigelse inden for industri og handel).

<sup>(27)</sup> Caisse d'amortissement de la dette sociale (kasse til forvaltning af afbetaling af offentlig gæld).

- det eneste formål med denne kompensationsforanstaltning over for BPF er at reducere konkurrenceintensiteten af dens adfærd og begrænse dens markedsandel
- andelen af »non performing loans«, omkring 4 %, har kun ændret sig en smule i løbet af de forgangne tre år
- BPF fastlægger sin risikopolitik uafhængigt og under tilsyn af l'Autorité de contrôle prudentiel (det statslige banktilsyn).

Andelen af tvivlsomme fordringer følges tæt af ratingbureauerne og af BPF's revisionsudvalg, og enhver ændring af bankens risikopolitik ville være umulig ifølge de franske myndigheder.

#### 4.3. OM GENETABLERING AF PSA-KONCERNENS RENTABILITET

##### 4.3.1. MED HENSYN TIL HYPOTESERNE FOR MARKEDSUDVIKLINGEN

- (132) Først og fremmest mener de franske myndigheder, at PSA-koncernens prognoser ikke afkræftes af hverken udviklingen på markedet i første kvartal af 2013 eller af forskellen mellem de forventede resultater for 2012 og de faktiske resultater for dette år.
- (133) Ifølge de franske myndigheder havde PSA-koncernen forudset det fortsatte fald i omsætningen i 2013, idet man i lighed med instituttet *IHS Global Insight* vurderede, at det endelige fald på markedet ville være på 4 % mellem 2012 og 2013.
- (134) De franske myndigheder indsendte ajourførte finansielle prognoser baseret på mindre optimistiske hypoteser end prognoserne i betragtning 54-58 i åbningsskrivelsen. Den strategiske retning, der beskrives i de samme betragtninger i åbningsskrivelsen, er fortsat uændret.
- (135) Ændringerne af prognoserne skyldes ajourføringen af prognoserne for udviklingen på »Europe 30«-markedet, som udarbejdes af instituttet *IHS Global Insight*, og som afspejles i omsætningen i automobilektoren, som blev lavere i løbet af prognoseperioden.
- (136) Det »ugunstige« scenario, hvor PSA-koncernens omsætning faldt (i forhold til medianscenariet) med yderligere 100 000 biler pr. år i Europa regnet fra 2013, er ligeledes blevet ajourført.

Tabel 11

#### Det europæiske markeds størrelse i følge prognoser fra IHS Global Insight og PSA's markedsandel

	2013	2014	2015	2016	2017
Størrelsen af det europæiske marked (Europe 30), i henhold til <i>IHS Global Insight</i> i april 2013 (1 000 biler)	131 497	131 926	141 768	151 371	151 991
PSA's andel af det europæiske marked*	[10-14]	[10-14] %	[10-14] %	[9-13] %	[9-13] %

Tabel 12

**Prognose for PSA-koncernens omsætning (mio. EUR)**

	2013	2014	2015	2016	2017
Medianscenario i åbningskrivelsen*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Aktualiseret medianscenario*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[59 000-64 000]	[60 000-65 000]
Aktualiseret ugunstigt scenario (forskel på - 100 000 biler pr. år)*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-70 000]	[60 000-65 000]

Tabel 13

**Prognose for automobildivisionens omsætning (mio. EUR)**

	2013	2014	2015	2016	2017
Medianscenario i åbningskrivelsen*	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Aktualiseret medianscenario*	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]
Aktualiseret ugunstigt scenario (forskel på - 100 000 biler pr. år)*	[35 000-40 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]

- (137) For så vidt angår likviditeten, betyder ajourføringen et lavere cashflow på driften, mens cashflowet for investeringsaktiviteterne forbliver det samme. Dette fører til et forventet gælds niveau [...]\*, der ligger højere end prognoserne i åbningskrivelsen, og det forventede gælds niveau i dette medianscenario ligger højere end det niveau, der tidligere blev præsenteret i det ugunstige scenario.
- (138) PSA har ligeledes præsenteret prognoser for nettogælden i et mere stresset scenario, hvor PSA-koncernens omsætning faldt (i forhold til medianscenariet) med yderligere 200 000 biler pr. år i Europa fra 2013. Niveaulet for nettogælden i de forskellige scenarier præsenteres i tabel 14 nedenfor. I henhold til tallene fra PSA øger en stressfaktor på 100 000 biler nettogælden [...]\* med [200-400]\* mio. EUR pr. år.

Tabel 14

**Nettogæld [...]\* i mio. EUR**

	2013	2014	2015	2016	2017
Medianscenarie i åbningskrivelsen	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktualiseret medianscenario	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	2013	2014	2015	2016	2017
Aktualiseret ugunstigt scenario (forskel på – 100 000 biler pr. år)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktualiseret mere stresset scenario (forskel på – 200 000 biler pr. år)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (139) De franske myndigheder mener i øvrigt, at det relevante element i grundlaget for hypoteserne for genetablering af PSA-koncernens rentabilitet på lang sigt ikke er omsætningen, men resultatet på den løbende drift. På et møde i tilsynsrådet den 6. november 2012 blev dette vurderet til et tab på [1 000-2 000]\* mio. EUR, idet det endelige resultat udgjorde et tab på 1 504 mio. EUR (svarende til en forskel på mindre end [0-3] %).
- (140) De franske myndigheder mener ligeledes, at udsigterne for markedsudviklingen, som PSA-koncernen anvender som udgangspunkt, er særdeles forsigtige, mens tallene fra analytikerne, som danner grundlag for Kommissionens ræsonnement, er mangelfulde og kan anfægtes.
- (141) Alle de berørte aktører mener rent faktisk, at markedet har nået bunden, og at det fra nu af kun kan gå fremad. Generelt understreger man i de seneste analyser <sup>(28)</sup> en forbedring af de makroøkonomiske vilkår i Europa i løbet af de kommende år. Denne forbedring vil ifølge de franske myndigheder nødvendigvis smitte af på automobilsektoren.
- (142) Endelig mener de franske myndigheder, at Kommissionen har foretaget et ikkeselektivt udvalg af notaterne fra finansanalytikerne og har tilsidesat de notater, der lå tæt på prognoserne fra PSA-koncernen. Under alle omstændigheder anfægter de franske myndigheder brugen af finansielle analyser til at vurdere en omstrukturingsplan på mellemlang sigt. De mener rent faktisk, at finansanalytikernes opgave er at rådgive om køb eller salg af værdipapirer i henhold til et fastsat kursmål. De fokuserer ikke hovedsagelig på den forudsete salgsvolumen og heller ikke på omsætningsskønnene. Disse vurderinger vil således meget ofte være uden sammenhæng med de grundlæggende økonomiske forudsætninger.
- (143) Derfor mener de franske myndigheder, at de med henblik på gennemførelsen af omstrukturingsplanen kan tage udgangspunkt i prognoserne fra instituttet *IHS Global Insight*, som vil blive vurderet med anvendelse af en stressfaktor, og ikke tage hensyn til finansanalytikernes hypoteser.
- (144) Endelig understreger de franske myndigheder, at den private sektor tror på, at PSA-koncernen igen kan blive rentabel. Denne tro kommer først og fremmest til udtryk gennem en styrkelse af alliancen mellem PSA og GM med underskrivelsen den 20. december 2012 af endelige aftaler om tre bilprojekter og etableringen af en fælles indkøbsvirksomhed. Bankfinansieringen på 11,6 mia. EUR, som BPF har opnået, er i øvrigt bevis på markedets tillid til, at situationen vil forbedre sig. Endelig viser de seneste sekuritiseringsoperationer, som BPF har foretaget, at markedet ikke skræmmes væk af risikoen ved automobilaktiviteterne.

#### 4.3.2. OM UDNYTTELSESGRADEN AF PSA-KONCERNENS KAPACITET OG DIVERSIFIKATIONEN AF OMSÆTNINGEN

- (145) De franske myndigheder mener, at Kommissionens tvivl vedrørende udnyttelsesgraden er ubegrundet, idet man ikke tager højde for lukningen af anlægget i Aulnay, som ifølge de franske myndigheder vil rette op på PSA-koncernens manglende konkurrenceevne inden for segment B. Eftersom PSA-koncernen er udsat for en meget stærk konkurrence i dette segment, vil denne lukning have stor betydning for genetableringen af koncernens rentabilitet.

<sup>(28)</sup> Udsigter for verdensøkonomien, kapitel 1 og 2, april 2013.



- (146) De franske myndigheder mener, at PSA-koncernen har truffet alle nødvendige foranstaltninger for at nå sit mål om, at 50 % af omsætningen skal hentes uden for Europa i 2015: åbning af en tredje fabrik og de nye forhandlere i Kina, fornyelse af udvalget af biler, der sælges i Latinamerika, lancering af to modeller, der er specifikt beregnet til salg uden for Europa og endelig, inden for rammerne af alliancen med GM, udvikling af en fælles platform for salg af biler i segment B i Europa og i resten af verden, fælles udvikling af en ny generation af små økonomiske benzinmotorer og bilprojekter i Latinamerika, Rusland og andre vækstmarkeder.

#### 4.3.3. OM PROJEKTET »50CO<sub>2</sub>CARS« BIDRAG TIL GENETABLERING AF PSA-KONCERNENS RENTABILITET

##### a) Om projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« sammenhæng med PSA-koncernens omstrukturingsplan

- (147) De franske myndigheder understreger, at den store F&U-indsats i forbindelse med »50CO<sub>2</sub>Cars« har til formål at sikre beherskelsen af en teknologi, der kan forbedre dieselmotorers miljø- og energiregnskab. I denne forbindelse bidrager dette F&U-projekt til at gennemføre en strategi, hvor man ønsker at vende den nedadgående tendens i salget af dieselmotorer.
- (148) Dieselmotorer udgør i øjeblikket en vigtig indtægtskilde for PSA-koncernen: I 2012 var [60-80]\* % af de solgte PSA-biler i Europa udstyret med denne motortype. PSA råder over et optimeret industrielt apparat, et godt image og en god rentabilitetsgrad for denne type biler, bedre end for benzinmotorer. Den nuværende situation er imidlertid stadig ugunstig: det gradvist dårligere image for denne motortype i Europa, udviklingen i lovgivning og normer (Euro VI), som kan medføre en ekstraomkostning på dieselmotorer sammenlignet med benzinmotorer og dermed stille salget af dieselmotorer dårligere, så meget desto mere fordi strategien for tilpasningen til normerne via »downsizing«<sup>(29)</sup>, som man hidtil har anvendt har nået sin grænse, og fordi visse stater eller geografiske enheder planlægger at indføre en afgiftsmæssig ramme, der stiller dieselmotorer dårligere. PSA skønner, at det tabte dækningsbidrag, fordi salget af dieselmotorer erstattes af salg af benzinbiler på det europæiske marked, ligger i størrelsesordenen [500-700]\* mio. EUR. I en situation, hvor husholdningernes købekraft er faldende, og forbrugerne bliver stadig mere miljøbevidste, bliver målsætningen om at fastholde dieselmotorernes konkurrenceevne og image (i forhold til benzinmotorerne) af central betydning for PSA-koncernen. Prisniveauet for de eksisterende diesel-hybridbiler er ikke fremmede for en større udbredelse, så derfor vil det være nødvendigt med store investeringer i F&U for at gøre denne teknologi tilgængelig for de mange. Ved at genoprette dieselmotorernes konkurrenceevne og image vil projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« ifølge de franske myndigheder desuden sandsynligvis kunne bidrage positivt til, at PSA-koncernens rentabilitet kan genoprettes, ikke kun ved at fastholde salget af PSA-koncernens dieselmotorer, men også ved at fastholde producentens dækningsbidrag. Hvis industrialiseringsplanen desuden skulle lykkes, vil den teknologi, der kommer ud af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars«, udgøre et vigtigt vækstpotentiale frem imod 2020 på et nyt marked. Muligheden for at udnytte de sandsynlige afsætningsmuligheder for »mild-hybrid«-dieselmotorer efter afslutningen af omstrukturingsplanen vil give mulighed for at sikre en omsætningsstigning takket være diversifikation i retning af et givtigt segment og være i overensstemmelse med koncernens centrale mål (biler i store serier).
- (149) Med hensyn til nødvendigheden af at investere skelner de franske myndigheder mellem en reduktion af investeringer, der foreslås »som kompensationsforanstaltning«, og som har til formål at begrænse konkurrencefordreningen i forbindelse med statsstøtte, og opretholdelsen af de nødvendige F&U-investeringer for virksomheden for at »sikre rentabilitet på lang sigt«. De franske myndigheder understreger, at Kommissionen i sin beslutningspraksis flere gange har medgivet, at genetablering af en virksomheds rentabilitet kan ske gennem lancering af nye produkter med henblik på at øge omsætningen<sup>(30)</sup>.
- (150) Myndighederne forklarer, at manglen på specifik statsstøtte til projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« inden for rammerne af omstrukturingsplanen tvinger PSA til at gennemføre et »kontrafaktisk« projekt. Koncernen kunne ikke selv have klaret alle de teknologiske forhindringer, og uden det mulige samarbejde med de udvalgte partnere i »50CO<sub>2</sub>Cars« ville koncernen have begrænset sine investeringer til et minimum blot for at sikre, at dieselmotorerne levede op til den lovbestemte udvikling. De franske myndigheder understreger i denne forbindelse, at de offentlige myndigheders indgriben ikke begrænsede sig til et økonomisk tilskud til PSA-koncernen med henblik på gennemførelsen af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars«, men derimod gav mulighed for at samle et konsortium af partnere (virksomheder, foreninger, forskningslaboratorier osv.), hvis koordinerede indsats var en nødvendighed for at fjerne de teknologiske hindringer for udviklingen af en billig hybrid dieselbil. De præciserer, at en manglende godkendelse af statsstøtte til PSA-koncernen i dennes egenskab af leder af »50CO<sub>2</sub>Cars« efter al sandsynlighed ville have bragt projektets gennemførelse i fare, ikke bare for koncernen selv, men for alle partnerne. Den

<sup>(29)</sup> Det drejer sig om at begrænse CO<sub>2</sub>-emissionerne og samtidig også begrænse motorernes størrelse ved at montere en hensigtsmæssig turboladning.

<sup>(30)</sup> Kommissionens afgørelse af 1. december 2004, sag C-504/03, Bull. betragtning 51, Kommissionens afgørelse af 18. februar 2004, sag C-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, betragtning 236, afgørelse af 3. juli 2001, sag C-33/98, Babcock Wilcox Espana SA, betragtning 98.

kontrafaktiske strategi med erstatning af diesel med benzin medfører ekstraomkostninger og skulle gennemføres med risiko for en betydelig industriel risiko: at give afkald på en ekspertise inden for diesel, manglende omsætning i overgangsperioden, brug af ressourcer til at tilpasse og omlægge koncernens produktionsapparat til benzinmotorer, ressourcer, som ellers ville have været nødvendige for at genoprette rentabiliteten.

- (151) Sammenfattende mener de franske myndigheder, at projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« både var nødvendigt for at bevare rentabiliteten i kernen af PSA-koncernens industrielle aktivitet (dieselmotorer) og for at sørge for den endelige genetablering af koncernens rentabilitet ved at sikre den vækstmuligheder efter omstruktureringen (ny serie af innovative og rentable biler). Denne F&U-investering var således i fuld overensstemmelse med målene for omstrukturingsplanen.

**b) Om den tvivl, som Kommissionen fremfører i åbningskrivelsen**

- (152) De franske myndigheder forstår på åbningskrivelsen, at Kommissionen med udgangspunkt i PSA-koncernens påståede efterslæb på F&U-området mente, at projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« »kun kunne være nødvendigt for genetablering af PSA-koncernens rentabilitet, hvis det kunne give koncernen mulighed for at indhente det efterslæb inden for F&U, som var opstået i forhold til konkurrenterne«. De anfægter selve princippet bag en sådan analyse.

- a) For det første gentager de franske myndigheder, at projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« vil kunne bidrage til, at koncernen kan genoprette rentabiliteten, fordi det kan bidrage til at genoprette dieselbilernes miljøimage samt skabe en ny forbrugsdynamik (konceptet med hybridbiler, der er tilgængelige for flest mulig forbrugere) og vækstreserve efter afslutningen af omstrukturingsplanen.

- b) For det andet vedrører det strukturelle handicap inden for F&U, som i anmeldelsen blev fremstillet som en faktor, der kunne forklare visse af PSA-koncernens vanskeligheder, en forsinkelse i standardiseringen af komponenter, som mindsker produktiviteten af F&U-indsatsen i forhold til konkurrenternes (stordriftsfordele). Men projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« giver netop mulighed for at rette op på dette, idet:

— projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« i første omgang forbedrer standardiseringen af visse bilkomponenter, især drivlinjen

— for det andet vil betingelserne for gennemførelsen af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« forbedre produktiviteten af PSA-koncernens F&U-indsats, især takket være synergier som følge af koordineringen af arbejdet med forskellige partnere, men også gennem opfølgning af det arbejde, som de offentlige myndigheder, der har udbetalt støtten, foretager.

- c) Som det tredje og vigtigste anfægter de franske myndigheder, at det kriterium, som Kommissionen anvender i betragtning 169 i åbningskrivelsen, som er baseret på, at PSA-koncernen har et efterslæb inden for F&U, udgør »juridisk nyskabelse«. De mener, at de hidtidige argumenter er tilstrækkelige til at påvise, at projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« har ydet et positivt bidrag til genetableringen af PSA-koncernens rentabilitet. Det er derfor kun af subsidiær betydning, at de går ind på spørgsmålet om, hvorvidt et sådant kriterium er opfyldt i den foreliggende sag:

*i) Eksistensen af et teknologisk efterslæb inden for hybridteknologier*

- (153) Ifølge de franske myndigheder er kriteriet om et akkumuleret efterslæb inden for F&U opfyldt af følgende tre grunde:

- a) I første omgang anfører de, at de tre teknologiske bestanddele af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« er rettet mod teknologiske områder, hvor PSA-koncernen har akkumuleret et efterslæb:

— I forbindelse med dieselmotorer vedrører efterslæbet teknologier til begrænsning af motorernes forbrug. Men projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« er netop rettet mod dette område.

— Med hensyn til transmission havde PSA-koncernen opbygget et efterslæb med hensyn til transmissioner med dobbeltkobling, de såkaldte DCT (»dual clutch transmissions«), især fordi man havde en præference for automatiske eller robotstyrede gearkasser, de såkaldte »BVMP«, selv om denne teknologi har vist sig at være mindre kommercielt fordelagtig end sin rival. Projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« giver således virksomheden mulighed for at afhjælpe et dobbelt efterslæb inden for DCT- og eDCT-transmissioner.

- Med hensyn til hybridsystemer havde PSA-koncernen et efterslæb med beherskelsen af en hybridteknologi til en rimelig pris, som var tilstrækkelig generisk til at kunne masseproduceres. Men de konkurrerende producenter som Toyota, Honda eller VAG<sup>(31)</sup> råder angiveligt over (eller vil snart få adgang til) generiske hybridteknologier, som er mere velegnede til massemarkedet. I denne forbindelse bekræfter de franske myndigheder Kommissionens foreløbige analyse (som fremsættes i betragtning 187 i åbningsskrivelsen), ifølge hvilken den nuværende mikrohybridteknologi<sup>(32)</sup> Stop & Start er utilstrækkelig til at nå »den teknologiske grænse med hensyn til CO<sub>2</sub>-gevinster«, som kræver, at man mestrer en »mild-« og/eller »full-hybrid«-teknologi. Ambitionerne med projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« er derfor at indhente et teknologisk efterslæb inden for hybridsystemer.
- b) For det andet mener de, at projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« giver PSA-koncernen mulighed for at indhente sit efterslæb ved at fjerne en række teknologiske hindringer inden for hybridteknologien:
- Dieselmotorerne, der udvikles inden for rammerne af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars«, gør det muligt at nå CO<sub>2</sub>-emissioner på [50-70]\* g/km i segment B (motorer med en effekt mellem 40 og 70 kW), bl.a. udelukkende ved brug af Stop & Start-teknologien, således at PSA inden 2017-2018 kan få adgang til en dieselmotor med lavt forbrug og et emissionsniveau, der svarer til konkurrenterne på det europæiske marked.
- Den direkte eDCT-transmission med dobbelt kobling gør det muligt at optimere energiudnyttelsen af hybriddrivlinjen, idet den samtidig er kompatibel med en lang række forskellige elektromotorer. Standardiseringen vil give PSA-koncernen mulighed for at indhente det teknologiske efterslæb, der er opstået.
- Endelig med hensyn til hybridsystemet betyder projektet »50CO<sub>2</sub>Cars«, at omkostningerne reduceres kraftigt, både som følge af en minimal energidimensionering (effektbatteri og -elektronik) og en optimering af den mekaniske arkitektur (kobling mellem elektromotoren og drivlinje). På samme måde giver standardiseringen af hybridsystemet mulighed for at øge produktionsvolumenen og dermed gøre det mere tilgængeligt i segment B.
- c) Endelig omtaler de franske myndigheder den eventuelle strategiske omlægning, som betyder, at projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« gennemføres, samtidig med at man opgiver »plug-in«-hybridteknologien. I denne forbindelse understreger de, at de to teknologier (»mild-hybrid« og »plug-in«) hverken har den samme rækkevidde eller de samme kommercielle konsekvenser. Mens prisen betyder, at sidstnævnte<sup>(33)</sup> er begrænset til »luksusbiler« (med betydelige følgevirkninger med hensyn til mærkets image, navnlig over for virksomhedskunder), vil adgangen til førstnævnte give mulighed for at sigte mod en bred vifte af sociale kategorier (lav- til mellemindtægter) og dermed tilfredsstille en større del af koncernens kunder. De franske myndigheder understreger, at disse to teknologiske løsninger ikke gensidigt udelukker hinanden, og at PSA-koncernen oprindeligt ønskede at føre dem begge frem i front med henblik på at samle salget af hybride luksusbiler med »plug-in«-teknologi og lettere tilgængelige hybridbiler i segment B og C. Derfor udgør opgivelsen af »plug-in«-hybridteknologien som en kompensationsforanstaltning ikke nogen »strategisk vending«, men indstillingen af en kommercielt levedygtig teknologi, der ikke bringer koncernens genetablering af virksomhedens rentabilitet i fare. Projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« udgør en integrerende del af omstrukturingsplanen, således at de franske myndigheder anser den foreslåede hybridteknologi for at være i fuld overensstemmelse med hybridteknologien i omstrukturingsplanen.
- ii) *Sammenhæng mellem de midler, som anvendes til »50CO<sub>2</sub>Cars«, og resten af omstrukturingsplanen*
- (154) Ifølge de franske myndigheder passer tilpasningen af PSA-koncernens produktionsapparat til gennemførelsen af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« ind i omstrukturingsplanens logik. Navnlig standardiseringen af drivlinje og transmissioner til koncernens dieselmotorer gør det muligt at rationalisere og optimere produktionsapparatet:
- a) Inden for dieselmotorer udgør investeringerne i anlæggene i Trémery og Douvrin [100-200]\* mio. EUR, eller [0-5]\* % af de planlagte [10-20]\* mia. EUR i investeringer i omstrukturingsplanens varighed, en andel som de franske myndigheder betegner som »særligt betydelig«. Denne økonomiske indvirkning ville i øvrigt have været indarbejdet i PSA-koncernens prognoser for mellemlang sigt allerede

(31) VAG-koncernen har angiveligt på sin seneste kongres præsenteret en modulopbygget udgave (»assembly kit«) af sin hybridteknologi, der gør det muligt at tilpasse et hybridsystem til alle koncernens forskellige bilmodeller til en meget lav pris. Kilde: Præsentation på VAG-koncernens 34. symposium i Wien, den 26. april 2013, s. 28.

(32) »Micro hybridation«-teknologien svarer til effekter mellem 2 og 4 kW, »mild hybridation« mellem 8 og 15 kW, og »full hybridation« over 20 kW.

(33) De franske myndigheder bekræfter, at hvis PSA-koncernen havde industrialiseret »plug-in«-teknologien under økonomisk acceptable forhold, vil den allerede have behersket denne teknologi.

i november 2012 og være med i den ajourførte udgave af dokumentet, idet de franske myndigheder mener, at disse investeringer stemmer overens med logikken i den anmeldte omstrukturingsplan. Hvad angår den industrielle indvirkning, har foranstaltningerne til formål at ændre <sup>(34)</sup> eksisterende produktionskapacitet for dieselmotorer med konstant formfaktor. Produktionskapaciteten øges ikke, da den vurderes til at være tilstrækkelig til de forventede [100 000-200 000] på dette stadie af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars«, men en del af produktionsapparatet ændres fra et segment med overkapacitet til et segment med potentiel underkapacitet, fordi dette er i udvikling (intern vurdering til fordel for attraktive produkter).

- b) Med hensyn til transmissioner bekræfter de franske myndigheder analysen i betragtning 202 i åbningsskrivelsen: Hvis projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« bliver en succes, vil den produktion, der i øjeblikket foregår eksternt, blive gjort intern <sup>(35)</sup>. De nødvendige investeringer, som allerede er medtaget i den anmeldte omstrukturingsplan, fastholdes i den ajourførte prognose på mellemlang sigt. De franske myndigheder vurderer, at denne internaliseringsstrategi er i overensstemmelse med ønsket om at sikre genetableringen af koncernens rentabilitet. Med hensyn til finansieringen vil denne operation give mulighed for at internalisere dækningsbidraget og undgå kursrisikoen i forhold til Japan <sup>(36)</sup> samt omkostninger/forsinkelser på grund af logistikken uden at begrænse PSA-koncernens muligheder for hurtigt at tilpasse sig efterspørgslen.
- c) Endelig udgør investeringerne i hybridsystemet [40-50] mio. EUR for gennemførelsesperioden for omstrukturingsplanen, svarende til mindre end [0-5] % af det samlede forudsete beløb, en andel som de franske myndigheder vurderer som meget begrænset. De vedrører desuden et nyt marked (hvor der derfor ikke findes overkapacitet). De passer således ind i logikken i PSA-koncernens omstrukturingsplan.

iii) *En positiv indvirkning på koncernens omsætning og rentabilitet*

(155) Ifølge de franske myndigheder vil projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« give mulighed for at skabe dynamik i PSA-koncernens omsætning og rentabilitet, når omstrukturingsplanen er gennemført.

- a) Som svar på Kommissionens spørgsmål i betragtning 210 og 211 i åbningsskrivelsen (om det fornuftige i en strategi, hvor dieselmotorer gives forrang i forhold til benzinmotorer) og i betragtning 216 (om forretningsplanen for projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« og troværdigheden af den underliggende hypoteser) mener de franske myndigheder, at den forfulgte strategi ikke blot er legitim rent industrielt, men også vil have en positiv indvirkning på koncernens omsætning. I stedet for at udvikle en billig hybridteknologi til benzinmotorer er det en fordel at investere i en forbedring af dieselmotorernes miljø- og energiregnskab for i første omgang at »afhjælpe forbrugernes tilbageholdenhed« og i anden omgang at tilpasse <sup>(37)</sup> resultaterne af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« til benzinmotorer, som herefter kan sælges af udstyrsproducenter over hele verden og derved styrke rentabiliteten af de foretagne investeringer takket være stordriftsfordelene. Det fornuftige i PSA's planlagte strategi bekræftes i øvrigt gennem markedsundersøgelser, som samstemmende <sup>(38)</sup> viser et stigende salg af rene dieselmotorer i de kommende år.
- b) For så vidt angår de økonomiske virkninger af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars«, har de franske myndigheder fremlagt en forretningsplan baseret på hypoteser, som i høj grad går igen i forskellige artikler i pressen, og som omfatter de forventede strømme frem til 2026 (og som er begrundede i henhold til de kommende ajourføringer og derefter af udskiftningen af EURO VI-normerne i denne tidshorisont). F&U-arbejdet inden for projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« skal foregå mellem 2013 og 2017, således at de første motorer kan komme på markedet mellem medio 2016 og primo 2017 efterfulgt af et økonomisk hybridsystem kort efter. Man har anvendt to ajourføringssatser (på henholdsvis [10-13]\* % og [13-15]\* %) ved beregningerne af rentabiliteten, idet den anden tager bedre hensyn til de seneste stigninger i finansieringsomkostningerne. Der indregnes ingen indtægter fra patentering af visse resultater af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars«. Endelig er salgsmængder og -priser for

<sup>(34)</sup> Ordet »ændre« er understreget i den originale franske tekst, som de franske myndigheder har fremsendt.

<sup>(35)</sup> De franske myndigheder præciserer, at denne internalisering måske kun vil blive delvis afhængig af resultaterne af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars«.

<sup>(36)</sup> De franske myndigheder understreger, at vekselkursen mellem euro og yen har udviklet sig i negativ retning med omkring 30 % mellem 2009 og 2012 for at vende tilbage til sin paritet fra 2009 mellem slutningen af 2012 og maj 2013. Denne volatilitet gør omkostningerne til anskaffelse af automatgearkasser meget vilkårlige. Hertil kommer desuden toldafgifter, som Frankrig vurderer som høje.

<sup>(37)</sup> De vigtigste komponenter i systemet »50CO<sub>2</sub>Cars« vil være specifikke for dieselmotorer. Men ifølge de franske myndigheder kræver overførslen til benzinmotorer med en tilsvarende effekt kun »moderate F&U-investeringer i en meget kort periode«.

<sup>(38)</sup> Kilde: <http://www.pikerresearch.com/research/clean-diesel-vehicles>.

de nye dieselmotorer og hybridkæderne blevet vurderet i forskellige scenarier: et »A«-scenario, hvor projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« gennemføres med hjælp fra staten, hvor salget af en hybridbil giver et supplerende dækningsbidrag mellem [200-300]\* EUR og [300-400]\* EUR afhængigt af den valgte teknologi (ud over dækningsbidraget på [2 000-3 000]\*EUR, som tilfalder producenten ved salg af en bil i segment B); et »B«-scenario, hvor projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« gennemføres uden hjælp fra staten, hvor dækningsbidragene er de samme som i A-scenariet. Myndighederne præciserer imidlertid, at der er tale om et fiktivt scenario, som PSA-koncernen ikke vil være i stand til at gennemføre (det medtages kun for at kunne foretage en teoretisk sammenligning); et kontrafaktisk »C«-scenario, hvor projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« ikke gennemføres, men hvor der derimod gennemføres et alternativt projekt, hvor det supplerende dækningsbidrag vil være lavere (mellem [100-200]\* EUR og [200-300]\*EUR). På grundlag af disse hypoteser bliver de ajourførte nettodifferencerværdier <sup>(39)</sup> for produkterne »eDCT« og »parallelhybrid« følgende:

Tabel 15

**Finansielle indikatorer for projektet »50CO<sub>2</sub>Cars«**

PSA-koncernen (sammenligninger i forhold til det »kontrafaktiske« C-scenario)		Scenario A* (»50CO <sub>2</sub> Cars« med støtte)	Scenario B* (»50CO <sub>2</sub> Cars« uden støtte)
eDCT	Aktualiseret nettodifferenceværdi på [10-13]* %	[0-10] mio. EUR	- [60-70] mio. EUR
	Aktualiseret nettodifferenceværdi på [13-15]* %	- [50-60] mio. EUR	- [90-100] mio. EUR
Side til hjælpeteknologier	Aktualiseret nettodifferenceværdi på [10-13]* %	+ [30-40] mio. EUR	- [20-30] mio. EUR
	Aktualiseret nettodifferenceværdi på [13-15]* %	- [20-30] mio. EUR	- [60-70] mio. EUR

De franske myndigheder konkluderer, at uanset den valgte teknologi vil rentabiliteten for scenario B altid være negativ i forhold til scenario C, således at projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« uden offentlig støtte »ganske enkelt ville være uigennemførligt«. Den meget begrænsede aktualiserede nettodifferenceværdi i scenario A (en smule positiv i forhold til scenario C med en aktualisering på [10-13]\* %, negativ med en aktualiseringsprocent på [13-15]\* %) viser, at disse rentabilitetsniveauer ville stå i rimeligt forhold til målsætningen om udvikling af en første generation af innovative teknologier.

c) Med hensyn til risiciene ved projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« ville disse stamme fra fire områder, og den planlagte statsstøtte ville i høj grad bidrage til at nedbringe dem:

- lovgivningsrisici, som skyldes en ny godkendelsescyklus for dieslbiler
- teknologiske risici i forbindelse med løsningen af adskillige teknologiske problemer med henblik på at udvikle en »mild-hybridation«-teknologi til en rimelig pris
- kommercielle risici, der skyldes forbrugernes adfærd og deres fokusering på miljøproblemer
- finansielle risici, navnlig i lyset af PSA-koncernens likviditetsproblemer.

<sup>(39)</sup> I et notat af 11. juli 2013 forklarede de franske myndigheder, at det var muligt at beregne andelen af udviklingsomkostningerne og kostprisen på fremstilling af de forskellige dele af bilen, men at det derimod ikke var muligt at måle den absolutte andel af motorens værdi af salgsprisen på en bil. Derfor foreslog de en »marginalmetode«, der består i at sammenligne scenario A og C (henholdsvis B og C) med hensyn til forskellene i strømmene fra de forskellige projekter (med omkostninger til F&U og industrielle investeringer) og forskellene i de indkommende strømme (indtægter fra salg af biler eller valorisering af supplerende ydelser). Den foreslåede indikator gør det muligt at sammenligne den relative rentabilitet af scenarierne for de undersøgte organisationer.

## 4.4. KOMPENSATIONSFORANSTALTNINGERNE

## 4.4.1. GENERELLE BEMÆRKNINGER OM BETEGNELSEN AF DE FORESLÅEDE FORANSTALTNINGER SOM GENERELLE KOMPENSATIONSFORANSTALTNINGER OG DERES UDSTRÆKNING

- (156) De franske myndigheder mener ikke, at Kommissionen i åbningskrivelsen foreslog nogen præcis evaluering af den påståede konkurrencefordrejning. Derfor vil de kompensationsforanstaltninger, som PSA-koncernen foreslår, være mere end tilstrækkelige. Enhver yderligere forværring ville være i strid med proportionalitetskravet, der omtales i punkt 47 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering.
- (157) De mener desuden, at de foreslåede kompensationsforanstaltninger vedrører segment B og C i modsætning til det, der anføres i åbningskrivelsen. Dette gælder foranstaltningen vedrørende begrænsningen af penetrationsgraden af BPF's finansiering, som hovedsagelig vedrører disse to segmenter. Dette gælder ligeledes det fremrykkede produktionsstop for Citroën C6 og den manglende fornyelse af modellerne C6 og Peugeot 607 i forbindelse med disse udbudsindkaldelser. Endelig vil foranstaltningen vedrørende indstilling af produktionen af motorer på over 2 liter og indstillingen af udvikling og produktion af plug in-hybridteknologien få en betydelig indvirkning i segment C.
- (158) De franske myndigheder erindrer om, at kompensationsforanstaltningerne, som PSA har foreslået, er ret betydelige: De fører til en reduktion af markedsandelen på [0-2]\* % ved periodens udgang.

## 4.4.2. SPECIFIKKE BEMÆRKNINGER VEDRØRENDE DE FORSKELLIGE FORESLÅEDE KOMPENSATIONSFORANSTALTNINGER

a) **Om reduktion af yderligere investeringer fra PSA-koncernens side**i) *Det fremrykkede produktionsstop for Citroën C6 og den manglende fornyelse af modellerne Citroën C6 og Peugeot 607*

- (159) De franske myndigheder mener, at selv om salgsmængderne for disse biler har været lavere, ville nettodækningsbidraget have været højere end ved salg af andre biltyper, og navnlig salg af biler i segment B. De medgiver, at rentabiliteten inden for programmet var utilstrækkelig, men for at afhjælpe denne mangel havde PSA-koncernen planlagt et partnerskab med DPCA med henblik på salg af C6 og 607 i Kina.
- (160) Endelig bekræfter de franske myndigheder, at PSA-koncernen aldrig har planlagt at forlade luksussegmentet allerede i 2009. PSA opgav kun F&U-projektet for en ny bil, som kunne have suppleret C6 og 607.

ii) *Fremrykning af produktionsstop og manglende fornyelse af modellen Bipper/Nemo*

- (161) De franske myndigheder mener, at denne foranstaltning vil forhindre PSA-koncernen i at høste frugterne af sine tidligere investeringer og medføre en betydelig reduktion af dens konkurrenceevne i segmentet for lette erhvervs-køretøjer.
- (162) Modellerne Bipper/Nemo er faktisk hidtil blevet fremstillet i et partnerskab med Fiat og Tofaş. Dette partnerskab havde efter sigende nået et stade, hvor PSA havde fået et bedre kendskab til markedet, produktet og den anvendte produktionskapacitet. Eftersom Kommissionen ikke traf en afgørelse, hvor man gjorde dette forslag til kompensationsforanstaltning bindende, gav dette kendskab til alle oplysningerne PSA en langt større forhandlingsmargen med hensyn til salgspriserne på anden generation af disse modeller, idet man gik ud fra, at denne ville være mere rentabel. Denne rentabilitet ville blive styrket af den seneste udvikling og den videre udvikling inden for tilrettelæggelsen af transporten i byerne på en måde, der favoriserer lette erhvervs-køretøjer.

iii) *Indstilling af produktionen af dieselmotorer på over 2 liter*

- (163) De franske myndigheder erindrer om, at denne kompensationsforanstaltning er særlig vigtig, eftersom PSA-koncernen er den førende producent på markedet for traditionelle dieselmotorer.

- (164) De franske myndigheder understreger, at disse motorer er vigtige for segment D og E, segmenter, som har stor betydning for producentens image og dennes adgang til udbud.
- (165) Med hensyn til vurderingen af virkningerne af udviklingen af en plug-in-dieselhybrid, navnlig på salget af biler med motorer på over 2 liter, mener PSA-koncernen, at den bekræftes af den seneste udvikling på markedet for plug-in-hybrider og navnlig Volvos meddelelse om, at man fordobler produktionsmålene for model V60 plug-in-diesel til 10 000 enheder i 2014 på grund af den store salgssucces.

**b) Om afgivelse af kapacitet på fabrikken i Sevelnord til en konkurrent**

- (166) De franske myndigheder præciserer i første omgang, at denne foranstaltning bidrager til at begrænse PSA-koncernens tilstedeværelse på markedet, hvilket udgør en direkte fordel for konkurrenterne, idet:
- PSA-koncernen afgiver hen ved 30 % af produktionskapaciteten på Sevelnord-anlægget til Toyota
  - denne aftale giver en vigtig konkurrent, nemlig Toyota, mulighed for at komme ind på et marked, hvor man ikke tidligere har været til stede, og for at udvide sit sortiment af erhvervskøretøjer
  - denne aftale giver Toyota en direkte og sikker konkurrencefordel, eftersom den giver Toyota mulighed for at få en stor del af dækningsbidraget på de biler, der er omfattet af aftalen, og for at få kunder og knytte dem til sig på et marked, hvor man ikke er til stede i dag
  - denne foranstaltning vedrører et af de markeder, hvor PSA-koncernen har en særlig betydelig tilstedeværelse (21 % for Europa30 i 2011).
- (167) De franske myndigheder bemærker ligeledes, at i lyset af de positive økonomiske resultater af projektet (positivt dækningsbidrag på den løbende drift på [0-5] %, hvilket er i overensstemmelse med PSA's sædvanlige forventninger) ville koncernen gennemføre dette i henhold til et referencescenario uden partner. PSA overvejede således at drive Sevelnord-anlægget uden partner på en levedygtig og rentabel måde.
- (168) De franske myndigheder erindrer om, at man skal læse pressemeddelelsen fra 31. august 2012 meget omhyggeligt på grund af den meget spændte situation på arbejdsmarkedet på daværende tidspunkt.

**c) Om indstilling af udvikling og produktion af plug in-hybridteknologien**

- (169) De franske myndigheder mener først og fremmest ikke, at diskussionen om tidspunktet for indførelsen af denne foranstaltning med henblik på at betegne den som kompensationsforanstaltning eller en nødvendig foranstaltning for genetablering af virksomhedens rentabilitet er relevant. Ifølge de franske myndigheder er det vigtige med hensyn til spørgsmålet om, hvorvidt disse foranstaltninger skal betegnes som kompensationsforanstaltninger, at de rent faktisk har til formål at begrænse eventuelle konkurrencefordrejninger, der skyldes statsstøtten.
- (170) De franske myndigheder ønsker endvidere ikke at besvare Kommissionens spørgsmål om relevansen af konsekvensvurderingen af denne foranstaltning, fordi dens kritik i denne forbindelse ikke er tilstrækkelig detaljeret. Under alle omstændigheder mener de, at beregningshypoteserne for vurderingen af virkningerne af denne foranstaltning vil være i overensstemmelse med den seneste udvikling på markedet for plug-in-hybridløsninger.
- (171) De franske myndigheder mener i øvrigt, at en producent eller en udstyrsproducent ikke kan udstede licens til denne teknologi på grund af markedets udviklingsstade og teknologiens betydning som differentierende faktor i konkurrencen. Men hvis denne hypotese bliver til virkelighed, er PSA-koncernen parat til at forpligte sig til ikke at erhverve licensen hos tredjemand, så længe omstruktureringsplanen er under gennemførelse.
- (172) Endelig mener de franske myndigheder, at virkningerne af denne foranstaltning ikke neutraliseres af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars«, fordi dette vedrører et andet marked og et andet klientel (luksussegmentet) end de kunder, der berøres af kompensationsforanstaltningen, og medfører andre CO<sub>2</sub>-gevinster end dem, der opstår som følge af plug-in-hybridteknologien.

**d) Om fastsættelsen af en maksimal penetrationsgrad for BPF**

- (173) De franske myndigheder erindrer i første omgang om, at denne foranstaltning i denne sag udgør den kompensationsforanstaltning, der er mest målrettet og mest velegnet til at rette op på eventuelle konkurrencefordrejninger, som er en direkte følge af tildelingen af støtte i form af garantien til BPF.
- (174) De mener, at valget af loftet over penetrationsgraden, der svarer til andelen i andet semester af 2012 plus et fleksibilitetstillæg på 1 %, er nødvendigt for at give BPF's penetrationsgrad mulighed for at udvikle sig i overensstemmelse med koncernens behov og give BPF mulighed for at udfylde sin systemiske rolle i forhold til PSA's automobilaktiviteter. Eftersom det forventes, at tendensen til en stigende penetrationsgrad, som blev konstateret mellem 2001 og 2012, fortsætter fra 2012 til 2013, begrænser det valgte loft BPF's konkurrencemuligheder betydeligt.
- (175) Ifølge de franske myndigheder indebærer den planlagte fleksibilitet ikke nogen begrænsning af effektiviteten og den foreslåede kompensationsforanstaltningens bindende karakter. I lyset af den forventede udvikling på markedet vil BPF's penetrationsgrad systematisk have en forsinkelse på et år og dermed ligge lavere end for de mest sammenlignelige konkurrenter.
- (176) Som svar på et spørgsmål fra Kommissionen er de franske myndigheder i øvrigt parate til at medtage Fiat- og Ford-koncernens captive-banker i panelet af banker, der anvendes til indeksreguleringen af BPF's penetrationsgrad.
- (177) Endelig giver den overordnede karakter af PSA's engagement (for landene i G10 og uden skelnen mellem segmenterne) ikke koncernen mulighed for at udvikle en aggressiv salgspolitik for bestemte lande og bestemte segmenter, hvilket således neutraliserer virkningerne af kompensationsforanstaltningen. Ud over at PSA-koncernen ikke kan tvinge BPF til at ændre sin risikopolitik, vedrører begrænsningen af penetrationsgraden for BPF's finansiering hovedsagelig segment B og C som følge af deres relative betydning i det vægtede gennemsnit for penetrationen (mere end [...] % af finansieringen fra BPF i løbet af de seneste år og i gennemsnit [...] % af den finansiering, som BPF har ydet i 2012 i Frankrig, Det Forenede Kongerige, Tyskland, Spanien og Italien).

**5. DE INTERESSEREDE PARTERS BEMÆRKNINGER**

- (178) Som reaktion på åbningskrivelsen modtog Kommissionen bemærkninger fra fem interesserede parter, nemlig PSA-koncernen, en virksomhed, som ønsker at forblive anonym (i det følgende betegnet den »anonyme tredjepart«), Fiat, GM og Toyota.

**5.1. DEN ANONYME TREDJEPARTS BEMÆRKNINGER**

- (179) Den anonyme tredjepart fortalte Kommissionen om sin bekymring over visse dele af PSA's kommercielle praksis. Den mener rent faktisk, at PSA favoriserer franske udstyrsproducenter på bekostning af ikkefranske udstyrsproducenter. PSA's adfærd over for udstyrsproducenten Agrati France er afslørende ifølge den anonyme tredjepart: PSA hjalp med at undgå en truende konkurs ved at købe produkter til langt over markedsprisen. Stadig ifølge denne anonyme tredjepart har PSA til trods for den skade, man led på grund af et leveringsstop, afvist at anlægge sag mod Agrati France med henblik på at undgå at forværre de økonomiske problemer for denne allerede skrøbelige virksomhed.
- (180) I sine bemærkninger hævder den anonyme tredjepart, at forholdet mellem PSA og den franske regering og den statsstøtte, der er genstand for denne procedure, strider mod reglerne for det indre marked, navnlig reglerne for varernes fri bevægelighed i henhold til artikel 34 i TEUF.
- (181) Den hævder, at PSA for at hjælpe Agrati France har udnyttet sin deltagelse i le Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (i det følgende betegnet »FMEA« — moderniseringsfonden for udstyrsproducenter) og dermed har ydet indirekte støtte på 17 mio. EUR.
- (182) Som kompensationsforanstaltning kræver den anonyme tredjepart endelig, at PSA trækker sig ud af FMEA og afstår fra enhver økonomisk deltagelse i leverandører eller distributører af beslag til biler, så længe koncernen modtager offentlig støtte, man kræver tilbagesøgning af de beløb, der er udbetalt til Agrati France, og at der indføres et gennemsigtigt og ikkediskriminerende system til leverandørvalg.



## 5.2. BEMÆRKNINGER FRA OPEL (OG GM-KONCERNEN)

- (183) I forbindelse med markedsprognoserne understreger GM, at størstedelen af bilproducenterne benytter data fra institutter som Global Insight eller POLK.
- (184) I forbindelse med F&U-projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« erindrer GM om, at alle producenter investerer i teknologier, der har til formål at nedbringe udstødningsemissionerne. Generelt vil det være vanskeligt at forudse, hvorvidt disse forskningsprojekter vil føre til fordele på det industrielle plan. Man kan forestille sig mange forskellige tekniske løsninger, også inden for hybridteknologi. Der er i øvrigt tale om et område, hvor man kan forvente, at producenterne samarbejder for at opnå stordriftsfordele. Stadig ifølge GM udgør støtten på 85 mio. EUR til projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« ikke noget stort beløb i forhold til F&U-udgifterne inden for sektoren. Derimod er der tale om et ikke ubetydeligt beløb for et F&U-projekt, der har til formål at udvikle et »mild hybridation«-system. GM mener ikke, at denne foranstaltning vil kunne forhindre en konkurrerende producent i at udvikle sit eget F&U-program inden for samme område i lyset af den nuværende teknologiske usikkerhed på dette område.
- (185) I forbindelse med bilproducenternes captive-bankers rolle mener GM, at de bestemt letter bilsalget, idet de tilbyder kunderne favorable finansieringsløsninger. Ifølge GM giver de producenterne en høj grad af fleksibilitet, der kan fremprovokere en kortsigtet reaktion på bilmarkedet.
- (186) Endelig mener GM, at PSA er gået i gang med en proces med en betydelig kapacitetsreduktion, og erkender, at dette er en vanskelig og kompleks proces.

## 5.3. FIATS BEMÆRKNINGER

## 5.3.1. OM GENETABLERING AF VIRKSOMHEDENS RENTABILITET

- (187) Med hensyn til genetablering af PSA-koncernens rentabilitet henviser Fiat til bemærkningerne fra visse analytikere, navnlig prognoserne fra instituttet Global Insight, som forventer et faldende salg efterfulgt af et muligt opsving, som dog vil være meget skrøbeligt og kun gradvist vil sætte ind i løbet af 2015/16.
- (188) Ifølge Fiat skyldes den nuværende krise på bilmarkedet:
- a) det stærke konkurrencepres på markedet, navnlig på massesegmenterne, på grund af nye konkurrenters ankomst, især koreanske, men eventuelt også japanske og indiske
  - b) polariseringen af markedet, som begrænser mulighederne for overskud til kun at gælde biler i luksussegmentet
  - c) forbrugernes tendens til i stadig højere grad at gå i retning af lavprisprodukter
  - d) manglende synlighed af mulighederne for en tilbagevenden til salgstillene fra før krisen, og endelig
  - e) de europæiske producenters strukturelle overkapacitet.

5.3.2. OM PROJEKTET »50CO<sub>2</sub>CARS«

- (189) Med hensyn til projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« mener Fiat, at målet virker opnåeligt, selv om der kun foreligger få oplysninger. Fiat understreger imidlertid, at enhedsomkostningen pr. bil for denne type teknologi kan begrænse dens penetration af markedet, enten på grund af en høj salgspris, eller fordi producenten får svært ved at få overskud i forbindelse med salget. Fiat mener, at grænserne for CO<sub>2</sub>-emissioner, som Kommissionen har fastsat for 2020, udgør en stor udfordring for alle producenter. For at kunne tage denne udfordring op må man følge en flerstrengt F&U-strategi, hvor man ikke koncentrerer sig om ét enkelt F&U-projekt, der sigter mod udvikling af én enkelt teknologi, hvilket synes at være tilfældet for projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« (efter Fiats opfattelse).
- (190) Fiat er ikke bekendt med, at andre producenter modtager offentlig støtte til F&U-projekter. Ifølge Fiat eksisterer der ingen forhindringer for innovationsprocesser, bortset fra omkostningerne, de krævede investeringer og den tid, der er nødvendig for at korrigere valget af teknologier. De teknologiske fremskridt, som projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« har muliggjort, udgør heller ikke en hindring for at få adgang. Fiat mener imidlertid, at muligheden for at modtage støtte og dermed nedbringe de samlede udviklingsomkostninger til nye teknologier sammenlignet med konkurrenterne utvivlsomt udgør en fordel for støttemodtageren.

## 5.3.3. OM GARANTIENS INDVIRKNING PÅ MARKEDET

- (191) Ifølge Fiat udgør den offentlige garanti til BPF en tredjedel af gælden i PSA's captive-bank. Desuden omfatter transaktionen ikke betaling af en garantiprovision («commitment fee»). Fiat har vurderet, at der bør tillægges mindst 100 basispoint, inden prisen på garantien er i overensstemmelse med praksis på markedet.
- (192) Endelig har den offentlige garanti betydet en fordrejning af konkurrencesituationen i forhold til andre captive-banker på markederne. Takket være garantien rates aktier udstedt af BPF på linje med obligationer udstedt af den franske stat, nemlig Aa1/AA, i stedet for at blive vurderet i deres egen ret. Heraf udleder Fiat, at BPF's rating vil forblive den samme frem til 2016.
- (193) Ifølge Fiat kan forskellen i finansieringsomkostninger mellem PSA-koncernen og BPF, som vurderes til 40 basispoint, helt klart forklares med udstedelsen af denne garanti. Fiat vurderer, at BPF kunne skaffe finansiering på det sekundære marked til en »ny« forskel på 360/380 basispoint, idet man ved, at forskellen på en obligation fra PSA-koncernen vil være på omkring 400 basispoint med udløb i 2016. Ved emissionen på 1,2 mia. EUR, der var omfattet af statsgarantien, som BPF foretog i marts 2013, var de samlede finansieringsomkostninger på omkring 270 basispoint.
- (194) Fiat mener ligeledes, at statsgarantien har givet BPF mulighed for at genforhandle sine lånebetingelser med finansieringsinstitutterne og bringe betingelserne i overensstemmelse med de betingelser, der gælder for den franske stat.
- (195) Endelig har statsgarantien ifølge Fiat haft en positiv indvirkning på BPF's rating. Trods den lavere rating i begyndelsen af 2013, som de førende ratingbureauer foretog, har BPF ifølge Fiat fortsat kunnet nyde godt af en bedre rating svarende til ét niveau, end man havde kunnet forvente uden garantien. Fiat tager især udgangspunkt i erklæringerne fra Standard and Poor's fra den 28. januar, den 14. februar og den 18. april 2013. Fiat understreger i øvrigt, at det er almindeligt anerkendt, at et løfte om tildeling af en garanti eller en eller anden form for finansiering i sig selv forbedrer modtagerens økonomiske situation, uanset i hvilken udstrækning denne udnytter den finansiering, der stilles til rådighed.
- (196) Fiat mener generelt, at automobilproducenternes captive-banker er særdeles effektive salgs- og markedsføringsinstrumenter,
- a) som kan tiltrække nye kunder ved at tilbyde meget attraktive finansieringsbetingelser <sup>(40)</sup>
  - b) der understøtter salgsprocessen, navnlig fordi de »klassiske« finansinstitutter har forladt segmentet for lån til forbrugere og forhandlere, og
  - c) der styrker loyalitetsfølelsen hos forbrugere, som allerede er kunder.
- (197) Fiat mener, at en forhøjelse af BPF's finansieringsomkostninger med 100 basispoint ville få direkte, umiddelbare og særdeles negative konsekvenser for PSA-koncernens overskud i de europæiske lande.

## 5.3.4. OM KOMPENSATIONSFORANSTALTNINGERNE

- (198) Ifølge Fiat blev beslutningen om kapacitetsreduktion truffet i forbindelse med en tidligere plan, som skulle lukke urentable fabrikker. Dermed er de annoncerede lukninger ikke af grundlæggende betydning for PSA med henblik på at genoprette rentabiliteten (udnyttelsesgraderne er uændrede). Deres indvirkning begrænser sig til en nedbringelse af de faste omkostninger.
- (199) I forbindelse med reduktionen af CAPEX mener Fiat, at PSA vil udnytte sin omstruktureringsplan til en opportunistisk begrundelse af sine strategiske valg om at opnå en ny position inden for segment B et C, idet man skjuler andre og mindre effektive foranstaltninger, som man har indført for ikke så længe siden. Det annoncerede produktionsstop for dieselmotorer på over 2 liter hænger sandsynligvis sammen med den aktuelle tendens blandt producenterne til at gøre deres motorstørrelser mindre («downsizing»). I forbindelse med Sevelnord mener Fiat ikke, at denne foranstaltning er udtryk for en reel kapacitetsreduktion, men kun er en midlertidig udlejning af denne kapacitet til en konkurrent, idet PSA fortsat nemt kan hente den tilbage afhængig af behovet.

<sup>(40)</sup> Fiat nævner som eksempel sin egen captive-bank, hvis penetrationsgrad er gået fra 23,3 % i 2012 til 39,6 % i 2013 som følge af en ændret salgsstrategi, der skal tilbyde kunderne mere konkurrencedygtige finansieringsvilkår.

- (200) Med hensyn til den sidste kompensationsforanstaltning anerkender Fiat, at det er vanskeligt at analysere konsekvenserne af at opgive »plug-in«-hybridteknologien udelukkende på grundlag af de foreliggende oplysninger. Opgivelsen af denne teknologi er ifølge Fiat begrundet i PSA ompositionering på markedet. Den kan også tolkes som et middel til at rette op på et forkert teknologivalg. Fiat anfægter, at man kan koncentrere sig om en enkelt teknologi for at nå de mål for emissionsreduktion, som EU har indført.
- (201) For så vidt angår kompensationsforanstaltningen vedrørende penetrationsgraden mener Fiat, at ingen kompensationsforanstaltning vil kunne begrænse virkningerne af de fordrejninger af konkurrencesituationen, som garantien har forårsaget.

#### 5.4. TOYOTAS BEMÆRKNINGER

- (202) Toyota ser sig ikke i stand til at kommentere PSA's omstrukturierungsplan. De mener i øvrigt ikke, at det er deres rolle. Toyota bekræfter, at de hypoteser, som PSA's plan er baseret på, virker troværdige. Generelt gør adskillige faktorer, som påvirker bilmarkedet, det meget vanskeligt at udarbejde nogen form for prognoser.
- (203) For så vidt angår projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« mener Toyota, at udviklingen af enhver miljøteknologi vil være en nøgelfaktor for producenternes afsætningsmuligheder. Ifølge Toyota bliver salget af benzinhybridbiler fremover større end salget af dieselhybridbiler, selv om man erkender, at der også kan være et marked for dieselhybridbiler. Men salget vil ligge under salget af benzinhybridbiler, fordi omkostningerne ved denne teknologi er højere. Toyota forventer ikke, at F&U-projektet kan forhindre PSA's konkurrenter i at komme ind på »mild-hybrid«-markedet.
- (204) For så vidt angår captive-bankernes rolle mener Toyota, at det vil gøre det muligt at øge kundernes loyalitet over for markedet med omkring 15 %. Penetrationsgraden vil i øvrigt være højere i segmenterne for de mindre modeller.
- (205) For så vidt angår kompensationsforanstaltningerne tvivler Toyota på, at det er muligt at anvende en sådan juridisk betegnelse for en foranstaltning, der har til formål at indstille produktionen af mindre solgte mærker. Man mener ikke, at samarbejdet mellem Toyota og PSA på anlægget i Sevelnord har været en nødvendig forudsætning for PSA-koncernens overlevelse. »Plug-in«-hybridteknologien er i øvrigt endnu ikke moden ifølge Toyota på grund af de omkostninger, som den medfører, og de infrastrukturer, som den kræver. Ifølge Toyota vil »full hybrid«-teknologien fortsat være den eneste teknologiske løsning på mellemlang sigt.
- (206) Endelig mener Toyota ikke at være i stand til at vurdere relevansen af de kompensationsforanstaltninger, som PSA-koncernen foreslår.

#### 5.5. PSA-KONCERNENS BEMÆRKNINGER

- (207) Indledningsvis erklærer PSA-koncernen sig fuldstændig enig i de franske myndigheders bemærkninger.
- (208) PSA erindrer endvidere om sin strategi for genetablering af virksomhedens rentabilitet, som har til formål at tilpasse produktionsapparatet til den nye virkelighed på markedet. Denne tilpasning vil navnlig ske gennem en betydelig reduktion af koncernens tilstedeværelse på markedet. PSA ønsker ligeledes at erindre om, at disse omstrukturierungsforanstaltninger næsten udelukkende finansieres med egne midler, der stammer fra frasalg af aktiver. Disse foranstaltninger ville ifølge PSA have været mere end tilstrækkelige, hvis ikke BPF var blevet uretfærdigt straffet af ratingbureauernes regler, idet bankens problemer udelukkende skyldes dens forbindelser med PSA-koncernen. Derfor havde staten ifølge PSA ikke været nødsaget til at gribe ind, hvis det ikke havde været for ratingbureauernes regler. PSA konkluderer, at den offentlige garanti i sidste ende kun havde haft en begrænset effekt, og det gælder så meget desto mere, fordi BPF ikke modtog nogen form for direkte offentlig støtte.
- (209) PSA understreger i øvrigt, at omstrukturierungsforanstaltningerne ledsages af en ændring af koncernens salgspolitik. Dette er baseret på F&U-projekter, der skal sænke udgifterne ved teknologiske nyskabelser for slutforbrugeren og koncernens stigende internalisering for at mindske dens eksponering for udsvingene på det europæiske marked, navnlig i landene i Sydeuropa.
- (210) PSA præciserer, at hvis situationen på det europæiske bilmarked bliver dårligere, end prognoserne tilsiger, vil man indføre alle nødvendige foranstaltninger for at sikre en genetablering af virksomhedens rentabilitet på lang sigt.

- (211) Med hensyn til kompensationsforanstaltninger mener PSA, at de er udtryk for særdeles vigtige bestræbelser, der i høj grad forringer konkurrenceevnen inden for alle segmenter. Ifølge PSA virker de meget omfattende i forhold til støttebeløbet og navnlig i lyset af de mange midler, som PSA anvender til at finansiere sin omstrukturering. I øvrigt gør opbygningen af BPF's regnskaber det særdeles usandsynligt, at det vil være nødvendigt at trække på garantien, således at støttens indvirkning på PSA-koncernens konkurrenter i sidste ende vil være særdeles begrænset.
- (212) Men de planlagte kompensationsforanstaltninger vil få stor betydning. På det industrielle plan vil opgivelsen af »plug-in«-hybridteknologien have en negativ indvirkning på det europæiske marked. Ved at stille produktionskapacitet til rådighed for en af sine direkte konkurrenter på anlægget i Sevelnord mener PSA, at man hjælper denne med at komme ind på et marked. De lavere investeringer vil i øvrigt også have betydning for PSA's image på markedet. Dette gælder navnlig opgivelsen af to modeller i segmentet for lette erhvervskøretøjer, hvor PSA har en stor markedsandel. Endelig vil den manglende fornyelse af modeller i luksussegmentet og de kraftige motorer mindske mulighederne for at medvirke i udbud fra erhvervskunder, og dette vil også have betydning for koncernens image, som vil strække sig langt ud over omstrukturingsperioden.
- (213) Stadig ifølge PSA vil loftet over BPF's penetrationsgrad og indeksreguleringen af disse i forhold til de vigtigste konkurrenters captive-banker mere end kompensere for støttens hypotetiske indvirkning på markedet.
- (214) Endelig minder PSA om, at Kommissionens godkendelse af støtten vil have stor betydning for den franske økonomi på grund af automobilindustriens betydning i Frankrig (mere end 2 mio. direkte og indirekte arbejdspladser). Genopretningen af PSA vil også have central betydning for den europæiske automobilindustris levedygtighed og konkurrenceevne. I den forbindelse bemærker PSA, at visse konkurrenter har haft (eller stadig har) betydelige fordele af støtte fra deres respektive regeringer, som består i at anvende særligt gunstige vekselkurser for deres eksport eller midlertidige nationaliseringer af deres captive-banker. Andre producenter uden for EU nyder godt af frihandelsaftaler, som giver dem visse fordele og mulighed for at udvikle en aggressiv salgspolitik på det europæiske marked.

## 6. FRANKRIGS KOMMENTARER TIL DE INTERESSEREDE PARTERS BEMÆRKNINGER

### 6.1. KOMMENTARER TIL DEN ANONYME TREDJEPARTS BEMÆRKNINGER

- (215) Indledningsvis bemærker de franske myndigheder, at tildelingen af omstrukturingsstøtte til PSA-koncernen ikke synes at vække den store interesse hos operatørerne på det europæiske bilmarked. Kun fire interesserede parter har således meldt sig (til trods for offentligheden omkring åbningskrivelsen).
- (216) Hvad angår bemærkningerne fra den anonyme tredjepart (som sammenfattes i betragtning 179-182 i afsnit 5.1 ovenfor), understreger de franske myndigheder, at de overhovedet ikke er en del af den igangværende undersøgelsesprocedure af omstrukturingsstøtten til PSA-koncernen, men at de især vedrører klagen, som den anonyme tredjepart har indgivet til Kommissionen.
- (217) Som en sidebemærkning anfører de franske myndigheder, at disse bemærkninger ikke indeholder nogen konkrete beviser for PSA's påståede handlemåde over for Agrati France, og at PSA som en privat virksomhed frit kan tilrettelægge sine kommercielle forbindelser med sine leverandører, som den ønsker. I den forbindelse har PSA inden for rammerne af sin alliance med GM indført en politik for rationalisering af sine indkøb siden den 25. februar 2013, hvor man navnlig har organiseret udbuddene systematisk for at opnå de bedste priser på markedet. De franske myndigheder understreger, at kun en foranstaltning, der kan tillægges en medlemsstat, kan udgøre en overtrædelse af artikel 34 i TEUF. Dette er ikke tilfældet for beslutninger truffet af private virksomheder som PSA. Endelig mener de franske myndigheder, at FMEA's påståede adfærd er uden sammenhæng med denne procedure.
- (218) De franske myndigheder konkluderer, at undersøgelsen af støtten i denne sag ikke vil blive bremsat af en uunderbygget påstand om, at artikel 34 i TEUF er blevet overtrådt, som vedrører forhold, der er uden sammenhæng med den relevante støtte og med omstruktureringen af PSA-koncernen.

### 6.2. KOMMENTARER TIL GM-KONCERNENS BEMÆRKNINGER

- (219) De franske myndigheder har ikke fremsat kommentarer til GM-koncernens bemærkninger (der sammenfattes i betragtning 183-186 i afsnit 5.2 ovenfor).

## 6.3. KOMMENTARER TIL FIATS BEMÆRKNINGER

## 6.3.1. OM GENETABLERING AF PSA-KONCERNENS RENTABILITET

- (220) Ifølge de franske myndigheder fremlægger Fiat i sine bemærkninger om dette punkt (der sammenfattes i betragtning 187 og 188, litra e), i afsnit 5.3.1 ovenfor) en hypotese for markedets udvikling, som er mere optimistisk end PSA-koncernens, hvorved man bekræfter, at det scenario, som PSA-koncernen har lagt sig fast på, er troværdigt og tilstrækkelig forsigtigt. De erindrer ligeledes om, at Fiat (og i øvrigt Opel) har bekræftet relevansen af oplysningerne fra instituttet IHS Global Insight med henblik på en vurdering af perspektiverne for markedsudviklingen. Endelig ser Fiat sig ude af stand til at vurdere genetableringen af PSA-koncernens rentabilitet på grundlag af de foreliggende oplysninger. Derfor finder de franske myndigheder ingen anledning til at anfægte de enkelte punkter, der anføres af de analytikere, som Fiat citerer.

## 6.3.2. OM STØTTEELEMENTET SOM FØLGE AF GARANTIE OG DENS INDVIRKNING PÅ MARKEDET

- (221) De franske myndigheder understreger, at Fiat i sine bemærkninger om dette punkt (der sammenfattes i betragtning 191-196, litra c), i afsnit 5.3.3 ovenfor), anslog statsstøtteelementet til omkring 100 til 110 basispoint, svarende til et støttebeløb på 231 mio. EUR, hvilket ligger langt under den nedre grænse i intervallet som Kommissionen nævner i åbningsskrivelsen. Ifølge de franske myndigheder beviser denne vurdering fra Fiat, at det støttebeløb, som Kommissionen har lagt sig fast på, sandsynligvis er overvurderet.
- (222) For så vidt angår indregningen af en garantiprovision («commitment fee») erindrer de franske myndigheder om, at garantiprovisionen, som PSA-koncernen har betalt til staten, er beregnet på grundlag af »all-in«-omkostningerne for de banker, der var medlem af New Club Deal (440 basispoint), og blev fratrukket deres likviditetsomkostninger (vurderet til 180 basispoint med henvisning til Itraxx Senior Financial på fem år med et gennemsnitligt grundlag på en måned). Denne omkostning omfatter en startprovision på 120 basispoint og en garantiprovision på 40 % af marginen, dvs. mere end det, Fiat betragter som markedspraksis. Fiats bemærkninger bekræfter således ifølge de franske myndigheder, at denne provision var overvurderet i forhold til markedsstandarder.
- (223) Endelig mener de franske myndigheder, at det ville have været logisk ikke at tage hensyn til startprovisionen og garantiprovisionen, idet staten ikke havde nogen offeromkostninger, dvs. omkostninger ved at skulle mobilisere kapitalen, som en bank skulle have haft betaling for.
- (224) De franske myndigheder understreger, at Fiat bekræfter, at garantien havde ret betydningsfulde virkninger på markedet, uden at bekræfte, hvori disse virkninger bestod. Ifølge Frankrig mener Fiat navnlig, at garantien gav BPF en fordel, som Kommissionen ikke har analyseret, og som skyldtes, at man opretholdt finansieringsomkostningerne på et bestemt niveau uafhængigt af udviklingen på markedet. De franske myndigheder undrer sig over dette argument, fordi den påståede effekt naturligvis skulle hænge sammen med selve eksistensen af garantien, der netop havde til formål at stabilisere bankens refinansieringsomkostninger inden for rammerne af loftet på 7 mia. EUR. Desuden skulle fordelene for BPF og PSA-koncernen naturligvis have været undersøgt på det tidspunkt, hvor garantien blev annonceret.

## 6.3.3. OM KOMPENSATIONSFORANSTALTNINGERNE

- (225) Indledningsvis finder de franske myndigheder Fiats bemærkninger om dette punkt (sammenfattes i betragtning 198-200 i afsnit 5.3.4 ovenfor) særdeles tynde og ubegrundede.
- (226) Med hensyn til reduktionen af CAPEX fremlægger Fiat ingen konkrete og underbyggede påstande, der kan anfægte, at indstillingen af produktion af biler i luksussegmentet medfører en særdeles kraftig begrænsning.
- (227) I forbindelse med foranstaltningen vedrørende Sevelnord opfatter Fiat det som en udlejning af kapacitet, som PSA til enhver tid kan tage tilbage. De franske myndigheder finder denne kritik uden nogen form for relevans, idet Fiats argumenter ikke tager højde for, at disse foranstaltninger var obligatoriske i henhold til Kommissionens afgørelser. Ifølge Frankrig ville denne foranstaltning tværtimod være irreversibel, fordi den gav Toyota mulighed for at få fodfæste på optimale betingelser.

- (228) Fiat kritiserer ligeledes, at man opgav »plug-in«-hybridteknologien med den begrundelse, at den mest relevante strategi at iværksætte tværtimod var at samle alle de forskellige metoder til nedbringelse af forurenende emissioner. De franske myndigheder svarer, at der netop var tale om den strategi, som PSA oprindeligt havde lagt sig fast på. Ved at give afkald på »plug-in«-hybridteknologien hæmmede PSA-koncernen sine konkurrencemuligheder på markedet betydeligt, idet man stod over for konkurrenter, der sandsynligvis ville indføre flere teknologier til reduktion af forurenende emissioner. Desuden bør Fiats kritik af PSA's »forkerte teknologivalg« med at investere i »plug-in«-hybridteknologien ifølge Frankrig ses i sammenhæng med Fiats egne teknologiske valg. I modsætning til alle de producenter, der har valgt at investere i denne teknologi, herunder de største producenter, er Fiat en af de eneste, der ikke har gjort dette.
- (229) Endelig bemærker de franske myndigheder, at Fiat ikke udtaler sig direkte om kompensationsforanstaltningen til begrænsning af BPF's penetrationsgrad. Heraf udleder de, at det ville være særdeles vanskeligt at indføre en forpligtelse pr. land og pr. segment. Stadig ifølge de franske myndigheder bekræfter den markedsudvikling, som Fiat fortæller om, at de traditionelle banker har trukket sig tilbage fra markedet og captive-bankernes deraf følgende stigende penetrationsgrad. Endelig illustrerer den nye handelspolitik, som Fiat indførte i første kvartal af 2013, og som har givet Fiat mulighed for at nå en penetrationsgrad på 39,6 %, ifølge de franske myndigheder på bedste vis, at den foreslåede kompensationsforanstaltning har en særdeles begrænsende virkning. Ved at begrænse fremgangen i sin penetrationsgrad mindsker BPF sine muligheder for at tilbyde konkurrencedygtige tilbud betydeligt og dermed også statsgarantiens potentielle indvirkning på markedet.

#### 6.3.4. OM PROJEKTET »50CO<sub>2</sub>CARS«

- (230) Ifølge Frankrig vedrører Fiats bemærkninger (sammenfattet i betragtning 189-190 i afsnit 5.3.2 ovenfor) på den ene side projektet for genetablering af virksomhedens rentabilitet og på den anden side dette projekts virkninger på markedet.
- (231) De franske myndigheder mener, at Fiats kritik er uden nogen form for relevans og ikke tager hensyn til selve formålet med projektet, som netop er at samle forskellige kompetencer og teknologier med støtte fra de offentlige myndigheder for at give partnerne mulighed for at udvikle en billig hybridteknologi.
- (232) Ifølge de franske myndigheder har Fiat anerkendt, at der ikke var tale om nogen form for udtørring, ved at bekræfte, at alle producenter foretog betydelige investeringer i projekter, der har til formål at nedbringe mængden af forurenende emissioner.
- (233) Med hensyn til indvirkningen på markedet finder de franske myndigheder endelig Fiats bemærkninger selvmodsigende. Projektet afspejler rent faktisk Fiats indsigelser: Det planlagte teknologispring ville gøre det muligt at nedbringe omkostningerne til hybridteknologier betydeligt, således at man kan viderefremde dem i tilstrækkelig stor udstrækning til at sikre, at de er rentable. Derfor er Fiats kritik, stadig ifølge de franske myndigheder, af »50CO<sub>2</sub>Cars« begrænsede muligheder for kommerciel succes uden nogen form for relevans. Endelig mener de franske myndigheder ikke, at Fiat forklarer, hvordan en støtte på 86 mio. EUR kan have nogen indflydelse på slutprisen på de udviklede biler, når man i øvrigt mener, at producenterne foretager massive investeringer for at nå målene for reduktion af forurenende emissioner, som de pålægges i henhold til den europæiske lovgivning.

#### 6.4. KOMMENTARER TIL TOYOTAS BEMÆRKNINGER

- (234) Generelt bekræfter Toyotas bemærkninger (sammenfattet i betragtning 202-206 i afsnit 5.4 ovenfor) ifølge Frankrig troværdigheden af hypoteserne bag og relevansen af de valg, som PSA-koncernens omstrukturingsplan er baseret på. I forbindelse med projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« har Toyota bekræftet, at miljøvenlige teknologier er den vigtigste drivkraft på markedet i fremtiden. Ifølge de franske myndigheder betyder Toyotas bemærkninger, at statsstøtten til projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« ikke vil få indvirkning på konkurrenceevnen for konkurrenterne i segmentet »mild-hybrid«.
- (235) Med hensyn til kompensationsforanstaltninger og navnlig som svar på Toyotas spørgsmål om, hvorvidt en foranstaltning, der reelt har til formål at standse produktionen af biler, der sælges i små mængder, har karakter af en kompensationsforanstaltning, bekræfter de franske myndigheder på ny, at salget af luksusmodeller har en afsmittende virkning på alle de biler, som mærket sælger.
- (236) Med hensyn til anlægget i Sevelnord har Toyota erklæret, at aftalen med PSA giver mulighed for en fortsat tilstedeværelse i segmentet for lette erhvervskøretøjer. De franske myndigheder understreger igen, at tilstedeværelsen i Sevelnord får stor indvirkning på Toyotas konkurrencekapacitet, fordi det giver mulighed for at udvikle en reel og betydelig tilstedeværelse på markedet i dette segment.

- (237) Endelig mener de franske myndigheder, at Toyotas bemærkninger strider mod deres adfærd på markedet. Salget af en »plug-in«-hybridversion af Prius, som Toyota fremstiller som »spydspidsen« i sin hybridflåde, strider mod de negative vurderinger af markedet for denne type motorer.

#### 6.5. KOMMENTARER TIL PSA'S BEMÆRKNINGER

- (238) De franske myndigheder har ikke fremsat kommentarer til PSA-koncernens bemærkninger (sammenfattet i betragtning 207-214 i afsnit 5.5 ovenfor).

#### 7. ÆNDRINGER TIL ANMELDELSEN FRA DE FRANSKE MYNDIGHEDER

- (239) I notatet af 16. juli 2013 som ændret ved skrivelse af 23. juli 2013 (i det følgende betegnet »tilsagnserklæringen af 23. juli 2013« eller »brevet af 23. juli 2013«) foretog de franske myndigheder ændringer af anmeldelsen af omstruktureringsplanen den 12. marts 2013 og forpligtede sig til nedenstående. Disse forpligtelser træder i stedet for de oprindeligt foreslåede kompensationsforanstaltninger fra de franske myndigheder.
- (240) De franske myndigheder har præciseret, at medmindre andet bestemmes, finder de nye forpligtelser i dette afsnit 7 anvendelse frem til PSA-koncernens fuldstændige gennemførelse af omstruktureringsplanen, dvs. frem til den 31. december 2015.

#### 7.1. RELATIV FORPLIGTELSE VEDRØRENDE TILBAGEVENDEN TIL PSA-KONCERNENS GÆLDSÆTNINGSNIVEAU

- (241) For hvert år af gennemførelsesperioden for omstruktureringsplanen må nettogældsætningen for PSA-koncernens industrielle og kommercielle aktiviteter, som fremgår af de reviderede årsregnskaber med konstant bogføringsmæssig reference, pr. 31. december hvert år (»nettogæld«) ikke overstige loftet »A« som anført i tabel 16 nedenfor.

Tabel 16

#### Lofter over PSA-koncernens nettogæld

	2013	2014	2015	2016
Maksimal nettogæld A	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Maksimal nettogæld B	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

(mio. EUR)

- (242) Hvis nettogælden overstiger loftet »A« mod slutningen af et givet år (N), skal PSA-koncernen indføre de nødvendige finansielle og/eller industrielle omstruktureringsforanstaltninger af enhver art, som er tilstrækkelige til at sikre, at PSA-koncernens nettogæld ved udgangen af det følgende år (N+1) ikke overstiger loftet »A«, minus omkostninger til PSA's iværksættelse af disse foranstaltninger (»kompensationsforanstaltningerne«).
- (243) Kompensationsforanstaltningerne og deres forventede finansielle virkninger skal beskrives og kvantificeres individuelt og ledsages af en præcis og bindende tidsplan for deres gennemførelse. Disse foranstaltninger kan omfatte alle eller visse af de foranstaltninger, som blev indført foregribende efter den 31. juli 2013, hvis de er identificeret og beskrevet præcist, og hvis deres forventede finansielle virkninger på omstruktureringsplanens resterende varighed er kvantificeret. Kompensationsforanstaltningerne omfatter ajourførte prognoser for PSA-koncernens cashflow og skal fremsendes til Kommissionen ledsaget af en udtalelse fra den uafhængige sagkyndige, således som denne er defineret i afsnit 7.6 nedenfor, inden for en måned regnet fra offentliggørelsen af de konsoliderede og reviderede årsregnskaber, der viser, at PSA-koncernens nettogæld har oversteget loftet A i det foregående år. Det er op til Kommissionen at kontrollere, at kvantificeringen af de forventede økonomiske virkninger af disse kompensationsforanstaltninger er tilstrækkelige, uden at dette bringer PSA-koncernens rentabilitet i fare. I modsat fald skal man foreslå andre kompensationsforanstaltninger, som skal godkendes af Kommissionen.
- (244) Omstruktureringsplanen betragtes som korrekt gennemført og de franske myndigheders forpligtelser anses for opfyldt, hvis kompensationsforanstaltningerne eller alle andre finansielle og/eller industrielle kompensationsforanstaltninger af enhver art, som PSA-koncernen har gennemført efter den 31. juli 2013, ved udgangen af år N + 1 har haft de forventede finansielle virkninger på nettogælden, eller hvis nettogælden ikke overstiger loftet »A« for

år N + 1. Hvis dette er tilfældet, skal de franske myndigheder anmelde en ændret omstrukturingsplan for PSA-koncernen til Kommissionens med anvendelse af princippet om engangsstøtte, således at Kommissionen kan ændre denne afgørelse og erklære statsstøtten til omstrukturering af PSA-koncernen for forenelig med det indre marked.

- (245) De samme konsekvenser vil opstå, hvis PSA-koncernens nettogæld overstiger loftet »B« i to på hinanden følgende år i løbet af omstrukturingsplanen. Også i dette tilfælde er det i givet fald op til de franske myndigheder at anmelde en ændret omstrukturingsplan til Kommissionen, således at denne kan foretage en ny analyse af, hvorvidt statsstøtten til omstrukturering af PSA-koncernen er forenelig med traktaten.
- (246) Under alle omstændigheder betragtes denne forpligtelse som værende opfyldt for hele omstrukturingsperioden, når de kompensationsforanstaltninger, som PSA-koncernen har indført, og som er blevet meddelt Kommissionen i henhold til betingelserne i betragtning 243 ovenfor, har haft samlede finansielle virkninger for nettogælden på [0-5] mia. EUR.

#### 7.2. FORPLIGTELSE VEDRØRENDE BPF'S PENETRATIONSGRAD

- (247) De franske myndigheder forpligter sig til at foretage de i betragtning 248-250 nedenfor beskrevne ændringer af garantiprovisionen som fastsat i artikel 3.3 i protokollen mellem Peugeot S.A., Banque PSA og den franske stat den 5. marts 2013 (»protokollen«) til betaling af den selvstændige anfordringsgaranti (»garantien«), som indgås mellem den franske stat og Banque PSA i tilstedeværelse af Peugeot S.A. og Banque de France (den franske nationalbank) (»garantiprovision«).
- (248) Så længe der er adgang til »garanterede værdipapirer«, som udstedes under garantien og er omfattet af denne (således som disse garanterede værdipapirer defineres i protokollen), vil garantiprovisionen på 260 basispoint, der fastsættes i artikel 3.3 i protokollen, blive forhøjet i de i betragtning 249 og 250 nedenfor beskrevne tilfælde, når Banque PSA's penetrationsgrad i G10 (Tyskland, Østrig, Belgien, Italien, Spanien, Nederlandene, Portugal, Schweiz, Frankrig og Det Forenede Kongerige) overstiger [26-29]\* %.
- (249) Forhøjelsen af garantiprovisionen:
- afhænger af Banque PSA's penetrationsgrad i G10 som anført i tabel 17 i betragtning 250 nedenfor, idet det præciseres, at hvis penetrationsgraden i en givet periode har en eller flere decimaler, beregnes forhøjelsen af garantiprovisionen ved lineær interpolation mellem den garantiprovision, der skal betales for den lavere penetrationsgrad uden decimaler, og den, der skal betales for penetrationsgraden uden højere decimaler i henhold til tabel 17 i betragtning 250 nedenfor
  - er på højst 231 basispoint, således at garantiprovisionen ikke kan overstige 491 basispoint, hvilket svarer til garantiens markedsværdi i henhold til Kommissionens skøn.
- (250) Penetrationsgraden måles den 30. juni hvert år. Forhøjelsen af garantiprovisionen beregnes den 30. juni hvert år baseret på de seneste 12 måneder og på hovedstolen af de gennemsnitlige trækninger på de forskellige linjer med »garanterede værdipapirer«, der er omfattet af garantien (såsom de garanterede værdipapirer, der defineres i protokollen) i samme periode. Den første forhøjelse af garantiprovisionen beregnes den 30. juni 2013 i henhold til penetrationsgraden for perioden fra 1. juli 2012 til den 30. juni 2013.

Tabel 17

#### Forhøjelse af garantiprovisionen

Penetrationsgrad (%)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Forhøjelse af garantiprovisionen (basispoint)*	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[90-120]	[120-150]	[150-180]*	[180-210]*	[200-230]-	231



### 7.3. FORPLIGTELSE TIL AT AFHOLDE SIG FRA OPKØB

- (251) PSA-koncernen afholder sig fra enhver deltagelse i andre virksomheder og fra at erhverve nogen form for aktiver i andre virksomheder i omstruktureringsplanens løbetid, dvs. frem til den 31. december 2015. Dette krav gælder ikke: i) køb af andele eller aktiver i virksomheder, når beløbet, som PSA-koncernen anvender til det planlagte opkøb, ikke overstiger 100 mio. EUR pr. år, og ii) køb af en andel i en virksomhed eller af en virksomheds aktiver efter godkendelse af Kommissionen, hvis dette køb er nødvendigt for at sikre PSA-koncernens rentabilitet og giver PSA mulighed for at nå målene i sin omstruktureringsplan. Formålet med et opkøb i henhold til punkt ii) i denne betragtning skal meddeles Kommissionen inden for en rimelig frist, således at den kan vurdere det planlagte opkøb på grundlag af detaljerede finansielle oplysninger om det planlagte køb, værdien og indvirkningen på PSA's egenkapital.
- (252) PSA-koncernen kan i øvrigt med Kommissionens godkendelse foretage opkøb i) af en andel som betaling for et indskud af andele eller aktiviteter, der foretages inden for rammerne af en transaktion vedrørende eller en sammenlægning (gennem fusionering eller indskud) af aktiver eller aktiviteter, ii) af værdipapirer eller aktiver eller passiver med henblik på efterfølgende salg under omstændigheder, der ikke øger PSA-koncernens nettogæld. Disse opkøb medregnes ikke i beløbet på 100 mio. EUR, der er nævnt i ovenstående betragtning. Hensigten om at foretage et opkøb som beskrevet i i) og ii) i denne betragtning skal meddeles Kommissionen inden for en rimelig frist, således at denne kan vurdere arten af de planlagte transaktioner.
- (253) Opkøb af andele eller aktiver i virksomheder foretaget af Faurecia eller et af dets datterselskaber i løbet af PSA-koncernens omstruktureringsplan, dvs. frem til den 31. december 2015, ud over loftet på 100 mio. EUR pr. år som beskrevet ovenfor, kræver forudgående godkendelse fra Kommissionen, som vil tage hensyn til opkøb, der i) bidrager direkte eller indirekte til genetablering af PSA-koncernens rentabilitet i form af en positiv indvirkning på PSA-koncernens formodede rentabilitet, og som ii) ikke udgør en omgåelse af forpligtelsen til at begrænse virkningerne af støtten til et absolut nødvendigt minimum til opfyldelse af målene i omstruktureringsplanen for PSA-koncernen. Hensigten om at foretage et opkøb som beskrevet i ovenstående stykke skal meddeles Kommissionen inden for en rimelig frist, således at denne kan vurdere det planlagte opkøb i henhold til de to ovenstående kriterier.
- (254) Hvis størrelsen af PSA-koncernens nettogæld (som defineret ovenfor) i løbet af et givet år (N) falder til et niveau, der ligger under det forudsete niveau for samme år i henhold til PMT 2013 v1 dateret den 31. maj 2013 som anmeldt af de franske myndigheder den 3. juni 2013, forhøjes lofterne på 100 mio. EUR pr. år for denne forpligtelse automatisk for det efterfølgende år (N + 1) i henhold til forskellen udtrykt i millioner euro mellem PSA-koncernens nettogæld i år (N) og den forudsete nettogæld for det samme år i PMT 2013 v1 dateret den 31. maj 2013 som anmeldt af de franske myndigheder den 3. juni 2013.

### 7.4. FORPLIGTELSE VEDRØRENDE FORHANDLERNES FINANSIERINGSMARGEN

- (255) PSA-koncernen sænker ikke den gennemsnitlige årlige finansieringsmargen, der tilbydes forhandlerne i netværket (tilbud til erhvervsnetværket som beskrevet i Banque PSA's årsberetning), til under den gennemsnitlige årlige margen, der er registreret for de seneste 12 måneder pr. 30. juni 2013 for hele omstruktureringsplanens gennemførelsesperiode.

### 7.5. FORPLIGTELSE VEDRØRENDE PROJEKTET »50CO<sub>2</sub>CARS«

- (256) De franske myndigheder forpligter sig til inden for rammerne af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars«, således som dette defineres i del 1.2 i de franske myndigheders anmeldelse af 12. marts 2013, at støtten på 24,5 mio. EUR, som oprindeligt var tiltænkt PSA-koncernen, tager form af tilbagebetalingspligtige forskud i henhold til betingelser, herunder tilbagebetalingsbetingelser, der med de fornødne ændringer svarer til betingelserne for de 61,4 mio. EUR i tilbagebetalingspligtige forskud, som allerede er tildelt projektet »50CO<sub>2</sub>Cars«. Den oprindelige tilbagebetalingsplan fastholdes. Beløbene, der skal tilbagebetales på de forskellige skæringsdatoer, forhøjes forholdsmeget med samme beløb som forhøjelsen af forskuddene.

## 7.6. GENNEMFØRELSE OG DEN UAFHÆNGIGE SAGKYNDIGE

- (257) De franske myndigheder forpligter sig til at sørge for, at PSA-koncernen giver en uafhængig sagkyndig til opgave at foretage en detaljeret kontrol af anvendelsen af de indgåede forpligtelser i tilsagnserklæringen af 23. juli 2013 (»den uafhængige sagkyndige«) i omstrukturingsplanens løbetid, dvs. frem til den 31. december 2015, i henhold til de i bilaget fastlagte betingelser.

## 8. VURDERING AF STØTTEN

## 8.1. STØTTE EFTER ARTIKEL 107, STK. 1, I TEUF

- (258) Det hedder i artikel 107, stk. 1, i TEUF, at »... statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, [er] uforenelig med fællesmarkedet i det omfang, den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne«.
- (259) På grundlag af denne bestemmelse finder Kommissionen, at betegnelsen af en national foranstaltning som statsstøtte forudsætter, at følgende kumulative betingelser er opfyldt: 1) den pågældende foranstaltning giver en økonomisk fordel til modtageren, 2) denne fordel er givet ved hjælp af statsmidler, 3) denne fordel er selektiv, og 4) den pågældende foranstaltning fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene og kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.
- (260) Kommissionen mener, at statsgarantien til BPF og de tilbagebetalingspligtige forskud til PSA-koncernen til gennemførelse af F&D-projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« udgør statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF af følgende grunde.

## 8.1.1. STATSGARANTI TIL PSA-KONCERNENS BANKDATTERSELSKAB

- (261) Kommissionen bemærker først, at den i sin afgørelse af 11. februar 2013 om midlertidig tiltrædelse af en første tranche af garantien som redningsstøtte havde konkluderet, at foranstaltningen udgjorde statsstøtte efter artikel 107, stk. 1, i TEUF. Frankrig har ikke bestredet denne afgørelse og har anmeldt den foreliggende foranstaltning som omstrukturingsstøtte.

## 8.1.1.1. Anvendelse af statsmidler

- (262) Eftersom der er tale om overførsel af statsmidler, skal det understreges, at garantien ydes af Frankrig i medfør af artikel 85 i ændringsfinanslov nr. 2012-1510 af 29. december 2012.
- (263) Dette forhold beviser i sig selv, at foranstaltningen er gennemført ved hjælp af statsmidler.

## 8.1.1.2. Økonomisk fordel

- (264) Vedrørende spørgsmålet om, hvorvidt der er tale om en økonomisk fordel, fremgår det af fast retspraksis, at man for at kunne fastslå, hvorvidt der er tale om en statslig støtteforanstaltning, skal vurdere, om den støttemodtagende virksomhed opnår en økonomisk fordel, som den ikke ville have fået under normale markedsvilkår. Kommissionen skal således vurdere, i hvilket omfang garantien til BPF giver anledning til et markedsafkast.
- (265) I anmeldelsen af 12. marts 2013 fastsatte de franske myndigheder støtteelementet til mellem 453 og 480 mio. EUR for et maksimalt garantibeløb på 7 mia. EUR som hovedstol. Denne fastsættelse af beløbet var baseret på en interpolation af afkastet af BPF's obligationer med en løbetid på tre år. I Frankrigs bemærkninger til åbningskrivelsen som resumeret i betragtning 128 ovenfor anførte de franske myndigheder, at det støttebeløb, som stammer fra garantien, udgør 396 mio. EUR under hensyntagen til en risikopræmie på 40 basispoint og referenceperioden på tre måneder. Såfremt der skulle tages hensyn til en risikopræmie på 24 basispoint (som præmie i forbindelse med de udstedelser, der skete i forbindelse med redningsstøtten), ville støttebeløbet have udgjort 429 mio. EUR.
- (266) Desuden har de franske myndigheder understreget, at BPF's udstedelser af 25. marts 2013 skete på særligt gunstige markedsvilkår. *Spreads* i forhold til en sammenlignelig statsobligation ligger på yderst lave niveauer (24 basispoint). De mener derfor, at en antagelse om en meromkostning for BPF i størrelsesordenen 40 basispoint er fuldstændig velbegrunder.

- (267) Den referenceperiode, som de franske myndigheder har valgt, strækker sig fra 12. juli til 16. oktober 2013, fordi der med denne periode angiveligt er taget hensyn til meddelelsen om koncernens vanskeligheder af 12. juli og den deraf følgende omorganisierungsplan og for at afhjælpe følgerne af de første rygter vedrørende tildelingen af garantien af 16. oktober 2012.
- (268) Først erindrer Kommissionen om, at støttebeløbet i garantien på 1,2 mia. EUR, der blev midlertidigt godkendt den 11. februar 2013, på grundlag af de forhold, der er anført i betragtning 30, havde været genstand for et første skøn i redningsafgørelsen, i henhold til hvilken støtteelementet kunne ligge mellem 91,8 mio. EUR og det nominelle garantibeløb på 1,2 mia. EUR. Hvis der anvendes samme metode til mindsteskøn vedrørende støtten (*spread* på 24 basispoint og referenceperiode på en måned), udgør støtteelementet i den af Frankrig anmeldte garanti på 7 mia. EUR således 486 mio. EUR, jf. nedenstående tabel 18:

Tabel 18

**Beregning af støtteelementet i de garanterede obligationer**

	16.10.2012	12.7.-16.10.	16.9.-16.10.
Sammenlignelig treårig statsobligation	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Vurderet <i>spread</i> ift. stat efter garanti	0,24 %	0,24 %	0,24 %
BPSA-rentesats efter garanti (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Garantiomkostning (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Skønnet samlet omkostning ved udstedelse af garantier (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Udbytte på det sekundære marked, BPSA interpoleret over tre år	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Formodet statsstøttebeløb (mio. EUR)	401	429	486

- (269) Vedrørende denne beregning præciserer Kommissionen følgende.
- (270) I betragtning 51 i redningsafgørelsen beregnede Kommissionen støtteelementet for udstedelserne på 1,2 mia. EUR til mindst 91,8 mio. EUR. For udstedelser på 7 mia. EUR ville det tilsvarende beløb være 535 mio. EUR.
- (271) Som beskrevet i betragtning 26 i åbningsskrivelsen blev der konstateret et udsving i afkastet på 24 basispoint i forhold til en sammenlignelig statsobligation i forbindelse med udstedelsen af obligationer til 1,2 mia. EUR. Kommissionen bekræfter i overensstemmelse med betragtning 119 og 120 i åbningsskrivelsen, at dette udsving, som ifølge Frankrig skyldes, at de garanterede obligationer var mindre omsættelige end de sammenlignelige statsobligationer, skal indgå i beregningen af støtteelementet og reducere dette.
- (272) Med hensyn til **referenceperioden** anslår Kommissionen, at perioden på seks måneder (16.9.-16.10.) er tilstrækkelig lang til at udligne den eventuelle volatilitet på grund af følgerne af meddelelsen. For at vurdere støtteelementet præcist skal referenceperioden ligge tæt på meddelelsestidspunktet, således at oplysningen om koncernens problemer bliver afspejlet bedst muligt i afkastet. Endelig er det valgte sekundære marked likvidt, og følgelig kan man ikke konkludere, at en længere periode er nødvendig, eftersom PSA's meddelelse om omstrukturierungsplanen i juli 2012 og de senest tilgængelige oplysninger om bilsalg var fuldt ud integreret af markederne. Dertil kommer, at Kommissionen på dette grundlag mener, at støtteelementet er korrekt talsat og ikke skal omberegnes på grundlag af udbyttet af bankens obligationer på det sekundære marked på tidspunktet for de enkelte trækninger. Dette er tilfældet, fordi Frankrig mener, at støtten er begrænset til det nødvendige minimum for at genoprette rentabiliteten, og at hele garantien derfor vil blive udnyttet ifølge Frankrig, og fordi den repræsentative markedspris netop er niveauet for de sekundære obligationer efter meddelelsen om støtteforanstaltningen. Denne støtte giver dermed PSA mulighed for at udnytte garantien på et hvilket som helst tidspunkt efter dens iværksættelse.

- (273) Kommissionen anførte i betragtning 51 i retningsafgørelsen, at støttebeløbet kunne udgøre helt op til det nominelle beløb på de udstedte obligationer. På baggrund af de forhold, der belyses i betragtning 105 og 106 i åbningskrivelsen vedrørende eksistensen af et likviditetsprovenu i størrelsesordenen [1-3]\* mia. til [2-4]\* mia. EUR i et stressscenario omfattende afviklingsaktiviteter, mener Kommissionen ikke, at støttebeløbet overstiger fordelene i henseende til obligationernes udstedelseskurs, som er ansat til 486 mio. EUR i statsgaranti som hovedstol på 7 mia. EUR i betragtning 33. Det drejer sig om den fordel, som koncernen opnår ved at videreføre sin aktivitet. Hvis støtten ikke var blevet ydet, og banken var blevet sat under afvikling, ville der ikke have været tale om nogen yderligere fordel, hverken for kreditorerne eller aktionærerne (PSA-koncernen).
- (274) Kommissionen bemærker, at det kun er Fiat blandt de interesserede parter, der har fremsat bemærkninger til beregningen af statsstøtten, idet Fiat i betragtning 191 ovenfor anslår, at der burde lægges mindst 100 basispoint til garantiomkostningerne, hvis de skulle svare til markedsvilkårene. En af Fiats bemærkninger vedrører betalingen af en garantiprovision («commitment fee»). Her bemærker Kommissionen, at støtteelementet, jf. betragtning 272, er beregnet på basis af den antagelse, at garantien vil blive udnyttet fuldt ud, eftersom støtten er begrænset til det nødvendige minimum for at genoprette rentabiliteten i koncernen. For øvrigt har Kommissionen anslået støtteelementet højere end Fiat, selv hvis garantiprovisionen medtages, da Kommissionen mener, at den pris, der er betalt, er under 231 basispoint i forhold til markedsprisen, mens Fiat mener, at prisen er under 100 basispoint i forhold til markedsprisen.
- (275) I lyset af ovenstående kan Kommissionen således konkludere, at støtteelementet i statsgarantien på 7 mia. EUR som hovedstol udgør 486 mio. EUR.

#### 8.1.1.3. *Vedrørende foranstaltningens selektive karakter*

- (276) Da BPF og dermed PSA-koncernen var de eneste, der er omfattet af garantien, er foranstaltningens selektive karakter fastslået.

#### 8.1.1.4. *Vedrørende betingelserne for påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne og fordrejning af konkurrencen*

- (277) For så vidt angår indvirkningen på konkurrencen og samhandelen i EU, skal der gøres opmærksom på følgende. Når en virksomhed er aktiv i en sektor, hvor der er en reel konkurrence mellem producenter fra de forskellige medlemsstater, kan enhver støtte fra offentlige myndigheder til denne virksomhed i henhold til fast retspraksis påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne og fordreje konkurrencen, i det omfang denne virksomheds forbliven på markedet hindrer de konkurrerende virksomheder i at øge deres markedsandel <sup>(41)</sup>.
- (278) Den mekanisme, der udløser konkurrencefordrejningen, er blevet bekræftet af Kommissionens analyse, bemærkninger fra tredjepart og analytikeres publikationer. En direkte følge af statsgarantien er, at den reducerer BPF's finansieringsomkostninger (i forhold til det kontrafaktiske scenario, ifølge hvilket banken ikke får støtte). Med denne lavere finansieringsomkostning vil BPF kunne forbedre sine finansieringstilbud og dermed stimulere salget af Peugeot's og Citroën's biler. Men både PSA-koncernen og tredjepart anerkender og understreger enstemmigt captive-bankers store rolle i støtten og udviklingen af bilsalget.
- (279) Interesserede tredjeparter har i deres bemærkninger understreget den direkte forbindelse mellem captive-bankers aktiviteter og bilsalget. GM anfører f.eks., at finansieringen fra captive-banker er »afgørende« og giver bilproducenterne »fleksibilitet« til at kunne reagere på markedsvilkår på kort sigt. Fiat-koncernen har i detaljer beskrevet virkningerne af bilkoncerners captive-bankers finansiering af salget. Ifølge Fiat er de tre væsentligste virkninger af denne finansiering at tiltrække nye kunder, støtte salgsprocessen og styrke kundernes loyalitet. Fiat nævner en undersøgelse, der er foretaget internt i Fiat, om Pinto-modellen tiltrækningskraft, som hovedsagelig skulle være baseret på finansieringsbetingelser (såsom lav rente). Konkurrenter, der ikke tilbød tiltrækkende finansieringsbetingelser (Peugeot f.eks.) lå længere nede på listen over kundernes præferencer. Ifølge en anden intern undersøgelse vedrørende Eco-serien anførte hovedparten af de kontaktede kunder, at de ikke ville have købt deres bil (eller ville have udskudt købet) uden et finansieringstilbud på 0 %. Fiat konkluderer heraf, at støtte, der sigter

<sup>(41)</sup> Domstolens dom af 21. marts 1991, Italien mod Kommissionen, sag C-305/89, Sml. 1991 I, s. 1603.

mod at fremme en captive-banks aktivitet, ville få en »øjeblikkelig og direkte« virkning på bilsalget. Ifølge en anden intern undersøgelse, som Fiat har beskrevet, har anvendelsen af en captive-bank også indvirkning på de eksisterende købere af dette mærke, som eventuelt ønsker at udskifte deres bil. Andelen af eksisterende kunder, der beslutter at købe en ny Fiat, er således højere blandt de kunder, hvis første bilkøb blev finansieret af en captive-bank.

- (280) Vedrørende indvirkningen af en ændring i en captive-banks finansieringsomkostninger har Fiat svaret, at en forhøjelse af finansieringsomkostningerne på 100 basispoint ville medføre en nedgang i penetrationsgraden på 5-10 %. Fiats erfaringer på det europæiske marked gennem FGA Capital ser således ud til at bekræfte, at der er en direkte, negativ forbindelse mellem captive-bankens finansieringsomkostninger og penetrationsgraden. Reduktionen af BPF's finansieringsomkostninger på grund af statsgarantien kan derfor medføre en stigning i penetrationsgraden.
- (281) Toyota bekræfter, at captive-banker har stor betydning for at styrke kundernes loyalitet over for mærket og dermed øge salget. Toyota anslår således, at captive-banker øger loyaliteten med 15 %, men anfører, at man ikke er i stand til at beregne indvirkningen på salget af en forhøjelse af finansieringsomkostningerne med 100 basispoint (men præciserer, at der er en sådan indvirkning).
- (282) Det fremgår således af de interesserede parter bemærkninger, at en reduktion af en captive-banks finansieringsomkostninger sætter den i stand til at tilbyde potentielle kunder mere attraktive finansieringsbetingelser. Sådanne konkurrencedygtige lånetilbud har en direkte indvirkning på bilsalget og udgør endog en af de vigtigste faktorer i udviklingen af dette salg.
- (283) I en meddelelse fra Morgan Stanley af 21. august 2012 gøres der rede for, hvordan lave finansieringsomkostninger for en bilproducents finansieringsselskab kan gøre det muligt for det pågældende mærke at tilbyde biler, hvor de samlede ejeromkostninger (»Total Cost of Ownership« eller TCO) er lavere end konkurrenternes. Generelt viser denne undersøgelse, at den vigtigste faktor i beregningen af ejeromkostningerne ved en bil er finansieringsomkostningerne fra bilproducentens captive-bank. <sup>(42)</sup> Med attraktive finansieringstilbud bidrager en captive-bank således direkte til at mindske TCO for dette bilmærke. Men omfanget af finansieringsbehovet er særligt udtalt i markedssegment B og C, hvor PSA-koncernen har koncentreret størstedelen af sit salg.
- (284) I en nylig undersøgelse fra Moody's <sup>(43)</sup> af 5. februar 2013 bekræftes captive-bankers store rolle, idet de betegnes som »centrale elementer i bilkoncernernes strategi«. Ifølge undersøgelsen vil bilkoncerner i en tid med krise og tilbagegang i bilsalget være mere tilbøjelige til at bruge captive-banker til at stimulere deres salg. I analysen af risikoen for, at den undersøgte statsstøtte fordrejer konkurrencen, skal der ligeledes tages hensyn til den særlige kontekst.
- (285) I henhold til BPF's rentabilitetsplan, som de franske myndigheder har fremsendt, vil captive-banker desuden komme til at spille en større rolle i fremtiden baseret på fire vigtige faktorer (jf. betragtning 116).
- (286) Statsgarantien vil følgelig få en direkte indvirkning på BPF's konkurrencemæssige adfærd, idet dennes allerede store rolle forventes styrket i henhold til de markedstendenser, der er beskrevet i rentabilitetsplanen, jf. betragtning 285 ovenfor.
- (287) Her bemærker Kommissionen, at der findes mange finansieringsvirksomheder på EU's område, og at kapitalen cirkulerer mellem medlemsstaterne.
- (288) Kommissionen konkluderer, at den pågældende foranstaltning også kan styrke BPF's position i forhold til konkurrenterne i samhandelen mellem medlemsstaterne.
- (289) Følgelig konkluderer Kommissionen, at denne statsgaranti udgør statsstøtte svarende til en bruttostøtteækvivalent på 486 mio. EUR. Den direkte modtager af denne garanti er BPF, men den er i sidste instans en fordel for hele koncernen, eftersom BPF's opgave er at finansiere salget af koncernens hovedaktivitet, bilproduktionen.

<sup>(42)</sup> Jf. Morgan Stanley, 21. august 2012, »Volkswagen — It's Cheaper to Own a VW«.

<sup>(43)</sup> Jf. Moody's, 5. februar 2013, »Key rating drivers for European car financiers«.

8.1.2. OFFENTLIG STØTTE TIL PSA-KONCERNEN TIL GENNEMFØRELSE AF F&U-PROJEKTET »50CO<sub>2</sub>CARS«

- (290) Den offentlige finansiering <sup>(44)</sup> til PSA-koncernens gennemførelse af F&U-projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« opfylder definitionen af statsstøtte i henhold artikel 107 i TEUF. De franske myndigheder har anmeldt den foreliggende foranstaltning som omstrukturingsstøtte.

8.1.2.1. *Anvendelse af statsmidler*

- (291) Denne offentlige finansiering hidrører fra statens budgettildeling til ADEME under aktionen »Véhicule du futur« i programmet »investeringer i fremtiden«. Frankrigs offentlige finansiering af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« er omfattet af programmet »investeringer i fremtiden«, der blev indført med ændringsfinanslov nr. 2010-237 af 9. marts 2010. Dette bekræfter således, at der er tale om anvendelse af statsmidler.

8.1.2.2. *Økonomisk fordel*

- (292) Støtten bidrager til betaling af PSA-koncernens F&U-udgifter og udgør derfor en økonomisk fordel.

8.1.2.3. *Om foranstaltningens selektive karakter*

- (293) Foranstaltningen er specifikt rettet mod initiativtagerne til F&U-projektet »50CO<sub>2</sub>Cars«, herunder PSA-koncernen, og kan derfor ikke anses for at være en generel foranstaltning.

8.1.2.4. *Vedrørende betingelserne for påvirkning af samhandelen mellem medlemsstaterne og fordrejning af konkurrencen*

- (294) PSA-koncernen er en del af bilindustrien, som er en økonomisk sektor, der er åben for handel inden for EU, og foranstaltningen kan derfor påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne, ændre PSA-koncernens position på de pågældende markeder i forhold til konkurrenterne og fordreje konkurrencevilkårene i det indre marked.
- (295) Derfor kan Kommissionen konkludere, at Frankrigs finansielle støtte ydet i form af tilbagebetalingspligtige forskud til PSA-koncernen til gennemførelse af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« udgør statsstøtte i henhold til artikel 107, stk. 1, i TEUF.
- (296) Endelig anerkender Kommissionen, at de tilbagebetalingspligtige forskud som statsstøtte antager en særlig karakter. Ganske vist er der tale om et »lån« til PSA-koncernen til gennemførelsen af »50CO<sub>2</sub>Cars«, men tilbagebetalingen af dette lån er betinget af resultaterne af dette F&U-projekt. Eftersom muligheden for henholdsvis succes og fiasko som udgangspunkt er ukendt, kan Kommissionen ikke beregne en bruttostøtteækvivalent for denne støtte i form af tilbagebetalingspligtige forskud. Kommissionen tager udgangspunkt i det mest negative scenario, dvs. at der slet ikke sker nogen tilbagebetaling, og lægger sig af forsigtighedsgrunde fast på at anse hele det tilbagebetalingspligtige forskud som en forhøjelse af den pågældende statsstøtte.

## 8.2. RETSGRUNDLAGET FOR VURDERINGEN

- (297) Artikel 107, stk. 2 og 3, i TEUF fastlægger undtagelser fra den i stk. 1 omhandlede generelle uforenelighed. Undtagelserne i artikel 107, stk. 2, i TEUF finder tydeligvis ikke anvendelse i det foreliggende tilfælde.
- (298) I redningsafgørelsen erklærede Kommissionen støtten for midlertidigt forenelig på grundlag af artikel 107, stk. 3, litra b), i TEUF. Kommissionen fandt dog, at den offentlige garanti, hvis formål på kort sigt var at få løst BPF's likviditetsproblemer, også gav PSA-koncernen en fordel. De franske myndigheder bestrider for øvrigt ikke denne holdning. Kommissionen understregede også, at bankdatterselskabets likviditetsproblemer skyldtes de strukturelle vanskeligheder i koncernen. I den sammenhæng har de franske myndigheder givet tilsagn om at fremlægge en omstrukturingsplan for hele PSA-koncernen i overensstemmelse med førnævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering, som også skulle sikre BPF's rentabilitet. I overensstemmelse med dette tilsagn har de franske myndigheder anmeldt en rentabilitetsplan for BPF og en omstrukturingsplan for PSA-koncernen.

<sup>(44)</sup> Denne finansiering udgøres ifølge anmeldelsen af støtte (24,5 mio. EUR) og tilbagebetalingspligtige forskud (61,4 mio. EUR). Under hensyntagen til den udligningsforanstaltning, som de franske myndigheder har foreslået (beskrevet i ovenstående betragtning 256), tager finansieringen i sidste instans form af tilbagebetalingspligtige forskud, i alt 85,9 mio. EUR.

- (299) Rentabilitetsplanen for BPF skal analyseres i lyset af punkt 2 i Kommissionens meddelelse genoprettelse af rentabiliteten i finanssektoren under den nuværende krise og vurdering af omstrukturingsforanstaltninger på grundlag af statsstøttereglerne <sup>(45)</sup>.
- (300) Med hensyn til omstrukturingsplanen har Kommissionen allerede i betragtning 84 i retningsafgørelsen gjort opmærksom på, at planen skulle vurderes på baggrund af artikel 107, stk. 3, litra c), i TEUF og navnlig ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering. Det er ubestridt, at støtten er ydet med det formål at genoprette en virksomheds rentabilitet på lang sigt, og at den derfor skal være i overensstemmelse med ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering, som skal være retsgrundlaget for vurderingen. Kommissionen noterer ligeledes, at denne konklusion ikke påvirkes af, at en del af den påtænkte støtte inden for rammerne af omstrukturingsplan har form af støtte til et F&U-projekt. Inddragelsen af en F&U-dimension i en omstrukturingsplan er acceptabelt på betingelse af, at de påtænkte aktiviteter virkelig er nødvendige for at genoprette virksomhedens rentabilitet, og at samtlige elementer i omstrukturingsplanen (herunder F&U-aktiviteten) opfylder betingelserne i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering.
- (301) I overensstemmelse med punkt 21 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering må betingelserne vedrørende forenelighed af den offentlige støtte til den kriseramte virksomheds F&U-indsats ikke medføre, at man omgår principperne i de almindelige retsregler for en virksomhed i en sund finansiel situation.
- (302) Kommissionen bemærker, at ingen af de interesserede parter har kritiseret valget af retsgrundlag.

### 8.3. VIRKSOMHEDENS BERETTIGELSE TIL OMSTRUKTURERINGSSTØTTE

- (303) For at være berettiget til omstrukturingsstøtte skal virksomheden først og fremmest kunne betragtes som en kriseramt virksomhed, således som dette defineres i punkt 2.1 i rammebestemmelserne for redning og omstrukturering.
- (304) I betragtning 150 i åbningsskrivelsen anførte Kommissionen, at PSA-koncernen var kriseramt i henhold til punkt 11 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering. De almindelige omstændigheder for en kriseramt virksomhed er til stede i det foreliggende tilfælde såsom voksende underskud, overkapacitet, faldende omsætning og tilbagegang i markedsandele. Dertil kommer, at BPF ikke kunne færdiggøre sin finansieringsplan for 2013-2016 uden statsgaranti, hvilket tydeligt demonstrerer koncernens manglende evne til at skabe stabilitet ved hjælp af egne ressourcer eller midler fra ejere/aktionærer eller markedskilder.
- (305) I betragtning 151 i åbningsskrivelsen konkluderede Kommissionen, at PSA-koncernen og indirekte og følgelig BPF er kriseramte virksomheder i henhold til afsnit 2.1 i førnævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering.
- (306) I nævnte åbningsskrivelse, betragtning 152, anførte Kommissionen ligeledes, at hverken PSA-koncernen eller datterselskabet BPF er nyoprettede virksomheder, og at virksomhedens vanskeligheder, hvis den støttemodtagende virksomhed er en koncern, ikke skyldes en vilkårlig fordeling af omkostningerne internt i koncernen. Som anført af de franske myndigheder hænger koncernens problemer i alt væsentligt sammen med forhold, der er koncerninterne, og med krisen på det europæiske bilmarked.
- (307) Kommissionen mener derfor ikke, at der er behov for at ændre på vurderingen i åbningsskrivelsen vedrørende virksomhedens støtteberettigelse på baggrund af punkt 11 og 13 i førnævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering. Kommissionen bemærker, at ingen af de interesserede parter har bestridt dette punkt.
- (308) Konkluderende mener Kommissionen, at betingelserne i afsnit 2.1 i førnævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering er opfyldt.

<sup>(45)</sup> EUT C 195 af 19.8.2009, s. 9.

## 8.4. GENETABLERING AF VIRKSOMHEDENS RENTABILITET PÅ LANG SIGT

## 8.4.1. PSA-KONCERNENS OMSTRUKTURERINGSPLAN

- (309) På baggrund af den varige forringelse af koncernens situation har PSA-koncernen siden 2012 gennemført foranstaltninger, der skal gøre det muligt for koncernen at skabe rentabilitet på lang sigt, inden for rammerne af planen »Rebond 2015«. Det er navnlig foranstaltninger, som skal nedbringe koncernens overkapacitet i segment B og besparelsesforanstaltninger. Planen »Rebond 2015« omfatter:
- a) en omstrukturering af produktionsapparatet i Frankrig og en reduktion af strukturomkostningerne med i alt 600 mio. EUR, meddelt 12. juli 2012. Ifølge projektet skal produktionen i Aulnay indstilles i 2014, produktionsanlægget i Rennes tilpasses, der skal iværksættes moderniseringsforanstaltninger på produktionsanlæggene i Aulnay og Rennes, og koncernens strukturer skal tilpasses
  - b) CAPEX reduceres med 550 mio. EUR fra og med 2013, efter udviklingen i investeringerne i produktionskapacitet i Rusland, Latinamerika og Kina
  - c) en optimering af produktionsomkostningerne, som navnlig skyldes alliancen med GM, til 350 mio. EUR, hvor halvdelen af gevinsterne stammer fra alliansens første synergier med hensyn til indkøb og den anden halvdel fra handlingsplanerne for enhedsomkostninger til design og produktion.
- (310) I åbningskrivelsen gav Kommissionen udtryk for to typer af tvivl vedrørende genetablering af virksomhedens rentabilitet.
- a) I første række mente Kommissionen, at hypoteserne for udviklingen på markedet kunne vise sig at være for optimistiske.
  - b) For det andet ønskede Kommissionen at kontrollere, hvorvidt projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« kunne bidrage til genetablering af virksomhedens rentabilitet.

8.4.1.1. *Vedrørende hypoteserne om udviklingen på markedet*

- (311) Bemærkningerne fra interesserede tredjeparter modsiger ikke relevansen af at anvende prognoserne fra *IHS Global Insight* vedrørende udviklingen på markedet. Især bemærkningerne fra Fiat bekræfter, at der er tale om den vigtigste kilde til finansielle prognoser for bilproducenter.
- (312) Kommissionen bemærker, at disse prognoser ikke desto mindre er mere optimistiske end andre kilder på markedet såsom prognoserne fra Standard&Poor's <sup>(46)</sup>.
- (313) Kommissionen mener, at ajourføringen af prognoserne for omsætning i forhold til åbningskrivelsen til dels bortvejrer en del af den tvivl, som den gav udtryk for vedrørende troværdigheden af Frankrigs prognoser i forbindelse med de foreløbige undersøgelser. På trods af den lavere omsætning er udgifterne til kapitalinvesteringer i øvrigt ikke blevet nedsat i de ajourførte prognoser, hvilket derfor ikke får negative følger for den fremtidige omsætning.
- (314) De eventuelle afgivelser i medianprognoserne skal analyseres i forhold til deres eventuelle konsekvenser for PSA's muligheder for at fortsætte sine aktiviteter i et ugunstigt scenario. Koncernens problemer, som førte til statens indgriben, hang sammen med BPF's mulighed for at kunne tiltrække refinansiering på markederne med henblik på at kunne finansiere koncernens bilsalg. Selv efter at have registreret et fald i værdien af automobildivisionens samlede aktiver på 3 888 mio. EUR, som blev konstateret i regnskaberne pr. 31. december 2012, har Frankrig ikke over for Kommissionen angivet, at koncernens egenkapital var utilstrækkelig. Kommissionen mener, at det derfor er relevant at analysere koncernens industrielle nettogæld i de ugunstige scenarier.
- (315) Kommissionens tvivl vedrørende koncernens rentabilitet kunne fjernes som følge af Frankrigs forpligtelse i henhold til afsnit 7.1 ovenfor til at pålægge PSA at indføre tilstrækkelige foranstaltninger til at kunne dække enhver mangel på likviditet, som skyldtes en ugunstig udvikling i bilsalget, og som indebar en risiko for, at PSA's nettogæld afveg fra det planlagte. Gældsniveauet [...] ville dermed blive bragt under [...] mia. EUR, hvilket er på linje med analytikernes nuværende prognoser. Denne forpligtelse giver koncernen mulighed for at vælge det

<sup>(46)</sup> I henhold til rapporten »For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region« fra 24. april 2013 regner man ikke med, at volumenerne på det europæiske marked vil være tilbage på 2011-niveau før i 2018, mens man i prognoserne fra IHS regner med en tilbagevenden allerede i 2014.



mest hensigtsmæssige middel til at stabilisere sin nettogæld, f.eks. en kapacitetsreduktion eller salg af andele af virksomheder. Kommissionen bemærker i øvrigt, at Frankrig har forpligtet sig til at anmelde hele planen på ny, hvis kompensationsforanstaltningerne slår fejl, eller hvis målet for nettogælden overskrides i to år i træk.

- (316) På grundlag af ovenstående betragtninger konkluderer Kommissionen, at tvivlen vedrørende koncernens genetablering af virksomhedens rentabilitet, som blev rejst i åbningsskrivelsen, er fjernet.

#### 8.4.1.2. Om projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« bidrag til genetablering af PSA-koncernens rentabilitet

- (317) I betragtning 167 i åbningsskrivelsen stillede Kommissionen spørgsmålstejn ved projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« bidrag til omstruktureringen og genetableringen af PSA-koncernens rentabilitet.

#### a) Indledende bemærkning om Frankrigs anfægtelse af den analysemetode, der foreslås i åbningsskrivelsen

- (318) Det fremgår af betragtning 152 ovenfor, at de franske myndigheder anfægter den metode, som Kommissionen foreslår i åbningsskrivelsen til at verificere eksistensen af og i givet fald vurdere omfanget af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« bidrag til en genetablering af PSA-koncernens rentabilitet. Ifølge Frankrig er Kommissionens tvivl efter den indledende undersøgelse baseret på et postulat om, at projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« »muligvis kun er nødvendigt for, at PSA-koncernen kan genoprette rentabiliteten, hvis det kan bidrage til at indhente det akkumulerede efterslæb på F&U-området i forhold til konkurrenterne«. I øvrigt er den metode, som Kommissionen foreslår, baseret på et »juridisk nyskabende« kriterium, som de franske myndigheder anfægter nødvendigheden af, idet de øvrige fremførte argumenter forekommer dem tilstrækkelige til at påvise »50CO<sub>2</sub>Cars« positive bidrag til genetablering af koncernens rentabilitet.

- (319) Kommissionen benægter, at den metode, som den foreslog i åbningsskrivelsen, kan sammenfattes på denne måde, og ønsker at fremføre følgende præciseringer.

- (320) I betragtning 17 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering hedder det, at »[e]n omstrukturering bygger på den anden side på en realistisk, sammenhængende og omfattende plan for genetablering af virksomhedens langsigtede rentabilitet«. Gennemførelsen af denne målsætning om »reorganisering og rationalisering af virksomhedens aktiviteter med det formål at gøre den mere effektiv« kan ske gennem flere forskellige typer af foranstaltninger, hvor virksomheden:

- »opgiver tabsgivende aktiviteter«
- »omstrukturerer de aktiviteter, der igen kan gøres konkurrencedygtige«
- »foretager en diversifikation i retning af nye rentable aktiviteter.«

- (321) Kommissionen mener, at denne tredje søjle med »diversifikation« med størst sandsynlighed vil kunne begrunde medtagelsen af F&U-aktiviteter i en omstruktureringsplan. Denne begrundelse vil i givet fald være baseret på behovet for at hjælpe en kriseram virksomhed med at finde nye og rentable afsætningsmuligheder ved en ændring af produktionen gennem innovation.

- (322) Det fremgår af de franske myndigheders bemærkninger (sammenfattet i betragtning 149 ovenfor), at de i øvrigt synes at dele denne analyse og mene, at opretholdelsen af F&U-investeringer kan give en virksomhed mulighed for »genetablering af virksomhedens langsigtede rentabilitet«. Kommissionen mener ikke desto mindre ikke, at de tidligere tilfælde, som Frankrig nævner i fodnote 30 i betragtning 149 ovenfor, er relevante. Man må derfor konstatere, at de ikke vedrører sager, hvor gennemførelsen af et F&U-projekt inden for rammerne af en omstruktureringsplan som i denne sag vil kunne yde et positivt bidrag til genetablering af virksomhedens rentabilitet for en kriseram virksomhed, men snarere i sager, hvor Kommissionen har vurderet, at denne genetablering af virksomhedens rentabilitet skal ske gennem lancering af nye produkter baseret på »eksisterende« viden (og ikke viden opnået gennem F&U). Det fremgår således af betragtning 51 i Kommissionens afgørelse af 1. december 2004 (statsstøtte — Frankrig — Société Bull, sag C-504/03), at en ny serverserie, hvis rolle blev vurderet til at være »meget stor« med hensyn til omsætning og dækningsbidrag, var baseret på en teknologi, som Intel rådede over, og som ikke var udviklet af støttemodtageren. Det fremgår ligeledes af betragtning 98 i Kommissionens afgørelse af 3. juli 2001 (statsstøtte — Spanien — Babcock Wilcox Espana SA, sag C-33/98), at

teknologien, der gav NewCo mulighed for at dække et nyt segment af det spanske marked, allerede fandtes. Endelig kan Kommissionen ikke se relevansen af betragtning 236 i sin afgørelse af 18. februar 2004 (statsstøtte — Tyskland — Bankgesellschaft Berlin AG, sag C-28/02), hvori det hedder, at den har nægtet at foretage en endelig vurdering af »nye produkters og nye salgskanalers« rolle i forbindelse med genetablering af en kriseramte banks rentabilitet.

- (323) Kommissionen ønsker at understrege, at man ikke må sammenblende dette mål med det meget anderledes mål om at fremme F&U og innovation<sup>(47)</sup>, som forfølges med andre typer af offentlig finansiering, der udbetales til virksomheder, som ikke er kriseramte. I denne forbindelse er det relevant at henvise til betragtning 20 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering, hvori det klart præciseres:

»Da det er selve virksomhedens overlevelse, der er i fare, kan en kriseramte virksomhed ikke betragtes som et velegnet instrument til at fremme andre politiske mål, før der er skabt sikkerhed for dens levedygtighed. Derfor mener Kommissionen, at støtte til kriseramte virksomheder kun kan bidrage til at fremme udviklingen af bestemte erhvervsgræne uden at ændre samhandelsvilkårene på en måde, der strider mod den fælles interesse, hvis betingelserne i disse rammebestemmelser er opfyldt.....«.

- (324) Kommissionen er af den opfattelse, at en og samme støtte ikke effektivt kan anvendes til at forfølge to forskellige mål, og at enhver støtte fra en medlemsstat inden for rammerne af en omstrukturingsplan, selv om denne fremstiller den som havende en positiv indvirkning på fremme af F&U, som endemål skal have, at støttemodtageren kan vende tilbage til en situation med rentabilitet. Foreneligheden skal undersøges i forhold til dette prioriterede mål.

- (325) I det omfang der er tale om en investering i F&U, skal medlemsstaten fremføre bevis for, at de støttede aktiviteter hænger sammen med resten af omstrukturingsplanen (og er nødvendige for en vellykket gennemførelse af denne). Det hedder i betragtning 45 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering, at:

»Ingen del af støtten må anvendes til at finansiere nye investeringer, der ikke er nødvendige for at genskabe virksomhedens rentabilitet.«

- (326) For at analysere, om F&U-aktiviteterne inden for projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« udgør en foranstaltning, der har til formål at forbedre rentabiliteten for en kriseramte virksomhed, som eventuelt kan medtages under omstrukturingsplanen (betragtning 35 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering), ligger Kommissionens analyse i betragtning 168-217 i åbningsskrivelsen i forlængelse af bestemmelserne i punkt 36 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering, hvoraf det klart fremgår, at »de omstændigheder, der førte til virksomhedens vanskeligheder« skal danne grundlag for evalueringen af, hvorvidt de foreslåede foranstaltninger er hensigtsmæssige. I åbningsskrivelsen har Kommissionen derfor analyseret følgende:

a) I betragtning 168-192, om det var sandsynligt, at projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« ville hjælpe PSA-koncernen med at indhente sit efterslæb på F&U-området, hvilket var et af de aspekter, som de franske myndigheder fremstillede som et af de strukturelle problemer, som koncernen stod over for, i betragtning 16.

b) I betragtning 193 og 194, om det var sandsynligt, at projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« kunne hjælpe PSA-koncernen med at rationalisere sit produktionsapparat og sin omkostningsstruktur, navnlig arbejdskraftomkostningerne, eftersom disse faktorer også var blevet fremstillet som strukturelle handicap, som PSA-koncernen lider under, i betragtning 15.

c) I betragtning 208-217, om det var sandsynligt, at de nye »mild-hybridation«-teknologier, som projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« var rettet mod, kunne hjælpe PSA ud af sine vanskeligheder, som ikke blot var konjunkturbestemte (faldet på det europæiske marked, som blev identificeret i betragtning 11 i åbningsskrivelsen), men også strukturelle (»sakseeffekten«, som blev identificeret i betragtning 14 i åbningsskrivelsen).

- (327) Åbningsskrivelsen er således baseret på de elementer, som de franske myndigheder nævnte under de indledende undersøgelser som de omstændigheder, der har ført til virksomhedens problemer. Kommissionen har på ingen måde fremlagt et katalog over kumulative og/eller eksklusive kriterier, der gør det muligt at vurdere, om projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« var »tilpasset« koncernens omstrukturering eller ej.

<sup>(47)</sup> Som det præciseres i betragtning 39 ovenfor finder F&U-rammen ikke anvendelse for kriseramte virksomheder, og denne undtagelse gælder i øvrigt i hele omstrukturingsplanens gennemførelsesperiode, således som det præciseres i betragtning 16 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering: »Når først den omstrukturings- eller likvidationsplan, for hvilken der er blevet anmodet om støtte, er blevet udarbejdet og er i færd med at blive gennemført, vil al yderligere støtte blive betraget som omstrukturingsstøtte.«

- (328) Man må konstatere, at de franske myndigheder i løbet af den indledende undersøgelsesfase ikke har nævnt tendensen på markedet til, at salget af dieselmotorer erstattes af benzinmotorer (som nævnes i betragtning 210 i åbningsskrivelsen og gentages i betragtning 147 ovenfor) som en af forhindringerne for genetablering af PSA-koncernens rentabilitet, men blot som en del af baggrunden, selv om der ellers er angivet i betragtning 214 i åbningsskrivelsen »ifølge PSA's markedsundersøgelser (fandtes) muligheder på markedet for økonomiske dieselmotorer«.
- (329) Under alle omstændigheder er formålet med denne formelle procedure at give medlemsstaten mulighed for at fremlægge alle de begrundelser, som den finder nødvendige for at godtgøre relevansen af den undersøgte støtte og navnlig at fremføre præciseringer af de omstændigheder, der har ført til virksomhedens vanskeligheder, som den måtte have undladt at beskrive i den indledende fase. Det er netop, hvad de franske myndigheder havde mulighed for i den foreliggende sag.

#### b) Analyse af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars«' bidrag til omstruktureringen af PSA-koncernen

- (330) Det fremgår af de franske myndigheders bemærkninger (sammenfattet i betragtning 147-151 ovenfor), at projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« har til formål at frembringe en teknologi til nedbringelse af forbruget og CO<sub>2</sub>-emissionerne fra dieselmotorer til en »rimelig« pris.

##### i) Bidrage til at afhjælpe PSA-koncernens strukturelle handicap

- (331) Vende den faldende tendens for salg af dieselmotorer: I åbningsskrivelsen stillede Kommissionen i betragtning 211 spørgsmålstegn ved sammenhængen mellem en investering i F&U rettet mod en dieselmotorer og omstrukturingsplanen, idet den seneste tendens på markedet (som forventes at fortsætte i de kommende år) især havde bestået i, at salget af dieselmotorer blev erstattet med benzinmotorer.
- (332) I denne forbindelse fremgår det af Frankrigs begrundelser i betragtning 148 ovenfor, at med hensyn til den nuværende struktur i PSA-koncernens produktionsapparat (som hovedsagelig er indrettet på dieselmotorer, der udgør [60-80]\* % af salget i Europa i 2012), ville en strategi med det formål at erstatte diesel med benzin i stedet for at »supplere« den være mindre relevant på kort/mellemlang sigt med henblik på at sikre genetableringen af koncernens rentabilitet. Kommissionen bemærker i denne forbindelse i sine bemærkninger i betragtning 203 ovenfor, at producenten Toyota erkender, at der kan findes et marked for dieselmotorer, selv om man mener, at salget vil være lavere end for benzinmotorer som følge af den forholdsvis dyrere dieselmotorer. I dette perspektiv kan udviklingen af en dieselmotorerløsning til en »rimelig« pris, som er planen for »50CO<sub>2</sub>Cars«, bidrage til, at man i forbindelse med projektet kan kæmpe imod den udhuling af salget af dieselmotorer, som PSA-koncernen er ramt af i øjeblikket. På længere sigt, og hvis de grundlæggende tendenser, som man hidtil har kunnet konstatere, fortsætter (så salget af benzinmotorer fortsat ligger højere end for dieselmotorer), hvilket Toyota forventer, vil de centrale komponenter i dieselmotorer »50CO<sub>2</sub>Cars« kunne tilpasses til benzinmotorer (jf. betragtning 50 i åbningsskrivelsen).
- (333) Derfor deler Kommissionen de franske myndigheders holdning om, at PSA's strategi for udvikling af en teknologi, der vil kunne genoprette mærkets miljøprofil og sikre, at dieselmotorer fortsat er økonomisk attraktive for forbrugerne, navnlig i Europa, kan forbedre rentabiliteten af PSA-koncernens produktionsapparat på kort og mellemlang sigt og dermed bidrage til, at koncernen kan genoprette rentabiliteten inden for rammerne af omstrukturingsplanen.
- (334) Indhente de akkumulerede efterslæb inden for F&U: Selv om de franske myndigheder anfægter relevansen af dette kriterium, fremgår det af betragtning 152, litra c), ovenfor, at »50CO<sub>2</sub>Cars« giver mulighed for at indhente et efterslæb, som koncernen har fået inden for F&U, navnlig med hensyn til produktiviteten af aktiviteter vedrørende teknologisk innovation (sammenlægning af midler i et forskningskonsortium under ledelse af ADEME), standardisering af visse bilkomponenter (navnlig drivlinjen), teknologier til reduktion af dieselmotorers forbrug/emissioner og DCT-transmissioner. Disse bestræbelser har til formål at gøre dieselmotorernes pris mere »rimelig« for forbrugerne, idet arkitekturen i dieselmotorer i høj grad vil blive standardiseret og optimeret med hensyn til energiudnyttelse og produktionsomkostninger.
- (335) I betragtning 184 ovenfor understreger GM, at de fleste producenter gennemfører teknologiske projekter, der har til formål at nedbringe udstødningsemissionerne, og i betragtning 189 ovenfor bekræfter Fiat, at standarderne for CO<sub>2</sub>-emissioner, som er fastsat i EU-lovgivningen, udgør en udfordring, som de forskellige producenter skal løse. Toyota mener ligeledes, at udviklingen af miljøteknologier bliver en nøgelfaktor for producenteres salg (se betragtning 203 ovenfor). I forbindelse med »teknologisk ekspansion« med henblik på at nedbringe forbrug/CO<sub>2</sub>-emissioner og uden at bagatellisere problemerne med at foregribe de kommende anvendelsesmuligheder for den

aktuelle forskning mener Kommissionen, at det er en forudsætning for en vellykket gennemførelse af en omstrukturering, at en kriseramte bilproducent opretholder et vist teknologisk ambitionsniveau. Når der akkumuleres et efterslæb inden for F&U, risikerer man, at det indebærer en betydelig forringelse af mulighederne for at rette op på salget på kort og mellemlang sigt og dermed for chancerne for at genoprette rentabiliteten.

- (336) I lyset af alle de ovenstående elementer konkluderer Kommissionen, at projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« med stor sandsynlighed vil bidrage til at rette op på visse af PSA-koncernens strukturelle handicap.

ii) *Tilpasse produktionsapparatet til udfordringerne ved »mild-hybridation«*

- (337) I åbningsskrivelsen stillede Kommissionen spørgsmålet om, hvorvidt de planlagte midler til udvikling af en »mild-hybridation«-teknologi var konsekvente i forhold til rationaliseringen af kapaciteten, som planlægges gennemført med resten af omstrukturingsplanen.

- (338) Det fremgår af betragtning 154 ovenfor, at de industrielle investeringer, der er nødvendige for gennemførelsen af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars«, og navnlig tilpasningen af produktionskapaciteten til nye dieselmotorer og hybridsystemer, stadig er begrænsede i forhold til de samlede planlagte investeringer i løbet af omstrukturingsplanen. Deres økonomiske indvirkning er i øvrigt medregnet i de tal, som de franske myndigheder har fremlagt. Med hensyn til transmissioner mener Kommissionen i lighed med de franske myndigheder, at internalisering af en produktion, der i øjeblikket er placeret hos japanske producenter, hvis projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« bliver en succes, vil bidrage til genetableringen af PSA's rentabilitet ved at genoprette producentens dækningsbidrag og fjerne både logistikomkostninger og kursrisikoen.

- (339) På grundlag af disse elementer konkluderer Kommissionen, at tilpasningen af PSA's produktionsapparat til udfordringerne ved »mild-hybridation« stemmer fint overens med logikken bag omstruktureringen og genetableringen af koncernens rentabilitet.

iii) *Dreje virksomheden i retning af nye og rentable aktiviteter*

- (340) I sine bemærkninger (sammenfattet i betragtning 189 ovenfor) anførte Fiat overordnet set, at den motor, som skal være resultatet af »50CO<sub>2</sub>Cars«, virker teknisk gennemførlig, men at den indebærer en risiko for at øge enhedsprisen på de biler, der udstyres med den, således at det bliver økonomisk umuligt at udbrede den udviklede teknologi i større skala.

- (341) I denne forbindelse bemærker Kommissionen, at den nuværende høje pris på »full-hybrid«-teknologier er forklaringen på, at de kun er blevet anvendt i de øverste markedssegmenter (luksusbiler). PSA's og partnernes planlagte strategi og F&U-indsats har netop til formål at finde en hybridteknologi, der udgør et bedre kompromis mellem omkostninger/ydelse end de nuværende løsninger: nedbringe CO<sub>2</sub>-emissionerne med [10-20]\* % i forhold til en tilsvarende bil uden hybridteknologi til en pris, der ligger [70-80]\* % lavere end løsningen HY425.

- (342) I betragtning 216 i åbningsskrivelsen beklagede Kommissionen imidlertid, at man ikke var i stand til at vurdere virkningerne af de nye »mild-hybridation«-teknologier på PSA-koncernens omsætning og rentabilitet, og den ønsker at få adgang til finansielle indikatorer, som normalt anvendes til at analysere relevansen af denne type F&U-investeringer, samt en analyse af de risici, der vil kunne påvirke projektets rentabilitet.

- (343) Det fremgår af betragtning 150 ovenfor, at den manglende specifikke statsstøtte til projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« inden for rammerne af omstrukturingsplanen tvang PSA til at udforme et »kontrafaktisk« projekt, der gik ud på at nedbringe F&U-investeringerne til et minimum for fortsat at kunne overholde den nye lovgivning vedrørende

CO<sub>2</sub>-emissioner Finansieringsindikatoren, som de franske myndigheder fremlægger i tabel 15 i betragtning 155, litra b), ovenfor, er en såkaldt »differentiel« nettonutidsværdi (i det følgende betegnet »NNV«), der i modsætning til »standard«-NNV (som svarer til nutidsværdien af cashflow — positive og negative — af en investering) ikke giver mulighed for at vurdere investeringens iboende rentabilitet, men forskellen i rentabilitet mellem to investeringer, i dette tilfælde projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« (med eller uden statsstøtte) og det »kontrafaktiske« projekt.

- (344) Eftersom det kontrafaktiske projekt uanset den valgte aktualiseringssats (henholdsvis [10-13]\* % eller [13-15]\* %) stadig har en nettonutidsværdi, der er højere end for projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« uden statsstøtte (mellem [60-100]\* mio. EUR for eDCT, mellem [20-70]\* mio. EUR for parallelhybridteknologi), konkluderer de franske myndigheder, at hvis støtten ikke var blevet udbetalt, ville virksomheden spontant være »inciteret« til at gennemføre et andet projekt end »50CO<sub>2</sub>Cars«. Kommissionen anfægter imidlertid gyldigheden af dette ræsonnement, idet den bemærker, at det ifølge enhver logik vil betyde, at med en aktualiseringssats på [13-15]\* %, som de franske myndigheder underforstået har betragtet som den sats, der bedst afspejler det nuværende »grundlag« for forudsætningerne for finansiering af virksomheden, selv om satsen på [10-13]\* % synes at være den almindeligt anvendte til vurdering af rentabiliteten af investeringerne, vil PSA ligeledes hellere vende sig mod det kontrafaktiske projekt end mod »50CO<sub>2</sub>Cars«, idet den relative rentabilitet for to af komponenterne er højere: [50-60]\* mio. EUR for eDCT og [20-30]\* mio. for parallelhybridteknologien.
- (345) Endelig mener Kommissionen følgende:
- a) på den ene side er de konklusioner, som »differensindikatoren« ville gøre det muligt at nå frem til, i for høj grad afhængige af ad hoc-hypoteser om den anvendte aktualiseringssats, som anvendes til beregning af den »differentielle« nettonutidsværdi
  - b) og på den anden side giver strukturen for denne indikator ikke mulighed for at foretage en økonomisk vurdering af den samlede indvirkning af »50CO<sub>2</sub>Cars« på koncernens omsætning og økonomiske udsigter, men kun for at foretage en gradvis sammenligning af fordelene (henholdsvis omkostningerne) ved at gennemføre »50CO<sub>2</sub>Cars« i forhold til det, som det kontrafaktiske projekt havde givet mulighed for at opnå for bare to af komponenterne.
- (346) De økonomiske indikatorer, som Frankrig har fremlagt, giver således ikke mulighed for at tage højde for virkningerne af »mild-hybridation-systemet«, som »50CO<sub>2</sub>Cars« drejer sig om. Men Kommissionen konstaterer, at i modsætning til det kontrafaktiske projekt giver projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« mulighed for at reagere på flere af de strukturelle handicap, som PSA-koncernen lider under i øjeblikket. Projektet giver således mulighed for at forbedre situationen med hensyn til standardisering af komponenter og at indhente visse efterslæb, som koncernen havde akkumuleret inden for F&U. Det kontrafaktiske projekts begrænsede rækkevidde giver ikke mulighed for at forfølge en sådan ambition. Det gælder i øvrigt, at den gradvise udvikling inden for det kontrafaktiske projekt, der udelukkende har til formål at kunne overholde lovgivningens normer med hensyn til CO<sub>2</sub>-emissioner, formentlig vil være utilstrækkelig til at føre en effektiv kamp mod nedgangen i salget af dieslbiler, som koncernen står over for. For at vurdere sammenhængen mellem de nødvendige midler til hvert af disse projekter og resten af omstrukturingsplanen har Kommissionen sammenlignet de samlede omkostninger ved projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« (svarende til [300-400]\* mio. EUR ifølge i betragtning 41 ovenfor) og ekstraomkostningerne og de industrielle risici, som det kontrafaktiske projekt indebærer. Det mulige tab af dækningsbidrag som følge af dette fænomen er ikke ubetydeligt og anslås til [500-700]\* mio. EUR i betragtning 148 ovenfor.
- (347) Endelig mener Kommissionen, at i modsætning til de gradvise forbedringer, som er medtaget i det kontrafaktiske projekt, vil det teknologiske spring, som planlægges med projektet »50CO<sub>2</sub>Cars«, hvis det lykkes, give PSA vækstmuligheder frem imod 2020, fordi PSA-koncernen så får mulighed for »at diversificere ved at vende sig imod nye og rentable aktiviteter«. Derfor bidrager projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« i højere grad til genetablering af koncernens rentabilitet, end det kontrafaktiske projekt ville have gjort.

iv) *Delkonklusion om projektet »50CO<sub>2</sub>Cars«' bidrag til PSA-koncernens omstrukturering*

- (348) Det fremgår af ovenstående analyse, at projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« som en bestanddel af omstrukturingsplanen yder et positivt bidrag til genetableringen af PSA-koncernens rentabilitet: tilpasningen af produktionsapparatet, som var nødvendig på grund af omstrukturingsplanen, er i overensstemmelse med strategien og de midler, der er til rådighed til omstruktureringen, og hvis projektet bliver en succes, vil det ikke blot medvirke til at rette op på virksomhedens strukturelle problemer (stor følsomhed over for udviklingen i salget af dieslbiler i Europa og et efterslæb inden for visse F&U-områder), men også give mulighed for at diversificere koncernens produktion og dreje den i retning af »nye og rentable« aktiviteter, der formodes at kunne sikre vækstmuligheder frem imod 2020.

## 8.4.2. RENTABILITETSPLANEN FOR BPF

- (349) I åbningsskrivelsen konstaterede Kommissionen, at BPF's problemer skyldes den gensidige afhængighed af PSA-koncernen, som har ført til en nedsættelse af bankens rating hos S&P den 14. februar 2013 til BB+, et spekulativt papir (non-investment grade), og det til trods for godkendelsen af redningsstøtten.
- (350) I sine bemærkninger til åbningsskrivelsen fastslår Kommissionen, at de franske myndigheder har gjort det muligt at fjerne dens tvivl vedrørende væksten på regnskabet og BPF's andel af nødlidende fordringer.
- (351) Kommissionen fastholder dermed den konklusion, som den var nået frem til i åbningsskrivelsen, og som ingen af de interesserede parter har anfægtet, nemlig at det problem, som BPF står over for, er et likviditetsproblem, der udelukkende skyldes forbindelsen til PSA-koncernen. I den udstrækning at tvivlen om genetableringen af koncernens rentabilitet har kunnet bortvejres, er der grund til at mene, at det samme gælder rentabilitetsplanen for BPF.

## 8.5. FOREBYGGELSE AF ENHVER UFORHOLDSMÆSSIG FORDREJNING AF KONKURRENCESITUATIONEN

## 8.5.1. ANALYSE AF NØDVENDIGHEDEN AF KOMPENSATIONSFORANSTALTNINGERNE

- (352) I punkt 38 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering hedder det, at en forudsætning for Kommissionens godkendelse af omstrukturingsstøtte er, at der træffes kompensationsforanstaltninger for at afbøde støttens negative virkninger for samhandelen. I modsat fald vil støtten »stride mod den fælles interesse« og dermed være uforenelig med det indre marked. Denne betingelse indebærer oftest en begrænsning af den stilling, som virksomheden kan bevare på sit (sine) marked(er) efter omstrukturen.
- (353) Der erindres om, at de franske myndigheder oprindeligt foreslog følgende kompensationsforanstaltninger: yderligere reduktioner af CAPEX (»capital expenditures«), afgivelse af kapacitet på fabrikken i Sevelnord til fordel for en konkurrent, indstilling af udvikling og produktion af plug-in-hybridteknologien og fastsættelse af et loft for BPF's penetrationsgrad.
- (354) I åbningsskrivelsen udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt disse foranstaltninger kunne betegnes kompensationsforanstaltninger, eller om de var tilstrækkelige som følge af betingelserne for deres gennemførelse.
- (355) Efter afslutningen på den formelle undersøgelsesprocedure mener Kommissionen, at af de foranstaltninger, som PSA gennemførte inden anmeldelsen af omstrukturingsplanen, kan de foranstaltninger, der beskrives i afsnit 2.4.5 ovenfor, ikke betegnes »kompensationsforanstaltninger« i henhold til punkt 38 ff. i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering, idet de snarere svarer til strategiske valg, som »under alle omstændigheder er nødvendige for at genoprette koncernens rentabilitet«.
- (356) Men i notatet af 23. juli 2013 besluttede de franske myndigheder at trække samtlige kompensationsforanstaltninger, som blev anmeldt den 12. marts 2013, tilbage med undtagelse af foranstaltningen vedrørende fastsættelsen af en maksimal penetrationsgrad for BPF, som ændres i denne henseende i afsnit 8.5.2 nedenfor.
- (357) Derfor tager Kommissionen denne tilbagetrækning af foranstaltningerne til efterretning og mener ikke, at den skal udtale sig om følgende foranstaltninger:
- supplerende reduktioner af CAPEX (»capital expenditures«) og navnlig indstillingen af produktionen af modellerne Citroën 6 og Peugeot 607, indstillingen af produktionen af og den manglende fornyelse af modellen Bipper/Nemo og indstillingen af produktionen af dieselmotorer på over 2 liter
  - afgivelse af kapacitet på fabrikken i Sevelnord til en konkurrent og
  - opgivelse af udvikling og produktion plug-in-hybridteknologien.
- (358) I forbindelse med »kompensationsforanstaltninger« vil Kommissionen derfor kun analysere de franske myndigheders forslag om at indføre en mekanisme til forhøjelse af garantiomkostningen afhængig af BPF's penetrationsgrad over et niveau på [26-29]\* %.

## 8.5.2. MEKANISME FOR FORHØJELSE AF OMKOSTNINGEN VED STATSGARANTIE AF AFHÆNGIGT AF BPF'S PENETRATIONSGRAD

- (359) I åbningsskrivelsen bemærkede Kommissionen, at begrænsningen af penetrationsgraden syntes at være en hensigtsmæssig foranstaltning til begrænsning af finansieringsstøtten til BPF's indvirkning på PSA's bilsalg. Men Kommissionen havde sine tvivl om den reelle indvirkning af denne foranstaltning på grund af betingelserne for gennemførelsen. PSA foreslog faktisk, at de enkelte europæiske lande forpligtede sig til, at satsen for 2013 ikke måtte overstige H2-satsen i 2012 og +1 i fleksibilitet, svarende til en maksimal sats på 33,4 %. Men i denne grænse syntes den forventelige stigning i 2013 at være medregnet, idet satsen var 29,8 % i 2012. For årene 2014 og 2015 foreslog de franske myndigheder i øvrigt, at penetrationsgraden skulle aftales for G10 for BPF i det foregående år justeret med variationen i penetrationsgrad for de sammenlignelige banker, der nævnes af PSA (Renaults, Fords, BMW's, VW's og Daimlers captive-banker), idet man indførte en »bundsats«. Denne ændring ville have medført en fleksibilitet for PSA, som kunne have begrænset denne foranstaltnings bindende karakter og dermed også dens effektivitet.
- (360) Der resterer stadig spørgsmål vedrørende identiteten af de sammenlignelige banker, som PSA foreslår (i øjeblikket udelukkende penetrationsgrader for Renaults og Volkswagens captive-banker, mens andre producenter som Ford eller Fiat ligeledes er tætte konkurrenter). Eftersom penetrationsgraderne varierer meget fra det ene land til det andet, kunne BPF have koncentreret sig om lånekapaciteten i de segmenter, hvor man har den største tilstedeværelse, og dermed udvikle en aggressiv salgsstrategi over for konkurrenterne.
- (361) De franske myndigheder besvarede Kommissionens argumenter i deres bemærkninger til åbningsskrivelsen (jf. betragtning 173). De accepterede navnlig at udvide sammenligningen til også at omfatte Fiats og Fords captive-banker. Hvad resten angår, fastholdt de principperne for mekanismen, som blev foreslået i anmeldelsen. Med hensyn til penetrationsgradernes detaljeringsgrad mener de ikke, at der findes producenter, som indberetter deres penetrationsgrader pr. segment. Med hensyn til mekanismens fleksibilitet mener de, at den er nødvendig for at give BPF mulighed for at tilpasse sig den forventelige udvikling på markedet og ikke fører til mindre effektivitet og en reduktion af foranstaltningens bindende karakter. Kommissionen tager de franske myndigheders bemærkninger om den mulige fleksibilitet, der opnås ved anvendelse af en overordnet penetrationsgrad for kompensationsforanstaltningen over for BPF, til efterretning. Det fremgår af betragtning 177 ovenfor, at [...] % af finansieringen fra BPF vedrører segment B og C og følgende fem lande: Frankrig, Det Forenede Kongerige, Tyskland, Spanien og Italien. I lyset af disse statistikker mener Kommissionen, at man kan afvise risikoen for, at kompensationsforanstaltningen er ineffektiv, fordi der er mulighed for en for stor fleksibilitet ved anvendelsen af en overordnet penetrationsgrad.
- (362) Indledningsvis bemærker Kommissionen, at kompensationsforanstaltningen vedrørende penetrationsgraden ifølge de franske myndigheder er den »mest målrettede og mest velegnede [foranstaltning], der vil kunne rette op på eventuelle fordrejninger af konkurrencesituationen, der er en direkte følge af tildelingen af støtte i form af en garanti til Banque PSA. En sådan foranstaltning gør det rent faktisk muligt at foretage en reel vurdering af sammenhængen mellem konsekvenserne af tildelingen af statsgarantien på Banque PSA's aktiviteter og bilsalget<sup>(48)</sup>«.
- (363) Kommissionen bemærker i øvrigt, at alle producenter i deres kommentarer bekræftede en captive-banks vigtige rolle for finansieringen af bilsalget. Toyota understreger, at en captive-bank gør det muligt at styrke kundernes loyalitet over for et mærke med omkring 15 %, og at penetrationsgraden er højest i segmenter for mindre modeller. Fiat mener, at producenternes captive-banker er særdeles effektive salgs- og markedsføringsinstrumenter. Fiat er enig med Toyota om deres rolle med hensyn til kundeloyaliteten og tilføjer, at de også spiller en vigtig rolle med hensyn til at understøtte salgsprocessen, navnlig ved at træde i stedet for de »klassiske« finansieringsinstitutter, der er på vej til at forlade denne type lån. Fiat mener, at den offentlige garanti til BPF dermed har en direkte, umiddelbar og ekstremt negativ indvirkning på PSA-koncernens konkurrenter.
- (364) Eftersom de interesserede parter er helt enige om en captive-banks centrale rolle i finansieringen af bilproducenters salg og den særdeles negative indvirkning på konkurrencen, der direkte skyldes tildelingen af garantien til BPF, mener Kommissionen, at relevansen af foranstaltningen, der har til formål at begrænse BPF's mulighed for at anvende den offentlige garanti til at øge sin finansieringskapacitet uberettiget på bekostning af konkurrenternes captive-banker, kan bekræftes.
- (365) I tilsagnserklæringen af 23. juli 2013 forpligtede de franske myndigheder sig til at foretage de ændringer, der beskrives i afsnit 7.2 ovenfor, som kompensation for konkurrencefordrejningen, der opstår i kraft af statsgarantien til BPF.

(48) Bemærkninger vedrørende punkt 234.

- (366) For at begrænse virkningerne af konkurrencefordrejningen, som garantien har medført, men idet man samtidig indrømmer BPF en vis fleksibilitet til at reagere på den mulige udvikling på markedet, tager den foreslåede forpligtelse form af en yderligere betaling for garantien afhængigt af BPF's penetrationsgrad. Princippet for anvendelsen er følgende: Prisen på garantien forhøjes, når BPF overskrider en penetrationsgrad på [26-29]\* % for G10-aggregatet. Kommissionen bemærker på den ene side, at dette aggregats dækningsområde (Tyskland, Østrig, Belgien, Italien, Spanien, Nederlandene, Portugal, Schweiz, Frankrig og Det Forenede Kongerige) virker som det mest repræsentative blandt de disponible indikatorer for det europæiske marked<sup>(49)</sup>. En sådan mekanisme virker i øvrigt hensigtsmæssig som en reaktion på princippet om kompensationsforanstaltninger (der har til formål at begrænse enhver konkurrencefordrejning), idet man samtidig sikrer en genetablering af virksomhedens rentabilitet. Ved at knytte en stigende penetrationsgrad sammen med en forhøjelse af prisen på garantien bliver BPF's muligheder for at tilbyde særligt attraktive finansieringsbetingelser takket være garantien begrænset til det, der er påkrævet for at sikre rentabiliteten, idet man samtidig begrænser fordrejningen af konkurrencesituationen. Koncernen vil ikke betale en pris, der ligger over det, som dens kapitalsituation kan finansiere, eftersom koncernen får mulighed for at fastholde penetrationsgraden på et niveau, der svarer til et bestemt prisniveau. Prisen stiger med penetrationsgraden, indtil den når 491 basispoint (skønnet markedssats). Graf 2 herunder viser sammenhængen mellem prisen på garantien og PSA's penetrationsgrad (de nøjagtige tal findes i tabel 17 i betragtning 250 ovenfor).

Graf 2

**Forholdet mellem prisen på garantien (i basispoint) og penetrationsgraden i G10 ( %)**

[...]\*

- (367) Ved analysen af denne foranstaltnings virkninger skal der bl.a. tages hensyn til den teoretiske penetrationsgrad, som PSA kunne have opnået uden støtten (i det følgende betegnet »den kontrafaktiske penetrationsgrad«). Kommissionen erindrer om, at uden statsgarantien ville nedskrivningen af BPF's rating og reduktionen af dens finansieringskapacitet have medført en tilsvarende reduktion i låneproduktionen, som ville have ført til et fald i bilsalget på [5-20]\* %<sup>(50)</sup>. Omsætningen i PSA's autombildivision, der sikres takket være finansiering fra captive-banken, udgør ifølge de franske myndigheder [6 000-7 000]\* mio. EUR uden støtten og [35 000-40 000]\* mio. EUR med støtten (under hensyntagen til et forventeligt fald i salget på omkring [10-20] %). Disse tal viser således, at BPF's teoretiske penetrationsgrad ville være omkring [15-20]\* %. Det gælder med andre ord, at hvis BPF ikke havde fået ydet statsgarantien, ville dens finansieringskapacitet være blevet forringet i en sådan grad, at det ville have ført til en betydeligt lavere penetrationsgrad. Der ville i øvrigt være opstået et tilsvarende fald i salgsmængderne som følge af captive-bankernes centrale rolle for bilsalget. Ifølge de franske myndigheder ville et sådant fald ikke gøre det muligt at genoprette rentabiliteten og ville have trukket PSA ind i en ond cirkel med gentagne nedskrivninger af ratingen, hvilket igen ville have medført yderligere tab for koncernen.
- (368) Denne kontrafaktiske penetrationsgrad gør det muligt at sætte vejledende tal på den nedre værdi, som man skal tage hensyn til ved kalibreringen af kompensationsforanstaltningerne. Dette minimum bør ligge på et højere niveau end den skønnede teoretiske sats på [15-20]\* %. Loftet for penetrationsgraden bør ligeledes ligge lavere end den nuværende penetrationsgrad ([29-31]\* % for G10 i 2012). Enhver kompensationsforanstaltning har til formål at minimere statsstøttens indvirkning på modtagervirksomhedens konkurrenter. Men statsgarantien giver allerede BPF mulighed for at opretholde sin nuværende penetrationsgrad (som det fremgår af den kontrafaktiske penetrationsgrad). Derfor bør alle kompensationsforanstaltninger, der har form af en yderligere pris, allerede anvendes på den nuværende penetrationsgrad.
- (369) Så under hensyntagen til penetrationsgraden på [29-31]\* %, den nedre grænse på [15-20]\* %, der beskrives ovenfor, den sandsynlige udvikling i opadgående retning, som de franske myndigheder beskriver, og betydningen af captive-bankernes finansiering på bilsalget, anses forpligtelsen til at hæve prisen på statsgarantien fra [26-29]\* %<sup>(51)</sup> for en hensigtsmæssig foranstaltning, der medvirker til at begrænse konkurrencefordrejningen. I lyset af den nuværende penetrationsgrad betyder forpligtelsen, at BPF allerede burde kunne hæve prisen på garantien

<sup>(49)</sup> G5-indikatoren, der er indeholdt i G10-indikatoren, dækker som anført i betragtning 361 ovenfor allerede [...] % af den finansiering, som BPF tilbyder.

<sup>(50)</sup> Notat fra de franske myndigheder af 7. december 2012: kontrafaktuel scenario — foreløbige indvirkninger på PSA-koncernen.

<sup>(51)</sup> Det skal ligeledes bemærkes, at denne penetrationsgrad på [26-29]\* % ligger betydeligt lavere end de franske myndigheders oprindelige forslag i første version af kompensationsforanstaltningen: dvs. 33,4 % som angivet i tabel 7 i betragtning 102.



med omkring [40-50]\* basispoint (hvilket svarer til, at statsgarantien koster omkring [300-310]\* basispoint i stedet for de 260 basispoint, der er angivet i den oprindelige protokol, som blev aftalt med staten). Hvis BPF ønsker at øge denne penetrationsgrad, stiger prisen i de forhold, der anføres i tabel 17 i betragtning 250 ovenfor<sup>(52)</sup>. Hvis denne penetrationsgrad falder, falder ekstraprisen tilsvarende<sup>(53)</sup>. Dermed indebærer forpligtelsen en umiddelbar forhøjelse af prisen på garantien for BPF, en omkostning, som stiger, når PSA øger andelen af biler, der finansieres af BPF, af det samlede salg.

- (370) Dermed mener Kommissionen, at denne foranstaltning gør det muligt at kompensere for uforholdsmæssigt store fordrejninger af konkurrencesituationen i henhold til punkt 38-40 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering.
- (371) Endelig gælder det, at på trods af den overkapacitet, som den europæiske automobilektor tilsyneladende er ramt af, mener Kommissionen, at en yderligere reduktion af PSA-koncernens produktionskapacitet ikke vil være den bedst egnede løsning i denne sag:
- på den ene side har virksomheden som anført i betragtning 49 ovenfor allerede gennemført betydelige strukturændringer på anlæggene i Aulnay og Rennes
  - på den anden side gælder det som forklaret i betragtning 315 ovenfor, at hvis der fremover bliver behov for yderligere omstruktureringer, vil det være at foretrække at indrømme PSA en strategisk manøvrermargin, hvad angår valget af midler til stabilisering af sin økonomiske situation, mens en yderligere kapacitetsreduktion kun vil være en af mulighederne for at opnå dette.

#### 8.5.3. FORPLIGTELSE VEDRØRENDE FORHANDLERNES FINANSIERINGSMARGEN

- (372) Kommissionen bemærker ligeledes, at de franske myndigheder har forpligtet sig til, at PSA ikke må sænke forhandlernetts årlige finansieringsmargen til et niveau, der ligger lavere end det gennemsnitlige årlige dækningsbidrag i de seneste 12 måneder pr. 30. juni 2013 for hele omstrukturingsplanens gennemførelsesperiode.
- (373) Kommissionen mener ikke, at denne forpligtelse gør det muligt at gøre begrænsningen af BPF's penetrationsgrad mindre bindende. Ved at opretholde det gennemsnitlige dækningsbidrag for forhandlerne på samme niveau, som ville være gældende uden støtte, kan BPF ikke udnytte garantien til at føre en aggressiv salgspolitik over for disse forhandlere.

#### 8.5.4. ÆNDRING AF DEN OPRINDELIGT PLANLAGTE STØTTE TIL GENNEMFØRELSEN AF PROJEKTET »50CO<sub>2</sub>CARS« TIL TILBAGEBETALINGSPLIGTIGE FORSKUD

- (374) For at sikre, at de midler, som det offentlige stiller til rådighed for at bevare den kriseramte producents teknologiske kompetencer, er forholdsmæssige, mener Kommissionen, at følgende skal være opfyldt:
- F&U-aktiviteterne inden for omstrukturingsplanens rammer må ikke have et omfang, der betyder, at der kan opstå risiko for »udtørring«, som Kommissionen nævner i betragtning 243 i åbningskrivelsen.
  - Når situationen bedres, skal en betydelig del af de offentlige midler, som er stillet til rådighed for producenten for at opretholde dens kompetenceniveau på den »teknologiske frontlinje«, tilbagebetales til den støtteudbetalende myndighed, hvis F&U-projektet bliver en succes, og der sker en genetablering af virksomhedens rentabilitet.
- (375) Hvad angår det første punkt, skal Kommissionen derfor kontrollere, om de øvrige bilproducenters dynamiske incitamenter til at fortsætte deres F&U-indsats inden for hybridteknologien vil blive begrænset betydeligt (eller helt forsvinde), hvis projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« gennemføres. Men det fremgår af GM's bemærkninger, at selv om den offentlige støtte til gennemførelsen af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« er »ikke ubetydelig« for et F&U-projekt for udvikling af et »mild-hybridation«-system, er den ikke desto mindre »betydelig« sammenholdt med F&U-udgifterne i sektoren som helhed og under alle omstændigheder utilstrækkelige til at »forhindre en konkurrerende producent i at udvikle sit eget F&U-program inden for samme område« (se betragtning 184 ovenfor). Fiat bekræfter ligeledes, at de teknologiske fremskridt, som projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« giver mulighed for, ikke udgør en hindring for komme

<sup>(52)</sup> Hvis penetrationsgraden f.eks. når [30-40]\*% (imod [29-31]\*% i dag), bliver forhøjelsen af prisen på garantien på [70-80]\* basispoint.

<sup>(53)</sup> Hvis penetrationsgraden f.eks. når [20-30]\*% (imod [29-31]\*% i dag), bliver forhøjelsen af prisen på garantien på [20-30]\* basispoint.

ind på markederne, der kan fjerne incitamentet for andre producenter (se betragtning 190 og 232 ovenfor). På grundlag af disse tilkendegivelser fra tredjemand kan Kommissionen således konkludere, at man kan se bort fra risikoen for, at gennemførelsen af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« fører til »udtørring« i den foreliggende sag.

- (376) For så vidt angår det andet punkt, henviser Kommissionen til den kompensationsforanstaltning, som de franske myndigheder foreslår i afsnit 7.5 ovenfor, der skal omdanne den oprindeligt planlagte støtte på 24,5 mio. EUR til tilbagebetalingspligtige forskud fra ADEME, således at alle de beløb, som staten har udbetalt til gennemførelsen af F&U-aktiviteter, tilbagebetales, hvis PSA-koncernens rentabilitet genetableres.
- (377) Endelig mener Kommissionen, at den offentlige støtte til gennemførelsen af projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« inden for rammerne af omstrukturingsplanen efter al sandsynlighed ikke blot ikke vil udgøre en betydelig risiko for andre producenters incitamentet til at fortsætte deres F&U-indsats (ingen »udtørringseffekt«), men at den ligeledes står i et rimeligt forhold til målet om, at PSA-koncernen skal genoprette rentabiliteten, eftersom de franske myndigheder har forpligtet sig til, at hvis koncernens rentabilitet skal genetableres, skal de beløb, som staten har udbetalt i støtte til gennemførelse af dette F&U-projekt tilbagebetales til den støtteudbetalende myndighed til den samlede nutidsværdi (se betragtning 256 ovenfor).

#### 8.5.5. FORPLIGTELSE TIL AT AFHOLDE SIG FRA OPKØB

- (378) Kommissionen bemærker endelig, at de franske myndigheder har forpligtet sig til at sikre, at PSA afholder sig fra at opkøbe andele i andre virksomheder eller erhverve virksomhedsaktiver i omstrukturingsplanens varighed på de betingelser, der beskrives i betragtning 251 ff. for beløb på over 100 mio. EUR pr. år. Som en undtagelse fra det overordnede princip i betragtning 251 og 252 ovenfor kan Faurecia og dets datterselskaber foretage opkøb med Kommissionens forudgående tilladelse som præciseret i betragtning 253 ovenfor. I sin vurdering vil Kommissionen tage positivt hensyn til opkøb, i) som enten direkte eller indirekte bidrager til genetablering af PSA-koncernens rentabilitet, idet de har en positiv indvirkning på PSA-koncernens forventede rentabilitet, og ii) ikke er en omgåelse af forpligtelsen til at begrænse støttens virkninger til det strengt nødvendige for at nå målene med PSA-koncernens omstrukturingsplan.
- (379) Kommissionen betragter denne foranstaltning som nødvendig og mener, at den udligner den fordrejning af konkurrencesituationen, som tildelingen af støtten har givet anledning til.

#### 8.5.6. NØDVENDIGHEDEN AF EN KOMPENSATIONSFORANSTALTNING VEDRØRENDE FMEA

- (380) En anonym tredjepart mener, at PSA bør sælge sin andel i FMEA. Kommissionen bemærker, at denne tredjeparts bemærkninger vedrører en klage, som Kommissionen er i færd med at behandle, og ikke vedrører genstanden for denne procedure. Derfor finder den ikke anledning til at reagere på denne i forbindelse med denne afgørelse.

#### 8.6. BEGRÆNSNING AF STØTTEN TIL ET MINIMUM: REELT BIDRAG, UDEN STØTTE

- (381) For at støtten kan godkendes, kræves det i henhold til punkt 43-45 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering, at støttebeløbet og -intensiteten er begrænset til det strengt nødvendige for at give mulighed for omstruktureringen i henhold til de økonomiske muligheder for virksomheden, aktionærene eller den koncern, som den er en del af. Støttemodtagerne skal selv yde et betydeligt bidrag til omstrukturingsplanen af egne midler, herunder ved afhændelse af aktiver, som ikke er nødvendige for virksomhedens overlevelse, eller ved finansiering udefra på markedsvilkår.
- (382) Som anført i betragtning 246 og 247 i åbningskravet erindrer Kommissionen om, at dette kompatibilitetskrav ikke giver anledning til særlig tvivl. Omkostningerne ved omstruktureringen som beskrevet i de franske myndigheders anmeldelse udgør [1,3-1,8]\* mia. EUR. Med henblik på at finansiere sin omstrukturering har PSA-koncernen gennemført et program for afhændelse af aktiver, der har tilført koncernen 1,956 mia. EUR i fri likviditet (2,050 mia. i finansiel nettostilling). Der erindres om, at støttebeløbet er på 571,9 mio. EUR.
- (383) Kommissionen mener i øvrigt, at kravet om begrænsning af støttebeløbet til det absolut nødvendige minimum til at sikre gennemførelsen af omstruktureringen ligeledes sikres af de franske myndigheders forpligtelse til at afstå fra opkøb på de betingelser, der beskrives i betragtning 251 ff. Kommissionen mener faktisk, at denne forpligtelse giver PSA-koncernen mulighed for at undgå at anvende økonomiske ressourcer, der eventuelt måtte være tilgængelige, til andre formål end genetablering af rentabiliteten på lang sigt.

- (384) Derfor mener Kommissionen ikke, at der er grund til at ændre vurderingen i åbningskrivelsen vedrørende overholdelsen af kriterierne i punkt 43-45 i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering.

#### 8.7. PRINCIPPET OM ENGANGSSTØTTE

- (385) I henhold til punkt 72 ff. i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering må der kun ydes omstrukturingsstøtte en enkelt gang inden for en 10-årig periode.
- (386) De franske myndigheder præciserede i anmeldelsen af 12. marts 2013, at PSA-koncernen ikke har modtaget omstrukturingsstøtte inden for de forgangne 10 år.
- (387) Dermed er princippet om engangsstøtte i ovennævnte rammebestemmelser for redning og omstrukturering overholdt.

#### 9. KONKLUSION

- (388) I lyset af de franske myndigheders forpligtelser kan støtten erklæres for forenelig med det indre marked —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

##### *Artikel 1*

Statsstøtten, som Frankrig planlægger at yde til fordel for PSA-koncernen Peugeot Citroën SA i form af en statsgaranti, der dækker Banque PSA Finances' udstedelse af obligationer frem til den 31. december 2016 for højst 7 mia. EUR (med en bruttostøtteækvivalent på 486 mio. EUR) på den ene side og i form af tilbagebetalingspligtige forskud på 85,9 mio. EUR til gennemførelse af F&U-projektet »50CO<sub>2</sub>Cars« på den anden side svarende til et samlet støttebeløb på 571,9 mio. EUR, er forenelig med det indre marked.

Gennemførelsen af denne statsstøtte godkendes derfor.

##### *Artikel 2*

Denne beslutning er rettet til Republikken Frankrig.

Udfærdiget i Bruxelles, den 29. juli 2013.

På Kommissionens vegne

Joaquín ALMUNIA

Næstformand

\_\_\_\_\_

## BILAG

## GENNEMFØRELSE OG DEN UAFHÆNGIGE SAGKYNDIGE

## 1. UDNÆVNELSE AF EN UAFHÆNGIG SAGKYNDIG

- 1) De franske myndigheder forpligter sig til at sørge for, at PSA-koncernen pålægger en uafhængig sagkyndig at foretage en detaljeret kontrol af anvendelsen af de indgåede forpligtelser i tilsagnserklæringen af 23. juli 2013 (»den uafhængige sagkyndige«) i omstruktureringsplanens varighed, dvs. frem til den 31. december 2015.
- 2) Den uafhængige sagkyndige skal være uafhængig af PSA-koncernen. I sine funktioner som f.eks. investeringsbank, konsulent eller revisor skal den uafhængige sagkyndige have den nødvendige viden og de nødvendige kvalifikationer til at udøve sit mandat og må på intet tidspunkt være genstand for en interessekonflikt. Den uafhængige sagkyndige modtager vederlag af PSA-koncernen på en måde, der på ingen måde hindrer en effektiv og uafhængig udførelse af vedkommendes opgave.
- 3) De franske myndigheder forelægger senest fire uger efter datoen for meddelelsen af Kommissionens kommende beslutning i sagen SA.35611 et forslag om udpegelse af mindst to personer eller institutioner som uafhængige sagkyndige til forudgående godkendelse i Kommissionen.
- 4) De franske myndigheders forslag skal være tilstrækkelig detaljerede til, at Kommissionen kan forvisse sig om, at den uafhængige sagkyndige opfylder kravene i disse forpligtelser. Forslagene skal navnlig omfatte følgende oplysninger:
  - a) et udkast til mandat med en detaljeret beskrivelse af alle bestemmelser, der vil give den uafhængige sagkyndige mulighed for at udføre sin opgave
  - b) et udkast til arbejdsplan med en detaljeret beskrivelse af, hvordan den uafhængige sagkyndige planlægger at udføre sine opgaver.
- 5) Kommissionen kan godkende eller forkaste forslagene til uafhængige sagkyndige og kan godkende udkastet til mandat med forbehold af de ændringer, som den måtte finde hensigtsmæssige for at give den uafhængige sagkyndige mulighed for at udføre sine opgaver. Hvis Kommissionen kun godkender et af PSA-koncernens forslag, udnævner sidstnævnte den pågældende person eller institution til uafhængig sagkyndig eller foretager det nødvendige for at sikre, at denne person eller institution udpeges i henhold til udkastet til mandat, som Kommissionen har godkendt. Hvis flere personer/institutioner godkendes, kan PSA-koncernen frit beslutte, hvilken af de pågældende personer eller institutioner den ønsker at udpege til uafhængig sagkyndig. Den uafhængige sagkyndige udpeges inden for en uge efter Kommissionens godkendelse og i henhold til mandatet, som Kommissionen har godkendt.
- 6) Hvis alle de franske myndigheders forslag forkastes, forpligter de franske myndigheder sig til at sikre, at PSA-koncernen foreslår Kommissionen mindst to andre personer eller institutioner i henhold til de fastlagte betingelser og proceduren i denne forpligtelse og inden for en frist på to uger efter Kommissionens afvisning af det første forslag.
- 7) Hvis Kommissionen afviser de nye forslag fra de franske myndigheder, udnævner Kommissionen en uafhængig sagkyndig, som PSA-koncernen skal godkende i henhold til det mandat, som Kommissionen har godkendt.

## 2. DEN UAFHÆNGIGE SAGKYNDIGES OPGAVER OG FORPLIGTELSE

- 8) Den uafhængige sagkyndige skal i) bistå Kommissionen med at kontrollere, at PSA-koncernen overholder de forpligtelser, som påhviler den i henhold til tilsagnserklæringen af 23. juli 2013, og ii) udføre sin opgave som fastlagt i denne tilsagnserklæring af 23. juli 2013. Den uafhængige sagkyndige skal udføre sine opgaver i henhold til den arbejdsplan, som Kommissionen har godkendt, eventuelt ændret med dennes tilladelse. Kommissionen kan på eget initiativ eller efter anmodning fra den uafhængige sagkyndige eller fra PSA-koncernen udstikke instrukser til den uafhængige sagkyndige. PSA-koncernen kan ikke give den uafhængige sagkyndige instrukser.
- 9) Den uafhængige sagkyndiges opgave er at sikre, at forpligtelserne i tilsagnserklæringen af 23. juli 2013 overholdes og gennemføres fuldt ud med henblik på at sikre, at PSA-koncernen gennemfører den omstrukturingsplan, der blev anmeldt til Kommissionen den 12. marts 2013.

- 10) Den uafhængige sagkyndige:
- a) foreslår i sin første rapport Kommissionen en detaljeret arbejdsplan med en beskrivelse af, hvordan den pågældende vil sikre overholdelsen af tilsagnserklæringen af 23. juli 2013
  - b) skal kontrollere, at PSA-koncernen gennemfører omstrukturingsplanen fuldt ud og korrekt, og navnlig:
    - at den gennemfører forpligtelserne i brevet af 23. juli 2013 og kompensationsforanstaltningerne, der er beskrevet i tilsagnserklæringen af 23. juli 2013
    - at den gennemfører rentabilitetsforanstaltningerne, der er beskrevet i punkt 6 i tilsagnserklæringen af 23. juli 2013
  - c) skal sikre overholdelsen af alle de øvrige forpligtelser, der er beskrevet i brevet af 23. juli 2013
  - d) skal udføre alle de øvrige funktioner, som vedkommende er tildelt i tilsagnserklæringen af 23. juli 2013
  - e) skal foreslå PSA-koncernen de foranstaltninger, som han anser for hensigtsmæssige i henhold til forpligtelserne i tilsagnserklæringen af 23. juli 2013
  - f) skal tage hensyn til udviklinger af lovgivningen, der kan få betydning for likviditeten og solvensen, med henblik på at kontrollere udviklingen i de vigtigste relevante finansielle indikatorer i forhold til prognoserne i omstrukturingsplanen for PSA-koncernen
  - g) skal fremlægge et skriftligt udkast til rapport for Kommissionen, de franske myndigheder og PSA-koncernen inden for 30 dage efter udløbet af hver seks måneders periode. Kommissionen, de franske myndigheder og PSA-koncernen kan fremsætte forslag til ændringer inden for en frist på fem hverdage. Inden for fem arbejdsdage fra modtagelsen af bemærkningerne skal den uafhængige sagkyndige udarbejde en endelig rapport, hvori denne så vidt muligt tager hensyn til indkomne bemærkninger. Den uafhængige sagkyndige skal efterfølgende sende sin rapport til Kommissionen og de franske myndigheder. Herefter kan han sende sin rapport til PSA-koncernen. Han må under ingen omstændigheder sende sin rapport til de franske myndigheder eller til PSA-koncernen, før han sender den til Kommissionen. Hvis den uafhængige sagkyndiges endelige rapport indeholder fortrolige oplysninger om PSA-koncernen, er den uafhængige sagkyndige forpligtet til at tilsende koncernen en ikkefortrolig udgave.

Rapporten skal navnlig beskrive, hvilke foranstaltninger den uafhængige sagkyndige har truffet for at udføre sin opgave, og beskrive PSA-koncernens overholdelse af sine forpligtelser i henhold til tilsagnserklæringen. Han skal give Kommissionen mulighed for at kontrollere, at PSA-koncernen forvaltes i henhold til forpligtelserne i tilsagnserklæringen af 23. juli 2013. Om nødvendigt kan Kommissionen fremsætte en mere detaljeret præcisering af, hvad den ønsker medtaget i rapporten.

Ud over disse rapporter skal den uafhængige sagkyndige skriftligt og rettidigt give Kommissionen meddelelse om enhver manglende overholdelse af forpligtelserne i brevet af 23. juli 2013, som han måtte have mistanke om, idet han samtidig henviser til en ikkefortrolig udgave af brevet til PSA-koncernen.

### 3. PSA-KONCERNENS FORPLIGTELSE

- 11) PSA-koncernen samarbejder med og kræver af sine rådgivere, at de i henhold til fortrolighedsbestemmelserne samarbejder og yder enhver form for bistand og information, som den uafhængige sagkyndige med rimelighed kan anmode om med henblik på udøvelsen af sit mandat. Den uafhængige sagkyndige skal have ubegrænset adgang til alle oplysninger, dokumenter eller arkiver samt til alle ledere eller medarbejdere i PSA-koncernen, som måtte være nødvendige for udførelsen af hans opgaver. PSA-koncernen stiller et kontor i sine bygninger til rådighed for den uafhængige sagkyndige, og alle ansatte i PSA-koncernen skal holde sig rede til at mødes med den uafhængige sagkyndige og give denne de oplysninger, som han måtte have behov for til at udføre sine opgaver.
- 12) Med forbehold af PSA-koncernens godkendelse (som ikke må nægtes eller forsinkes uden grund) og på dennes regning kan den uafhængige sagkyndige benytte sig af rådgivere efter eget valg, navnlig juridiske rådgivere eller finansieringsrådgivere, hvis han mener, at dette er nødvendigt for udførelsen af sine opgaver i henhold til tilsagnserklæringen af 23. juli 2013, og på betingelse af at omkostningerne og øvrige heraf følgende udgifter er rimelige. Hvis PSA-koncernen nægter at lade den uafhængige sagkyndige bistå af sådanne rådgivere, kan Kommissionen godkende udnævnelsen af disse efter at have hørt PSA-koncernen. Kun den uafhængige sagkyndige kan give disse rådgivere instrukser.

## 4. UDSKIFTNING, FRITSTILLING OG UDNÆVNELSE AF EN NY UAFHÆNGIG SAGKYNDIG

- 13) Hvis den uafhængige sagkyndige fratræder sine funktioner som beskrevet i brevet af 23. juli 2013 eller af en hvilken som helst anden grund, f.eks. hvis der opstår en interessekonflikt vedrørende den uafhængige sagkyndige:
    - a) kan Kommissionen efter at have hørt den uafhængige sagkyndige pålægge PSA-koncernen at udskifte ham
    - b) kan PSA-koncernen med Kommissionens godkendelse udskifte den uafhængige sagkyndige.
  - 14) Hvis den uafhængige sagkyndige fritilles fra sine funktioner i henhold til afsnit 4 i dette bilag, kan han pålægges at fortsætte udøvelsen af sine funktioner, indtil der er udnævnt en ny uafhængig sagkyndig, og denne har fået overdraget alle de relevante oplysninger, som er til rådighed. Den nye uafhængige sagkyndige udnævnes i henhold til proceduren, der beskrives i afsnit 1 i dette bilag.
  - 15) Med forbehold af punkt 13) i dette bilag kan den uafhængige sagkyndige først fratræde sine funktioner efter at være blevet fritaget for dem af Kommissionen, når han har opfyldt alle de forpligtelser, som påhviler ham. Kommissionen kan til enhver tid kræve, at der udnævnes en ny uafhængig sagkyndig, hvis det senere viser sig, at forpligtelserne i brevet af 23. juli 2013 ikke er overholdt i deres helhed.
-