

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

BESCHLÜSSE

BESCHLUSS (EU) 2016/2068 DER KOMMISSION

vom 29. Juli 2013

über die staatliche Beihilfe SA.35611 (13/C), die Frankreich der Gruppe PSA Peugeot Citroën SA zu gewähren plant

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2013) 4971)

(Nur der französische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Artikeln ⁽¹⁾ und unter Berücksichtigung dieser Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Am 5. November 2012 ging bei der Kommission eine Beschwerde eines Unternehmens ein, das um die vertrauliche Behandlung seiner Identität ersuchte (im Folgenden der „anonyme Beschwerdeführer“).
- (2) Mit Beschluss vom 11. Februar 2013 (im Folgenden der „Rettungsbeschluss“) genehmigte die Kommission aus Gründen der Finanzstabilität vorläufig eine Garantie Frankreichs im Nennbetrag von 1,2 Mrd. EUR für Anleiheemissionen der Banque PSA Finance SA (im Folgenden „BPF“). In diesem Zusammenhang verpflichteten sich die französischen Behörden, innerhalb von sechs Monaten nach Erlass des Rettungsbeschlusses einen Umstrukturierungsplan für die Gruppe PSA Peugeot Citroën SA (im Folgenden „PSA“ oder die „Gruppe“ oder die „PSA-Gruppe“) und einen Rentabilitätsplan für die BPF vorzulegen.
- (3) Mit Schreiben vom 12. März 2013 meldete Frankreich bei der Kommission eine Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten der PSA-Gruppe an.
- (4) Mit Schreiben vom 2. Mai 2013 unterrichtete die Kommission Frankreich über ihren Beschluss, das Verfahren gemäß Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) gegen diese Beihilfe zu eröffnen.

⁽¹⁾ ABl. C 275 vom 16.11.2007, S. 18.

- (5) Der Beschluss der Kommission über die Eröffnung des Verfahrens (im Folgenden „der Einleitungsbeschluss“) wurde am 16. Mai 2013 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht ⁽²⁾. Die Kommission forderte die Beteiligten auf, zu der betreffenden Beihilfe Stellung zu nehmen. Am 3. Juni 2013 sandte die Kommission den Hauptwettbewerbern der PSA einen Fragebogen zu.
- (6) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen von fünf Beteiligten ein:
- i) der PSA-Gruppe in ihrer Eigenschaft als Begünstigte der Beihilfe, die ihre Stellungnahme mit Schreiben vom 13. Juni 2013 vorlegte;
 - ii) einem Unternehmen, das nicht genannt werden möchte (im Folgenden der „anonyme Dritte“), das seine Stellungnahme mit Schreiben vom 14. Juni 2013 vorlegte;
 - iii) den Wettbewerbern Fiat, General Motors (im Folgenden „GM“) und Toyota, die ihre Stellungnahmen mit Schreiben vom 17., 18. und 21. Juni 2013 vorlegten.
- (7) Mit Schreiben vom 19. und 21. Juni 2013 leitete die Kommission diese Stellungnahmen an Frankreich weiter.
- (8) Die französischen Behörden übermittelten ihre Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss mit Schreiben vom 3. Juni 2013 und ihre Bemerkungen zu den Stellungnahmen der Beteiligten mit Schreiben vom 28. Juni 2013.
- (9) Nach Aufforderung durch die Kommission legten die französischen Behörden am 1. und 2. Juli 2013 ergänzende Informationen vor.
- (10) Am 4. Juli 2013 fand eine Telefonkonferenz zwischen den Dienststellen der Kommission, den französischen Behörden und der PSA-Gruppe statt. Zwei weitere Sitzungen derselben Parteien wurden am 11. und 12. Juli 2013 und eine Telefonkonferenz am 15. Juli 2013 abgehalten. Nach diesen Sitzungen legten die französischen Behörden mit Schreiben vom 16. Juli 2013 Informationen vor, die mit Schreiben vom 23. Juli 2013 abgeändert wurden.

2. BESCHREIBUNG

2.1. DIE PSA-GRUPPE

- (11) Bei der PSA-Gruppe handelt es sich um ein bei Euronext Paris börsennotiertes Unternehmen. 2011 hat die Gruppe weltweit über 3,5 Mio. Fahrzeuge und Ersatzteile verkauft (42 % außerhalb Europas). Sie ist in 160 Ländern geschäftlich vertreten und hat an 11 Standorten sogenannte „Montagewerke“ (davon neun in der Europäischen Union), in denen die Fahrzeuge montiert werden, sowie an 12 Standorten sogenannte „Maschinenwerke“, die auf die Herstellung bestimmter Teile spezialisiert sind. Zu den Tätigkeiten der Gruppe gehören auch die Finanzierung von Kraftfahrzeugen (BPF) und die Ausstattung von Kraftfahrzeugen (Faurecia). Bis zum Dezember 2012 gehörte zur PSA zudem der Logistikdienstleister GEFCO. Im Jahr 2012 erzielte die PSA-Gruppe einen Umsatz von 55,4 Mrd. EUR. Die Entwicklung des Umsatzes der Gruppe in den vergangenen fünf Jahren ist der nachstehenden Tabelle 1 zu entnehmen.

Tabelle 1

Umsatz der PSA-Gruppe in Mio. EUR

	2008	2009	2010	2011	2012
Entwicklung des Umsatzes	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

- (12) Die BPF ist eine konzerneigene Bank, die zu 100 % von der PSA kontrolliert wird. Sie finanziert den Verkauf von Fahrzeugen der Marken Peugeot und Citroën sowie den Fahrzeug- und Ersatzteilbestand der Vertriebsnetze und bietet den Kunden der Gruppe Finanzierungsmittel an. Die BPF ist in 23 Ländern vertreten. Mit einer durchschnittlichen Marktdurchdringung ⁽³⁾ von 29,8 % im Jahr 2012 finanziert die BPF einen Großteil der Nachfrage nach den von der Gruppe hergestellten Fahrzeugen und trägt entscheidend zur Finanzierung ihrer Geschäftstätigkeit bei. Ihr Darlehensbestand belief sich im Jahr 2012 auf 23 bis 24 Mrd. EUR. Im Jahr 2011 erzielte sie ein Nettoergebnis von 354 Mio. EUR.

⁽²⁾ ABl. C 137 vom 16.5.2013, S. 10.

⁽³⁾ Hinter der durchschnittlichen Marktdurchdringung von 29,8 % verbirgt sich eine sehr unterschiedliche Marktdurchdringung in den einzelnen Segmenten. So ist sie mit über 30 % und sogar über 40 % in einigen Ländern in den Segmenten B und C höher. Die Finanzierung von Fahrzeugverkäufen scheint daher für diese Segmente besonders wichtig zu sein.

- (13) Faurecia ist ein Automobilzulieferer, an dem die PSA zum 31. Dezember 2012 zu 57,18 % beteiligt war und dessen Geschäftstätigkeit hauptsächlich in der Herstellung von Autositzen, Innenraumsystemen, Technologien zur Emissionskontrolle und Automotive Exteriors besteht. Sein Umsatz belief sich im Jahr 2012 auf ca. 17,4 Mrd. EUR.

2.2. DIE SCHWIERIGKEITEN DER PSA-GRUPPE

- (14) 2012 sank der Umsatz der Gruppe um 5,2 %, was im Wesentlichen auf die schwache Leistung der Automobilsparte (Rückgang um 10,3 % auf 38,3 Mrd. EUR) zurückzuführen ist. Der Verlust der Gruppe aus der laufenden Geschäftstätigkeit betrug 576 Mio. EUR gegenüber einem Gewinn von 1,093 Mrd. EUR im Jahr 2011. Allein in der Automobilsparte stiegen die Betriebsverluste von 92 Mio. EUR im Jahr 2011 auf 1,5 Mrd. EUR im Jahr 2012.
- (15) Die Schwierigkeiten sind sowohl auf die spezifischen Faktoren auf dem Automobilmarkt und die Auswirkungen der Wirtschafts- und Finanzkrise in der Eurozone als auch auf die strukturellen Nachteile der PSA-Gruppe zurückzuführen.

2.2.1. KONTINUIERLICHE SCHRUMPFUNG DES EUROPÄISCHEN AUTOMOBILMARKTS SEIT 2007

- (16) Seit dem Jahr 2007 schrumpft der europäische Automobilmarkt unaufhaltsam. Während bis 2007 ca. 18 Mio. Fahrzeuge pro Jahr verkauft wurden, waren es im Jahr 2012 nur 14 Mio. und damit 15 % weniger.
- (17) Vor diesem Hintergrund musste die PSA mit ihrem hohen Marktanteil in Europa (und insbesondere in Südeuropa) Verkaufseinbußen von 6,1 % auf diesem Markt hinnehmen, auf dem sie 58 % ihrer Verkäufe tätigt. Der Marktanteil der PSA-Gruppe sank auf 13,3 % gegenüber 14,2 % im Jahr 2010.
- (18) Die PSA-Gruppe kann jedoch dem Rückgang auf dem europäischen Markt nichts in Form von Verkäufen außerhalb Europas entgegensetzen. So reichte 2012 der Absatz von Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen in der übrigen Welt allein nicht aus, um den Rückgang des Ergebnisses der Gruppe auf dem europäischen Markt auszugleichen.

2.2.2. NACHTEILIGE WETTBEWERBSSTRUKTUR FÜR MASSENFahrZEUGHERSTELLER

- (19) Den französischen Behörden zufolge steht die PSA im Wettbewerb mit:
- sämtlichen anderen Massenfahrzeugherstellern: den Massenherstellern von Premium-Modellen (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen) sowie den übrigen Massenfahrzeugherstellern wie Ford, Fiat, Skoda, Seat und Honda;
 - sämtlichen spezialisierten Fahrzeugherstellern (Audi, BMW, Mercedes usw.), die zunehmend Premium-Produkte für alle Segmente entwickeln und so in das Kerngeschäft der Massenhersteller vordringen;
 - neuen Herstellern mit immer leistungsfähigeren Modellen in den vornehmlich mittleren Marktsegmenten (Hyundai, Kia usw.).
- (20) So wird der Kernmarkt der Massenfahrzeughersteller den französischen Behörden zufolge sowohl von „oben“ bedrängt, d. h. von Herstellern von Sonder- und Oberklasse-Modellen, die (z. B. mit dem Audi A1) neue Marktsegmente erobern wollen, als auch von „unten“, d. h. von Herstellern des mittleren und unteren Preissegments, so insbesondere von den koreanischen Herstellern Hyundai und Kia, die höhere Marktsegmente anstreben.

2.2.3. DIE STRUKTURELLEN NACHTEILE DER PSA-GRUPPE

- (21) Mehr als die Hälfte (53 % im Jahr 2011) der Kfz-Herstellung der PSA-Gruppe erfolgt in Westeuropa, wo die Arbeitskosten höher sind als in der übrigen Welt. So machen die Arbeitskosten insgesamt mehr als [20-30] * % der Produktionskosten der PSA aus. Darüber hinaus ist der Großteil des Personals in der Forschung und Entwicklung (im Folgenden „FuE“) und in der Verwaltung in Frankreich beschäftigt, was zu hohen Personalkosten führt.

* Vertrauliche Information.

- (22) Zudem ist die Gruppe im FuE-Bereich und insbesondere bei der Standardisierung von Bauteilen in Rückstand gegenüber ihren Wettbewerbern geraten.
- (23) Schließlich leidet die PSA unter einem gegenüber den deutschen „Premium-Herstellern“ schlechteren Image und Bekanntheitsgrad.
- (24) Die Schwierigkeiten der Gruppe und insbesondere die ihrer Automobilierteile haben unmittelbare Auswirkungen auf die BPF (und umgekehrt). So sind die Schwierigkeiten der konzerninternen Bank im Wesentlichen auf die Probleme der Gruppe zurückzuführen, die sich aus der Verknüpfung zwischen den verschiedenen Ratings ergeben. So zieht die Herabstufung der PSA die Herabstufung der BPF nach sich, wodurch diese Schwierigkeiten bei der Refinanzierung am Markt hat. Doch die BPF ist ein wesentlicher Stützpfeiler der Automobilherstellung der PSA-Gruppe. 2012 finanzierte sie beispielsweise 29,8 % des Absatzes des Herstellers und 100 % des seiner europäischen Vertriebshändler. Der erhebliche Rückgang der finanziellen Kapazitäten der BPF (und der entsprechende Rückgang des Darlehensvolumens) haben dementsprechend einen negativen Einfluss auf die Tätigkeit der Automobilierteile des Konzerns. Über den Rating-Mechanismus kann auf diese Weise ein Teufelskreis in Gang gesetzt werden, der zu einer weiteren Verringerung der Finanzierungsquellen der BPF führt, die durch ihre eingeschränkte Kreditvergabe wiederum den Absatz der Gruppe beeinflusst und so weiter und so fort.

2.3. DIE BEIHLIFEMASSNAHMEN

2.3.1. DIE STAATLICHE GARANTIE FÜR DIE ANLEIHEEMISSIONEN DER BPF

- (25) Um ihr die Umsetzung ihres Umstrukturierungsplans zu ermöglichen, gewährte die französische Regierung der PSA-Gruppe eine Garantie für die frühestens ab dem Datum der Wirkung der Garantievereinbarung bzw. der Genehmigung der Europäischen Kommission und spätestens bis zum 31. Dezember 2016 erfolgenden Anleiheemissionen der BPF („die Garantie“). Unter der aufschiebenden Bedingung der Zustimmung der Europäischen Kommission gemäß den Artikeln 107 und 108 AEUV wird zu diesem Zwecke eine unabhängige Garantievereinbarung zwischen dem französischen Staat einerseits und der PSA-Gruppe andererseits geschlossen. Nach Abschluss einer ersten vorläufigen Garantievereinbarung über eine Tranche mit einem Kapitalbetrag von 1,2 Mrd. EUR, mit der der Beschluss der Kommission vom 11. Februar 2013 zur Genehmigung einer Rettungsbeihilfe umgesetzt wurde, beabsichtigen die französischen Behörden den Abschluss einer zweiten Garantievereinbarung mit der PSA-Gruppe für die restliche Tranche über einen ausstehenden Kapitalbetrag von maximal 5,8 Mrd. EUR.
- (26) Nach Artikel 85 des Haushaltsberichtigungsgesetzes Nr. 2012-1510 vom 29. Dezember 2012 für das Haushaltsjahr 2012 ist der Wirtschaftsminister befugt, die entgeltliche staatliche Garantie für zwischen dem 1. Januar 2013 und dem 31. Dezember 2016 von der BPF begebene Schuldverschreibungen zu übernehmen. Die Garantie wird sich auf langfristige und neue Anleiheemissionen der BPF erstrecken. Sie kommt damit ungesicherten Schuldverschreibungen zugute, die die BPF nach dem Datum der Genehmigung der Garantie durch die Kommission bis spätestens zum 31. Dezember 2016 begibt. Diese Anleihen laufen spätestens 36 Monate nach ihrem Ausgabedatum ab.
- (27) Die französischen Behörden führen aus, dass die Festlegung der für die PSA-Gruppe erforderlichen Höchstgrenze der Garantie auf der Analyse der aktuellen Bilanzstruktur der BPF (und insbesondere der Finanzierungsstruktur der BPF) sowie auf den Vorausschätzungen 2013-2016 des künftigen Finanzierungsbedarfs basierten, bei deren Festlegung die französischen Behörden von folgenden Annahmen ausgegangen seien:
- angenommene Kreditbestände von nahezu konstant ca. 24-25 Mrd. EUR, mit denen die Finanzierung der Automobilverkäufe der PSA-Gruppe gewährleistet wird;
 - Anstieg der Verbriefung bei der Finanzierung der BPF, mit der der Rückgang der Commercial Papers/Einlagenzertifikate teilweise ausgeglichen wird (Impact Rating A-3/P-3);
 - Verlängerung der von Banken eingeräumten Kreditlinien, die es der BPF ermöglichen würde, im Januar 2013 mittelfristige Bankkredite im Wert von 11,6 Mrd. EUR zu bestätigen, und zwar insbesondere durch die Bereitstellung eines neuen Konsortialkredits in Höhe von 4,1 Mrd. EUR mit einer Laufzeit von fünf Jahren, die Verlängerung der meisten ihrer bilateralen Kreditlinien, die Verlängerung einer revolving Kreditlinie über einen Kapitalbetrag von 1,2 Mrd. EUR mit einer bis Januar 2016 verlängerten Laufzeit und die gleichzeitige Verlängerung einer Kreditlinie über 1,8 Mrd. EUR bis Dezember 2015 (Einzelheiten unter dem nachstehenden Erklärungsgrund (31));
 - Rückgriff auf die Einlagen ab 2013.

- (28) Den französischen Behörden zufolge wurde die Höhe der Garantievergütung in Anwendung der Kriterien in den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung ⁽⁴⁾ (im Folgenden „Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien“) und in der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag (nunmehr Artikel 107 und 108 AEUV) auf staatliche Beihilfen in Form von Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften ⁽⁵⁾ zu einem Marktpreis festgelegt. In der Mitteilung über Haftungsverpflichtungen und Bürgschaften heißt es, dass, sofern sich auf den Finanzmärkten keine entsprechende Garantieprämie als Vergleichsmaßstab finden lässt, die gesamten Finanzierungskosten des garantierten Kredits einschließlich der Kreditzinsen und der Garantieprämie mit dem marktüblichen Entgelt für einen vergleichbaren nicht garantierten Kredit zu vergleichen sind.
- (29) Die französischen Behörden führen aus, dass der Staat bei der Festlegung der Höhe der staatlichen Vergütung genauso wie die am „New Club Deal“ (einer Vereinbarung zwischen der BPF und ihren Kredit gebenden Banken) beteiligten Banken hätte vorgehen wollen. Dazu seien die Kosten des von den Banken geschätzten Risikos entsprechend der Gesamtvergütung der Liquiditätslinien des New Club Deal berechnet und angepasst worden, um insbesondere den Unterschieden zwischen einer Liquiditätszuführung und einer Garantie Rechnung zu tragen. Die Vergütung für die staatliche Garantie sei so auf 260 Basispunkte festgelegt worden.
- (30) Die BPF habe Schuldverschreibungen in eigenem Namen ausgegeben, für die ein Sekundärmarkt bestehe. Aus Tabelle 2 sind die durchschnittlichen Renditen der bestehenden Verpflichtungen der BPF mit einer annähernd dreijährigen Laufzeit für einen Zeitraum von einem Monat vor der Ankündigung der Beihilfemaßnahme für die Gruppe in der Presse ersichtlich. ⁽⁶⁾ Die Rendite einer hypothetischen Anleihe mit einer exakten Laufzeit von drei Jahren wurde auf der Grundlage der Renditen der Anleihen der BPF mit einer Laufzeit von so genau wie möglich drei Jahren an jedem Stichtag interpoliert. In Tabelle 2 ist zudem die Höhe der Rendite der dreijährigen Staatsanleihen ausgewiesen.

Tabelle 2

Sekundärmarktrendite

(in %)

	Bis 16.10.2012	Mittelwert 16.9.-16.10.
Fälligkeit der Anleihe 25.9.2015	5,04	5,52
Fälligkeit der Anleihe 24.6.2015	4,84	5,57
Fälligkeit der Anleihe 25.2.2016	5,37	6,23
Dreijährige hypothetische Anleihe (interpolierte Rendite)	5,09	5,54
Dreijährige Schuldverschreibung des Staates	0,34	0,39

- (31) Ende Dezember 2012 handelte die BPF neue Kredite mit mehreren Banken aus, die der BPF Folgendes bewilligten:
- Liquiditätszuführung in Form von langfristigen Darlehen in Höhe von 4 Mrd. EUR (im Folgenden der „New Club Deal“);
 - bilaterale Kreditlinien in Höhe von 4,6 Mrd. EUR;
 - Verlängerung von zwei Back-up-Kreditlinien (die nicht in Anspruch genommen werden sollen) in Höhe von 3 Mrd. EUR.

Der Finanzierungsbeitrag dieser Banken beläuft sich damit auf insgesamt 11,6 Mrd. EUR. Den von Frankreich vorgelegten Informationen zufolge setzt die Auflage der Kreditlinien des New Club Deal die Gewährung der staatlichen Beihilfemaßnahme voraus ⁽⁷⁾.

⁽⁴⁾ ABl. C 244 vom 1.10.2004, S. 2.

⁽⁵⁾ ABl. C 155 vom 20.6.2008, S. 10.

⁽⁶⁾ In der Presse wurde am 17. Oktober 2012 über die beabsichtigte staatliche Maßnahme berichtet.

⁽⁷⁾ In den von Frankreich am 7. Januar 2013 vorgelegten Beispielen aus dem Term Sheet (Absichtserklärung) heißt es: „Die Pläne setzen die Zustimmung des französischen Parlaments zum Beihilfeplan des französischen Staates voraus (Annahme des im Haushaltsgesetz enthaltenen Plans)“.

- (32) Am 25. März 2013 nahm die BPF eine durch eine staatliche Garantie gedeckte Anleihe in Höhe von 1,2 Mrd. EUR auf. Diese Anleihe mit einem Kurs von 0,625 % verspricht eine Rendite von 0,664 % und damit Mehrkosten von 24 Basispunkten gegenüber der dreijährigen Schuldverschreibung des Staates (Obligation Assimilable du Trésor — OAT).
- (33) Die Kommission hat das Beihilfeelement in Erwägungsgrund 51 des Rettungsbeschlusses in einer Spanne von 91,8 Mio. EUR bis zum Nennbetrag der begebenen Anleihen von 1,2 Mrd. EUR veranschlagt. Die französischen Behörden führen aus, dass anhand der im Rettungsbeschluss angewandten Methode folgende Ergebnisse in Bezug auf das Beihilfeelement der Maßnahme ermittelt wurden:

Tabelle 3

Berechnung des in den besicherten Anleihen enthaltenen Beihilfebetrags

Über drei Jahre interpolierte Daten Spread 24 Basispunkte gegenüber Staatsanleihen	Spot	Durchschnittliche Anleiherendite	
		12.7.-16.10.	16.9.-16.10.
	16.10.2012		
Dreijährige OAT	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Geschätzter Spread gegenüber dem Staat nach der Garantie	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Zinssatz der BPSA nach der Garantie (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Kosten der Garantie (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Geschätzte Gesamtkosten der besicherten Anleihen (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Sekundärmarktrendite der BPSA, interpoliert über drei Jahre	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Betrag der gewährten staatlichen Beihilfe (in Mio. EUR)	401	429	486

Quelle: BNP Paribas Global Markets, Datastream.

- (34) Die französischen Behörden vertreten die Auffassung, dass die Kommission einen besonders ungünstigen Referenzzeitraum bei der Entwicklung der Renditen der Anleiheemissionen der BPF zugrunde legt. Aus Sicht der französischen Behörden eignet sich der Zeitraum vom 12. Juli bis 16. Oktober 2012, d. h. ab dem Zeitpunkt, als die Schwierigkeiten der PSA-Gruppe mit der Ankündigung des Umstrukturierungsplans offenbar wurden, besser für die Schätzung der Anleiherendite.

2.3.2. BEIHILFE FÜR DAS VORHABEN „50CO₂CARS“

- (35) Die öffentlichen Mittel, die Frankreich für das Vorhaben „50CO₂Cars“ zu gewähren plant, kommen aus dem Programm „Investitionen in die Zukunft“, das mit dem Haushaltsberichtigungsgesetz Nr. 2010-237 vom 9. März 2010 eingeführt wurde. Die Agentur für Umwelt und Energiewirtschaft (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie — ADEME) (im Folgenden „ADEME“) gehört zu den Akteuren⁽⁸⁾, die vom Staat mit der Verwaltung der für Investitionen in die Zukunft zugewiesenen Mittel beauftragt wurden. Der ADEME steht ein Gesamtbudget von 2,65 Mrd. EUR zur Verfügung.
- (36) Im Rahmen des Programms „Investitionen in die Zukunft“ fällt das Vorhaben „50CO₂Cars“ unter die Maßnahme „Fahrzeug der Zukunft“, die auf die Erprobung und Förderung von energieeffizienteren und klimafreundlicheren Technologien und Organisationsformen ausgerichtet ist. Im Zuge dieser Maßnahme wurden mit zwei Aufforderungen zur Interessenbekundung (Appel à Manifestation d'Intérêt — AMI) (im Folgenden „AMI“) verschiedene technische Komponenten ausgewählt:
- a) Im Rahmen der Aufforderung zur Interessenbekundung „Antriebssysteme und Hilfseinrichtungen bei Kraftfahrzeugen mit Verbrennungsmotor“ (im Folgenden AMI Nr. 1) wurde die neue Familie von sehr energieeffizienten Dieselmotoren und das Doppelkupplungsgetriebe ausgewählt.

⁽⁸⁾ Vgl. die Liste dieser Akteure, wie sie mit Artikel 8 des o. g. Gesetzes Nr. 2010-237 und dem Dekret Nr. 2010-442 vom 3. Mai 2010 festgelegt wurde.

- b) Im Rahmen der Aufforderung zur Interessenbekundung „Antriebssysteme, Hilfseinrichtungen und Systeme zur Speicherung reversibler Energie bei Elektro- und Hybridfahrzeugen“ (im Folgenden „AMI Nr. 2“) wurde der elektrische Hybridantrieb ausgewählt.
- (37) Die Maßnahme „Fahrzeug der Zukunft“ wird insbesondere durch die Beihilferegelung SA.32466 (2011/X) ⁽⁹⁾ abgedeckt, die gemäß der Allgemeinen Gruppenfreistellungsverordnung ⁽¹⁰⁾ (im Folgenden „AGVO“) nicht anmeldepflichtig ist.
- (38) Die französischen Behörden haben die Einzelheiten und die Form der von jedem der aufgelisteten Projektpartner bezogenen öffentlichen Finanzmittel dargelegt. Mit Ausnahme der PSA, die das Vorhaben „50CO₂Cars“ leitet, erhalten alle anderen Partner (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IPFEN, LACCO, IRCELYON und IC2MP) öffentliche Finanzierungsmittel, die gemäß Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe e der AGVO unterhalb der Schwelle für die Einzelanmeldung liegen. Sofern sie staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 AEUV ⁽¹¹⁾ darstellen, fallen diese öffentlichen Finanzierungsmittel damit bereits unter die vorgenannte ausgenommene Beihilferegelung SA.32466 (2011/X).
- (39) Gemäß Artikel 1 Absatz 6 Buchstabe c der AGVO gilt diese dagegen nicht für Beihilfen für Unternehmen in Schwierigkeiten, zu denen die PSA-Gruppe zweifelsfrei zumindest seit dem 17. Oktober 2012 gehört, da die französischen Behörden an diesem Tag ihre Absicht bekannt gegeben haben, der PSA-Gruppe eine Garantie zu gewähren. Die Beihilfe, die der Staat der PSA zur Unterstützung des Vorhabens „50CO₂Cars“ zu gewähren beabsichtigt, kann daher weder unter die Beihilferegelung SA.32466 (2011/X) fallen noch Gegenstand einer Einzelanmeldung auf der Grundlage des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation ⁽¹²⁾ sein ⁽¹³⁾.
- (40) Zwecks Vereinfachung der Verwaltung sind die Kosten der Tätigkeiten der PSA im Rahmen des Vorhabens „50CO₂Cars“ genauso eingestuft worden wie die der anderen Partner, d. h. unter Verwendung der in der AGVO vorgesehenen Kategorien (die mit denen des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation übereinstimmen).
- (41) Die PSA wird demnach Tätigkeiten ⁽¹⁴⁾ ausführen, die als Grundlagenforschung (im Folgenden „GF“), industrielle Forschung (im Folgenden „IF“) und experimentelle Entwicklung (im Folgenden „EE“) eingestuft wurden und zu förderfähigen Kosten erbracht werden, die in der nachstehenden Tabelle 4 aufgeführt sind:

Tabelle 4

Kosten des Vorhabens „50CO₂Cars“ nach Art der FuE-Tätigkeit (in 1 000 EUR)

Kosten	Gesamt	Beihilfefähig ⁽¹⁾	GF	IF	EE
AMI Nr. 1	[260-330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
AMI Nr. 2	[50-110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Gesamt	[300-400]*	304 593,48	1 328,79	175 567,54	127 697,15

⁽¹⁾ Die Kosten des Vorhabens „50CO₂Cars“ wurden den Kostenkategorien für Forschung und Entwicklung gemäß Artikel 31 Absatz 5 der AGVO zugewiesen (die mit den Kategorien gemäß Ziffer 5.1.4 des FEI-Gemeinschaftsrahmens übereinstimmen).

- (42) Die Beihilfen im Gesamtbetrag von 85,9 Mio. EUR, die der Staat der PSA-Gruppe für diesen Teil des Umstrukturierungsplans zu gewähren beabsichtigt, sollen in Form von Subventionen (24,5 Mio. EUR) und rückzahlbaren Vorschüssen (61,4 Mio. EUR) erfolgen. Hinsichtlich ihrer Intensität entsprechen sie einem Abdeckungsgrad von 100 % der förderfähigen Kosten für die Grundlagenforschung, von 30 % für die industrielle Forschung und von 25 % für die experimentelle Entwicklung.

⁽⁹⁾ ABl. C 78 vom 11.3.2011, S. 33.

⁽¹⁰⁾ Verordnung (EG) Nr. 800/2008 der Kommission vom 6. August 2008 zur Erklärung der Vereinbarkeit bestimmter Gruppen von Beihilfen mit dem Gemeinsamen Markt in Anwendung der Artikel 87 und 88 EG-Vertrag (allgemeine Gruppenfreistellungsverordnung) (AbL. L 214 vom 9.8.2008, S. 3).

⁽¹¹⁾ Diesbezüglich verweist die Kommission insbesondere darauf, dass die öffentliche Finanzierung (nichtwirtschaftlicher) unabhängiger Forschungstätigkeiten von Forschungseinrichtungen nicht als staatliches Beihilfeelement gilt.

⁽¹²⁾ ABl. C 323 vom 30.12.2006, S. 1.

⁽¹³⁾ Siehe insbesondere Nummer 2.1 letzter Absatz des Gemeinschaftsrahmens für staatliche Beihilfen für Forschung, Entwicklung und Innovation: „Forschungs-, Entwicklungs- und Innovationsbeihilfen an Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten fallen nicht unter diesen Gemeinschaftsrahmen“.

⁽¹⁴⁾ Im Sinne der Begriffsbestimmungen des Artikels 30 Absätze 1, 2 und 3 der AGVO (die mit den Begriffsbestimmungen in Artikel 2 Absatz 2 Buchstaben e), f) und g) des FEI-Gemeinschaftsrahmens übereinstimmen).

- (43) Die Diskontierung der rückzahlbaren Vorschüsse erfolgt auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung über die Gewährung der Beihilfe im Januar 2012 geltenden Referenzsatzes: 3,07 % für Frankreich. Sie werden von der PSA entsprechend den für die jeweilige AMI geltenden Modalitäten zurückerstattet.
- (44) Für den mit der AMI Nr. 1 in Verbindung stehenden Teil des Vorhabens sind drei Hybridausführungen möglich, die parallel bewertet werden: das elektrische Doppelkupplungsgetriebe (eDCT), der Hybridantrieb der Nebenaggregate und der Hybridantrieb der Nebenaggregate mit Freilaufeinrichtung. Der Modus der Rückerstattung wird sich je nach der im Zuge der Entscheidungsprozesse des Vorhabens ausgewählten Architektur gestalten und eine der folgenden Formen annehmen:
- a) Fällt die Wahl auf den Hybridantrieb mit eDCT, erfolgt die Erstattung auf der Grundlage von zwei Arbeitseinheiten:
- [10-20]* EUR je hergestellten Dieselmotor mit einer Leistung von 40/50 kW und 70 kW ab der [500 000.-600 000.]* Produktionseinheit, sodass dieser Teil des Vorschusses innerhalb von annähernd vier Jahren vollständig zum aktualisierten Wert auf der Grundlage des nominalen Produktionsszenarios zurückerstattet wird. Nach der 100 %igen Rückerstattung des aktualisierten Betrags zahlt die PSA-Gruppe weiterhin einen reduzierten Betrag von [3-6] EUR für jeden innerhalb eines Zeitraums von [1-3] Jahren hergestellten Motor.
 - [30-40]* EUR je hergestellten eDCT ab der [50 000.-60 000.]* Produktionseinheit, sodass dieser Teil des Vorschusses innerhalb von annähernd fünf Jahren vollständig zum aktualisierten Wert auf der Grundlage des nominalen Produktionsszenarios zurückerstattet wird. Nach der 100 %igen Rückerstattung des aktualisierten Betrags zahlt die PSA-Gruppe weiterhin einen reduzierten Betrag von [5-10]* EUR je hergestellten eDCT.
- b) Fällt die Wahl auf den Hybridantrieb der Nebenaggregate, so wird für die Rückerstattung lediglich der Dieselmotor mit einer Leistung von 40/50 kW und 70 kW als Arbeitseinheit zugrunde gelegt, für den die PSA ab der [500 000.-600 000.]* hergestellten Einheit jeweils [10-20]* EUR bis zur vollständigen Rückerstattung des aktualisierten Betrags zurückzahlt (ca. [0-5]* Jahre im Nominalszenario); danach werden [5-10]* EUR je Einheit gezahlt.
- c) Fällt die Wahl auf den Hybridantrieb der Nebenaggregate mit Freilaufeinrichtung, so wird bei der Berechnung des Rückerstattungsbetrags ebenfalls der Dieselmotor mit einer Leistung von 40/50 kW und 70 kW als Arbeitseinheit zugrunde gelegt: Die PSA zahlt ab der [500 000.-600 000.]* hergestellten Einheit jeweils [20-30]* EUR bis zur vollständigen Rückerstattung des aktualisierten Betrags (ca. [0-5]* Jahre im Nominalszenario); danach werden [5-10]* EUR je Einheit gezahlt.
- (45) Für den mit der AMI Nr. 2 in Verbindung stehenden Teil des Vorhabens wird für die Rückerstattung der Elektroantrieb als Arbeitseinheit zugrunde gelegt: Die PSA zahlt [20-30]* EUR für jede ab der [500 000.-600 000.]* hergestellten Einheit bis zur vollständigen Rückerstattung des aktualisierten Betrags (ca. [5-10]* Jahre im Nominalszenario); danach werden [5-10]* EUR je Einheit gezahlt.
- (46) Die französischen Behörden vertreten die Auffassung, dass diese Modalitäten so gestaltet sind, dass der Vorschuss bei einem erfolgreichen Abschluss des Vorhabens und unter Zugrundelegung vorsichtiger und angemessener Annahmen zum aktualisierten Wert zurückerstattet wird, und dass, sofern das Vorhaben nur zu einem Teilerfolg führt, die Höhe der Rückerstattung in einem Verhältnis zum Ausmaß des Teilerfolgs steht.

2.4. DER UMSTRUKTURIERUNGSPLAN DER PSA-GRUPPE

- (47) Der Umstrukturierungsplan knüpft an die Maßnahmen zur Kostensenkung vom 26. Oktober 2011 (Kostensenkung um 800 Mio. EUR verbunden mit der Streichung von 2 500 Stellen in Europa) und 15. Februar 2012 (weitere Maßnahmen im Umfang von 200 Mio. EUR) an.
- (48) Der Umstrukturierungsplan umfasst drei Arten von Maßnahmen: die industrielle Umstrukturierung, die Verschlinkung der Verwaltungsstruktur der Gruppe und die Umsetzung des FuE-Vorhabens „50CO₂Cars“. Obgleich die PSA-Gruppe Standorte in vielen Ländern der Welt hat, betreffen die Umstrukturierungsmaßnahmen im Wesentlichen Frankreich, da sich dort der größte Teil der Produktionsmittel des Konzerns konzentriert.

2.4.1. UMSTRUKTURIERUNG DER INDUSTRIELLEN PRODUKTIONSANLAGEN

- (49) Die wichtigsten Maßnahmen betreffen die Standorte in Frankreich: Schließung des Werks in Aulnay und signifikanter Abbau der Kapazitäten des Werks in Rennes, wodurch 4 400 Arbeitsplätze wegfallen. Diese beiden Maßnahmen sind Teil der allgemeinen Optimierung der Produktionsstandorte der PSA.

- (50) Durch seine historisch gewachsene Positionierung im Segment der Kleinwagen (Supermini) (im Folgenden „Segment B“), verfügt die PSA über umfangreiche Produktionskapazitäten in diesem Segment, und zwar in Frankreich (Aulnay, Poissy und Mühlhausen), Spanien (Madrid) und der Slowakei (Trnava). Trotz der Anpassungsmaßnahmen, die seit Beginn des neuen Jahrtausends ergriffen wurden (Schließung des Standorts Ryton (Vereinigtes Königreich) im Jahr 2006 und Abbau der Kapazitäten des Werks in Aulnay im Jahr 2008) besteht im Segment B weiterhin Überkapazität. Die Schließung des Standorts Aulnay würde im Vergleich zum Stand nach der Umstrukturierung von 2012 zu einer Verringerung der Produktion um 155 000 Fahrzeuge pro Jahr bei den Modellen 208, C3 und DS3 führen, was einer Verminderung der maximalen Kapazität um 232 000 Fahrzeuge pro Jahr entspräche und zu einer Konzentration der Produktion im Segment B an den Standorten Poissy, Mühlhausen und Trnava führen würde. Den französischen Behörden zufolge würden mit dieser Maßnahme die Kapazitäten im Segment B dauerhaft reduziert und erhebliche Einsparungen bei den Fixkosten des Gesamtkonzerns erzielt werden (schätzungsweise [100-200]* Mio. EUR pro Jahr).
- (51) Am Standort Rennes werden derzeit Fahrzeuge der Segmente D und E ⁽¹⁵⁾ hergestellt, doch sieht er sich einer ständig sinkenden Nachfrage insbesondere nach Wagen der oberen Mittelklasse (Segment D) gegenüber. Durch die Umstellung von 2,5 Schichten auf 2, die Abschaffung einer Nachtschicht und einer Mini-Produktionslinie werde sich die Produktion den französischen Behörden zufolge auf den Peugeot 508 (Limousine und Kombi) und den Citroën C5 (Limousine und Kombi) beschränken lassen.
- (52) Auch die FuE-Tätigkeiten werden zurückgefahren (10 %), sodass die entsprechenden Mitarbeiter nur noch für den Support am Standort eingesetzt werden (Entwicklungsaufgaben im Interesse der Gesamttätigkeit des Konzerns fallen weg).
- (53) Die PSA hofft, die Effizienz der Anlagen in Europa auf diese Weise insbesondere durch besseren Einsatz der vorhandenen Kapazitäten und die stärkere Spezialisierung der Standorte, die nur noch ein oder höchstens zwei Segmente bedienen werden, zu erhöhen. Das Ziel dieser Umstrukturierung besteht darin, den durchschnittlichen Selbstkostenpreis je Fahrzeug um ca. [200-300]* bis [200-300]* EUR zu senken.

2.4.2. MASSNAHMEN ZUR VERSCHLANKUNG DER VERWALTUNGSSTRUKTUR DER PSA-GRUPPE

- (54) Die PSA-Gruppe plant die Umstrukturierung ihrer Verwaltung und sämtlicher Leitungsabteilungen, die mit der Streichung von insgesamt 3 586 Stellen einhergehen wird.
- (55) Gleichzeitig stellt die PSA im Zuge der Umstrukturierungsmaßnahmen Einsparungen im Umfang von 1 Mrd. EUR beim Einkauf (400 Mio. EUR) und bei den Fixkosten (600 Mio. EUR) sowie eine Reihe von Maßnahmen in Bezug auf die Industrietätigkeiten, FuE und die allgemeinen Aufwendungen in Aussicht, die insbesondere durch die Allianz mit GM erzielt würden.

2.4.3. DAS FUE-VORHABEN „50CO₂CARS“

- (56) Im Rahmen ihrer industriellen Umstrukturierung plant die PSA-Gruppe auch die Entwicklung neuer Hybridtechnologien, die nach Ansicht der französischen Behörden zur Wiederherstellung der Rentabilität beitragen sollen. So könnte die PSA-Gruppe im Falle des Gelingens dieses FuE-Vorhabens mit der Serienproduktion von Fahrzeugen mit Diesel-Hybridmotor im Segment B beginnen (Gesamtmasse zwischen 900 kg und 1,3 t) und so ihre Produktion in einem rentablen Fahrzeugsegment ausbauen. Dieselmotoren werden von den europäischen Verbrauchern gern gekauft, jedoch könnten die wesentlichen Baugruppen ⁽¹⁶⁾ des Hybridsystems später an die Grundbauteile von Ottomotoren ähnlicher Leistung angepasst werden und weltweit vertrieben werden.
- (57) Ziel dieses als „50CO₂Cars“ bezeichneten FuE-Vorhabens ist die Entwicklung und Herstellung eines (nicht aufladbaren) Hybridantriebs für das Segment B, mit dem sich die CO₂-Emissionen der Fahrzeuge dieses Segments auf 50 Gramm pro Kilometer (im Folgenden „g CO₂/km“) reduzieren und die von Mittelklassewagen (Segment C) in einem zweiten Schritt bei 65 g CO₂/km einpendeln lassen. Mit diesem Vorhaben soll diese Technologie für einen breiteren Kundenkreis wirtschaftlich erschwinglich werden.

⁽¹⁵⁾ Unter die Segmente D und E fallen Fahrzeuge der oberen Mittelklasse, Wagen der Oberklasse, Vans und Geländewagen, deren Abmessungen in Europa durchschnittlich zwischen 4,40 und 5 m betragen. Zu diesem Segment gehören die Peugeot-Modelle 508 Limousine, 508 SW, 807 und 4007 sowie die Citroën-Modelle C5 Berline, C5 Break, DS5, C8, C-Crosser und C6.

⁽¹⁶⁾ Energiespeicher, elektrische Kraftmaschine und deren Kontrollelektronik sowie der Spannungswandler für das Doppelspannungsnetz.

- (58) Technisch gesehen kombiniert dieses Vorhaben eine neue Familie energieeffizienter Dieselmotoren, ein hybridtaugliches Doppelkupplungsgetriebe („DCT“) sowie eine kostengünstige elektrische Hybridtechnologie.
- (59) Die PSA wird das zur Umsetzung des „50CO₂Cars“-Vorhabens gebildete FuE-Konsortium koordinieren.
- (60) Diesem Konsortium sollen Partner aus Industrie und Wissenschaft angehören: fünf Großunternehmen (Delphi, Mann & Hummel, Valeo und Rhodia), ein KMU (CTI), eine Vereinigung (IRMA) und vier Forschungseinrichtungen (IPEN, LACCO, IRCELYON und IC2MP).

2.4.4. DER GESCHÄFTSPLAN DER PSA GRUPPE

- (61) Der Geschäftsplan der PSA-Gruppe umfasst den Zeitraum 2013-2017. Den Angaben der französischen Behörden zufolge wird das laufende Betriebsergebnis der Gruppe im mittleren Szenario ab 2014 positiv sein und bei [1 200-2 000]* Mio. EUR liegen und damit [1-5]* % des Umsatzes erreichen. Die Rentabilitätssteigerung soll im Wesentlichen durch die im Umstrukturierungsplan enthaltenen internen Maßnahmen erreicht werden. Die Grundlage hierfür soll einerseits durch die deutliche Verringerung der Produktionskosten und die Verbesserung der Finanzverwaltung und andererseits durch die geplante geografische Konzentration der Tätigkeiten der PSA-Gruppe geschaffen werden. Zudem sollen im Jahr 2015 50 % der Verkäufe der Gruppe außerhalb der Europäischen Union getätigt und so die Wachstumspotenziale in diesen Teilen der Welt (insbesondere in China, Brasilien usw.) abgeschöpft werden.
- (62) Die französischen Behörden haben den Geschäftsplan der PSA-Gruppe bis 2017 vorgelegt. Er stützt sich auf Annahmen bezüglich der Größe des europäischen Marktes und der Marktanteile der PSA, die auf Schätzungen des Instituts IHS Global Insight beruhen.
- (63) Was die Größe des europäischen Marktes anbelangt, so wird den französischen Behörden zufolge für 2013 ein Rückgang um 2,2 % erwartet; für 2014 und 2015 wird jedoch von einem jährlichem Wachstum um 6 % ausgegangen, gefolgt von einem Wachstum um jeweils 3 % in den Jahren 2016 und 2017. Die Marktanteile der PSA dürften [12-15]* % im Jahr 2013, [13-16]* % im Jahr 2014 und [11-15]* % in den Jahren 2015, 2016 und 2017 erreichen.
- (64) Im Geschäftsplan werden verschiedene Szenarien erwogen. Beim mittleren Szenario ist das laufende Betriebsergebnis der PSA-Gruppe ab 2014 positiv und liegt bei [1 200-2 000]* Mrd. EUR und damit bei [1-5]* % ihres Umsatzes. 2017 läge es demnach bei [3 000-3 800] Mrd. EUR und damit bei [2-6]* % ihres Umsatzes. Nach Ansicht der französischen Behörden könnte die PSA-Gruppe bei einer solchen Rentabilität eine ausreichend hohe Bonitätseinstufung erreichen, um sich auf den Märkten eigenständig refinanzieren zu können. Eine bessere Bonitätseinstufung der Gruppe würde automatisch der Einstufung der BPF zugutekommen.
- (65) Es werden aber auch alternative Szenarien erwogen. So würden beim Negativszenario die Verkaufszahlen der PSA-Gruppe für Europa (gegenüber dem mittleren Szenario) ab 2013 um weitere 100 000 Fahrzeuge pro Jahr zurückgehen. Bei Eintritt des Positivszenarios würden die europäischen Verkaufszahlen der PSA-Gruppe hingegen um jährlich 100 000 Fahrzeuge ab 2013 ansteigen. Dem vorgelegten Geschäftsplan zufolge wäre das laufende Betriebsergebnis der PSA-Gruppe — auch bei Eintritt des Negativszenarios — ab 2014 (mit ca. [1-5]* % des Umsatzes der PSA-Gruppe) positiv und würde im Jahr 2017 [2-6]* % erreichen. Dabei ist jedoch zu berücksichtigen, dass die Annahmen der PSA-Gruppe einen starken Umsatzanstieg außerhalb Europas, d. h. auf Wachstumsmärkten, unterstellen. So erklärt sich, dass die PSA-Gruppe trotz pessimistischer Prognosen in Bezug auf den europäischen Markt von wachsenden Verkaufszahlen ausgeht, da sie im Jahr 2015 50 % ihrer Verkäufe außerhalb Europas tätigen will.
- (66) Bezüglich der Entwicklung der Produktionskapazitäten der PSA-Gruppe haben die französischen Behörden zwei Tabellen vorgelegt, in denen der Harbour-Auslastungsgrad⁽¹⁷⁾ jedes Werks vor und nach der Umstrukturierung der Gruppe angegeben ist. Mit Ausnahme des Werks in Poissy bleibt dieser Auslastungsgrad gleich. Nach Auffassung der französischen Behörden lässt sich die Tragfähigkeit der einzelnen Standorte nicht unabhängig von der der PSA-Gruppe feststellen. Vielmehr müsse das Automobilgeschäft der PSA-Gruppe insgesamt für jedes Marktsegment geprüft werden. Darüber hinaus führen die französischen Behörden aus, dass jeder Standort über ein Spektrum von Fahrzeugen verfüge, die dort potenziell hergestellt werden könnten. Die niedrigeren bzw. höheren Auslastungsgrade einiger Standorte seien im Allgemeinen auf bekannte und gut beherrschte Schwankungen im Zusammenhang mit dem Lebenszyklus der Produkte zurückzuführen.

⁽¹⁷⁾ Die „Harbour“-Kapazität entspricht dem in der Industrie verwendeten Standardwert. Dabei wird davon ausgegangen, dass ein Werk in zwei Schichten von jeweils acht Stunden pro Tag und 235 Tage im Jahr betrieben wird. Der Harbour-Auslastungsgrad gibt die Zahl der Kraftfahrzeuge an, die im Vergleich zur Harbour-Kapazität in einem Werk tatsächlich hergestellt wurden.

Tabelle 5

Prognostizierter Umsatz für die drei Szenarien der PSA-Gruppe (in Mio. EUR)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Mittleres Szenario	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Negativszenario (Differenz von – 100 000 Fahrzeugen pro Jahr)	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]
Positivszenario (Differenz von + 100 000 Fahrzeugen pro Jahr)	[57 000-62 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]	[65 000-70 000]

Tabelle 6

Prognostizierter Umsatz für die drei Szenarien in der Automobilierteilung (in Mio. EUR)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Mittleres Szenario	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Negativszenario (Differenz von – 100 000 Fahrzeugen pro Jahr)	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]
Positivszenario (Differenz von + 100 000 Fahrzeugen pro Jahr)	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]

2.4.5. DIE URSPRÜNGLICH VON DEN FRANZÖSISCHEN BEHÖRDEN VORGELEGTE AUSGLEICHSMASSNAHMEN

- (67) Die PSA-Gruppe kündigte Umstrukturierungsmaßnahmen an, die eine Verringerung ihrer Produktionskapazitäten und ihrer Marktpräsenz beinhalteten, so insbesondere die Schließung ihres Werks in Aulnay (mit 3 000 Beschäftigten) sowie eine erhebliche Verringerung der Kapazität ihres Werks in Rennes und einen damit einhergehenden Abbau von ca. 1 400 Arbeitsplätzen. Parallel läuft die Veräußerung rentabler Vermögenswerte oder ist bereits abgeschlossen, so insbesondere die Öffnung des Kapitals von GEFCO, die Veräußerung mehrerer Immobilien und der Mietwagenfirma Citer. Die PSA-Gruppe hat zudem eine Verringerung ihrer Investitionsausgaben angekündigt, womit ihre Produktionskapazität auf ein Niveau sinkt, das niedriger ist, als es vor dem Eintritt der Schwierigkeiten ursprünglich vorgesehen war.
- (68) Darüber hinaus haben die französischen Behörden die folgenden Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen:
- weitere Senkung der Investitionsausgaben („Capital Expenditures“ — CAPEX) (2.5.1)
 - Aufgabe von Kapazitäten im Werk Sevelnord zugunsten eines Wettbewerbers (2.4.5.2),
 - Ausstieg aus der Entwicklung und Herstellung der Plug-in-Hybridtechnologie (2.4.5.3),
 - Festlegung einer maximalen Durchdringungsrate der BPF (2.4.5.4).

Diese Maßnahmen sollen die Umstrukturierungsmaßnahmen ergänzen, die im ursprünglichen mittelfristigen Plan ⁽¹⁸⁾ aus dem Jahr 2012 vorgesehen waren.

2.4.5.1. Weitere Senkung der Investitionen der PSA-Gruppe

- (69) Es ist eine weitere Senkung der Investitionsausgaben (gegenüber dem ursprünglichen mittelfristigen Plan von 2012) um 300 Mio. EUR im Jahr 2013 und um jeweils 500 Mio. EUR in den Jahren 2014 und 2015 vorgesehen. Die Investitions- und FuE-Ausgaben im Plan 2013–2015 wurden somit von 9,9 Mrd. EUR auf 8,6 Mrd. EUR zurückgefahren, was gegenüber dem Plan von 2012 einen Rückgang um 13 % bedeutet. Gegenüber den durchschnittlichen Ausgaben im Zeitraum 2011–2012 entspricht dies einer Verringerung um 27 %.

⁽¹⁸⁾ Mit dem mittelfristigen Plan legt die Finanzdirektion der PSA-Gruppe die prognostizierten Gewinn- und Verlustrechnungen für die kommenden Jahre vor.

- (70) Die Investitionen der PSA würden damit jährlich um 3,3 Mrd. EUR auf durchschnittlich 2,86 Mrd. EUR pro Jahr sinken. Diese Verringerung um 1,3 Mrd. EUR wird vorwiegend (zu mehr als 80 %) den Automobilbau der Gruppe in Europa betreffen.
- (71) Den französischen Behörden zufolge würde die Reduzierung der Investitionsausgaben die Wettbewerbsstellung der PSA-Gruppe auf dem Markt deutlich schwächen. Die weitere Absenkung bestimmter FuE- und Investitionsausgaben würde auch andere schwerwiegende negative Folgen für die PSA nach sich ziehen. So müsste die PSA-Gruppe insbesondere Einschränkungen in Bezug auf ihre Fähigkeit hinnehmen:
- die Erwartungen bestimmter Kundengruppen zu erfüllen, deren Bindung besonders auf den Sortimentseffekt und die Technologien zurückzuführen ist, von denen sich die PSA-Gruppe nun abkehrt;
 - auf Neuerungen der Wettbewerber zu reagieren;
 - bestimmte attraktive Technologien selbst industriemäßig herzustellen, die stattdessen bei Wettbewerbern zu Lasten ihrer Gewinnspannen erworben werden müssen;
 - bestimmte Steuervorteile, wie z. B. bei der CO₂-Steuer, zu nutzen.
- (72) Konsequenzen dieser Mittelkürzungen wären insbesondere:
- die Einstellung der Produktion des Modells Citroën C6 zum 31. Dezember 2012 und der Verzicht auf ein Nachfolgemodell des Peugeot 607 (Segment E) (a);
 - die um zwei Jahre vorverlegte Einstellung der Fahrzeugtypen Bipper/Nemo ab 2015 und der Verzicht auf Nachfolgemodelle für diese Fahrzeugtypen (Segment B — leichte Nutzfahrzeuge) (b);
 - der Verzicht auf die Herstellung von Dieselmotoren mit über 2 Litern Hubraum (Segment D) (c).
- a) **Einstellung der Produktion der Modelle Citroën C6 — Peugeot 607**
- (73) Diese Ausgleichsmaßnahme würde zwei Aspekte bezüglich des Segments E insgesamt beinhalten:
- die Einstellung des Citroën C6 ab 2013, die ursprünglich für 2016 vorgesehen war, und
 - den Verzicht auf Nachfolgemodelle für den Citroën C6/Peugeot 607.
- (74) Die Verluste allein in Bezug auf den ersten Aspekt beziffert die PSA-Gruppe mit 3 000 Fahrzeugen (d. h. 1 000 Fahrzeugen pro Jahr), was einem Umsatzrückgang um 90 Mio. EUR innerhalb von drei Jahren entspricht. Der Citroën C6 fällt in das Segment E und damit in die „Oberklasse“. Den internen Schätzungen der PSA-Gruppe zufolge entfielen im Jahr 2013 auf dieses Segment 5,7 % des europäischen Automobilmarkts.
- (75) Nach Ansicht der französischen Behörden würde der Verzicht der Gruppe auf Nachfolgemodelle in der Oberklasse eine erhebliche Verringerung ihrer Marktpräsenz nach sich ziehen. Unter Zugrundelegung des letzten Peugeot-Modells (607) läge das potenzielle Volumen in der Größenordnung von 20 000 Fahrzeugen pro Jahr, was einen Umsatzverlust von etwa 500 Mio. EUR bedeuten würde. Für das letzte Citroën-Modell (C6) ergäbe sich ein potenzielles Volumen von 7 000 Fahrzeugen pro Jahr und damit ein Umsatzverlust von etwa 200 Mio. EUR.
- (76) Die Verpflichtung zum Verzicht auf Nachfolgemodelle erstreckt sich auf den Citroën C6/Peugeot 607 im Zeitraum 2016-2018. Die PSA-Gruppe beziffert die Folgen dieses Aspekts der Maßnahme auf 40 500 Fahrzeuge, d. h. einen Umsatz von 1,05 Mrd. EUR. Darüber hinaus könnte die PSA auf die mit der Entwicklung von Nachfolgemodellen verbundenen Investitionen ab 2013 verzichten (üblicherweise dauert die Entwicklung eines neuen Fahrzeugs drei Jahre).
- (77) Nach Auffassung der französischen Behörden würde sich diese Ausgleichsmaßnahme mittelbar sehr nachteilig auf das Markenimage der PSA-Gruppe auswirken. Ohne ein Modell im Segment E (und/oder mit einer ausreichend starken Motorisierung) könnte sie sich beispielsweise nicht an bestimmten Ausschreibungen beteiligen. Im Übrigen würde das Vertriebsnetz der PSA-Gruppe nach dem Ausscheiden aus dem Segment E weniger häufig von Privatpersonen aufgesucht werden, die am Angebot in der Oberklasse interessiert sind, was den Aufstieg der Marken der Gruppe in höhere Marktsegmente, u. a. aus dem Segment B (DS-Linie) behindern würde. Die PSA-Gruppe schätzt die negativen Auswirkungen auf Flottenausschreibungen auf 2 000 Fahrzeuge pro Jahr, was eine jährliche Umsatzeinbuße von 30 Mio. EUR und von insgesamt 180 Mio. EUR bei 12 000 Fahrzeugen bedeuten würde.

- (78) Insgesamt veranschlagt die PSA-Gruppe die Folgen dieser Ausgleichsmaßnahme auf 1,32 Mrd. EUR an Umsatzrückgang.

b) **Einstellung des Modells Bipper/Nemo und Verzicht auf Nachfolgemodelle**

- (79) Der Bipper/Nemo ist ein Nutzfahrzeug, das unter zwei verschiedenen Namen vertrieben wird. Die vorgeschlagene Maßnahme würde zwei Aspekte umfassen:
- den Verzicht auf Nachfolgemodelle (d. h. auf die Einführung einer neuen Generation) der Fahrzeuge Bipper/Nemo ab 2017, dessen Auswirkungen auf den Umsatz von der PSA auf 1 Mrd. EUR geschätzt werden, und
 - die auf 2015 vorgezogene Einstellung der aktuellen Fahrzeugmodelle Bipper/Nemo, die ursprünglich für 2017 vorgesehen war, deren Auswirkungen auf den Umsatz mit 560 Mio. EUR veranschlagt werden.
- (80) Im Jahr 2012 verkaufte die PSA 35 650 Fahrzeuge vom Typ Bipper/Nemo (16 678 Bipper in der Version als Personenkraftwagen (im Folgenden „Pkw“) und Nutzfahrzeug und 18 972 Nemo (Pkw und Nutzfahrzeuge zusammengenommen)) zu einem durchschnittlichen Stückpreis von 8 950 EUR und erzielte damit insgesamt einen Umsatz von 319 Mio. EUR pro Jahr.
- (81) Die Nutzfahrzeuge vom Modell Bipper/Nemo fallen als leichte Nutzfahrzeuge (LCV) ⁽¹⁹⁾ unter das Segment B: Im Jahr 2012 machte dieses Segment 3,7 % des europäischen Markts für leichte Nutzfahrzeuge aus. 2012 vermarktete die PSA-Gruppe 26 674 Nutzfahrzeuge vom Typ Nemo/Bipper und erzielte damit auf diesem Markt mit einem Volumen von 54 514 Stück einen Anteil von 49 %. Im selben Jahr verkaufte die PSA-Gruppe 8 976 Versionen als Pkw (was einem Marktanteil von 10 % entspricht).
- (82) Den französischen Behörden zufolge ist mit der Vermarktung dieser Fahrzeuge über die gesamte Lebensdauer des Fahrzeugs kein Nettogewinn erwirtschaftet worden, da die Modelle nicht gleich von Anfang an rentabel gewesen seien. Erst nach der ersten Generation sei Rentabilität erreicht worden.
- (83) Den Schätzungen der PSA-Gruppe zufolge wird diese Ausgleichsmaßnahme zu einem Umsatzverlust in Höhe von 1,56 Mrd. EUR führen.

c) **Dieselmotoren mit über 2 Litern Hubraum**

- (84) Diese vorgeschlagene Ausgleichsmaßnahme beinhaltet den Verzicht auf die Herstellung von Motoren mit über 2 Litern Hubraum bis zum Inkrafttreten der Euro-6-Norm. Den französischen Behörden zufolge verfügt die PSA-Gruppe über die industriellen Voraussetzungen für die Herstellung solcher Motoren, insbesondere der Euro-6-Norm-tauglichen Version des DW12-Motors. Anders als ihre Wettbewerber hat sie keine Ottomotoren mit über 2 Litern Hubraum im Sortiment (sondern nur den 1,6-Liter-Turbomotor). Diese Maßnahme würde sich damit insbesondere auf das Segment D auswirken.
- (85) 2012 machten die Pkw-Verkäufe der PSA-Gruppe im Segment D (150 000 Fahrzeuge) 1 % des europäischen Marktes aus. Die Zahl der mit einem Motor mit über 2 Litern Hubraum ausgestatteten Pkw der PSA-Gruppe belief sich im selben Zeitraum auf maximal 30 000 Fahrzeuge. Die PSA-Gruppe hat die Auswirkungen der Maßnahmen auf 10 000 Fahrzeugen pro Jahr veranschlagt, was rund 20 % des Segments D entspricht.
- (86) Anhand der Zahl der Zulassungen von Pkw mit einem Dieselmotor mit über 2 Litern Hubraum in den Jahren 2011 und 2012 geht die PSA davon aus, dass die Entwicklung eines Plug-in-Hybrid-Pkw mit Dieselmotor zu einem Anstieg ihrer Verkaufszahlen bei Fahrzeugen mit einem Motor mit über 2 Litern Hubraum (oder entsprechender Leistung) auf 30 000-40 000 Einheiten führen würde. Die französischen Behörden veranschlagen diese Maßnahme auf 10 000 Fahrzeuge pro Jahr und damit auf jährliche Umsatzeinbußen von 200 Mio. EUR.

2.4.5.2. **Aufgabe von Kapazitäten im Werk Sevelnord zugunsten eines Wettbewerbers**

- (87) Mit dieser Maßnahme würde die PSA-Gruppe auf Kapazitäten im Werk Sevelnord zugunsten von Toyota verzichten. Der Standort Sevelnord war 1988 im Zuge der Ausweitung der Tätigkeiten der im Rahmen eines Gemeinschaftsunternehmens zusammen mit der Fiat-Gruppe geführten Société Européenne de Véhicules Légers (Europäische Gesellschaft für leichte Nutzfahrzeuge — Sevel) errichtet worden. Im Jahr 2011 hatte das Werk 2 700 Beschäftigte und produzierte durchschnittlich 420 Fahrzeuge am Tag (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). Insgesamt verließen im Jahr 94 843 Fahrzeuge das Werk.

⁽¹⁹⁾ Englische Abkürzung für „Light Commercial Vehicles“.

- (88) Als Fiat das Gemeinschaftsunternehmen mit der PSA-Gruppe am Standort Sevelnord verlassen wollte, ging die PSA eine Kooperationsvereinbarung mit Toyota ein, auf deren Grundlage die PSA-Gruppe leichte Nutzfahrzeuge produzieren soll, die Toyota unter der eigenen Marke in Europa vermarkten will. Toyota böte dies die Möglichkeit, kostengünstig einen breiten Kundenstamm aufzubauen.
- (89) Der Vereinbarung zufolge wird die PSA-Gruppe zunächst (ab dem zweiten Quartal 2013) leichte Nutzfahrzeuge ihrer aktuellen Modelle Peugeot Expert und Citroën Jumpy (Typ G9) liefern. Darüber hinaus sieht die Vereinbarung eine Zusammenarbeit in Bezug auf die nächste von der PSA-Gruppe hergestellte Fahrzeuggeneration (Typ K0) vor.
- (90) Den französischen Behörden zufolge ist die PSA-Gruppe der Auffassung, dass sie die Herstellung von leichten Nutzfahrzeugen auch ohne die Vereinbarung mit Toyota alleine hätte aufrechterhalten können. Der Vertrag mit Toyota sei für den Erhalt dieses Standorts somit nicht notwendig gewesen.
- (91) Die französischen Behörden führen aus, dass diese Maßnahme insofern zur Reduzierung der Marktpräsenz der PSA-Gruppe zum unmittelbaren Vorteil ihrer Wettbewerber beiträgt, als
- die PSA-Gruppe auf annähernd 30 % der Produktionskapazität des Standorts Sevelnord zugunsten von Toyota verzichten würde;
 - diese Vereinbarung mit Toyota einem Hauptwettbewerber die Möglichkeit eröffnen würde, in einen Markt einzusteigen, auf dem das Unternehmen bisher nicht vertreten war, und seine Palette im Bereich der Nutzfahrzeuge auszuweiten;
 - diese Vereinbarung Toyota einen eindeutigen und unmittelbaren Wettbewerbsvorteil verschafft, da es dem Unternehmen die Möglichkeit bietet, einen Großteil der Gewinnspanne der unter die Vereinbarung fallenden Fahrzeuge abzuschöpfen und Kunden auf einem Markt zu gewinnen und an sich zu binden, auf dem es bislang nicht vertreten ist;
 - diese Maßnahme einen Markt betrifft, auf dem die PSA-Gruppe besonders stark vertreten ist (Anteil von 21 % auf dem europäischen Markt im Jahr 2011).
- (92) Die Auswirkungen dieser Maßnahme auf den Umsatz werden auf 443 Mio. EUR veranschlagt.

2.4.5.3. *Ausstieg aus der Entwicklung und Herstellung der Plug-in-Hybridtechnologie*

- (93) Mit ihrem Ausstieg aus der am 25. Oktober 2011 mit BMW geschlossenen Vereinbarung über ein Gemeinschaftsunternehmen zur Entwicklung und Herstellung einer Technologie für Hybrid- und Elektrofahrzeuge würde die PSA-Gruppe ihre Marktpräsenz verringern.
- (94) Im Rahmen des Gemeinschaftsunternehmens wurden sämtliche für den Elektroantrieb notwendigen elektrischen Komponenten entwickelt und hergestellt. Die PSA-Gruppe und BMW haben mehr als 100 Mio. EUR in dieses Vorhaben investiert, an dem Ende 2011 400 Mitarbeiter im Forschungs- und Entwicklungszentrum in München mitgewirkt haben. Mit dem Ausstieg aus diesem Gemeinschaftsunternehmen mit BMW würde sich die PSA-Gruppe aus dem Segment der sogenannten Plug-in-Hybridfahrzeuge (Segment C) zurückziehen.
- (95) Den französischen Behörden zufolge würde die PSA-Gruppe mit dem Ausstieg aus dem Gemeinschaftsunternehmen in einem vielversprechenden Segment endgültig nicht mehr vertreten sein und sich den Zugang zu 6 % des Marktes bis 2016 versperren. Zugleich würde die PSA-Gruppe damit einen Vertrag aufgeben, der durch den Status als BMW-Partner das Markenimage fördert.
- (96) Der Ausstieg der PSA-Gruppe aus dem Gemeinschaftsunternehmen mit BMW hätte zwei Folgen:
- Erstens würde die Ankündigung der Abkehr von der Plug-in-Hybridtechnologie dem Image der Gruppe in diesem Segment schaden und sich folglich auf die Verkäufe von Hybrid-Diesel-Fahrzeugen der PSA-Gruppe ab 2013 auswirken. Die PSA-Gruppe schätzt diese Auswirkungen (auf der Grundlage von 10 % des Volumens) auf 3 000 Fahrzeuge pro Jahr, was einem jährlichen Umsatzverlust von 60 Mio. EUR entspricht.
 - Zweitens würde der Ausstieg aus der Entwicklung der Plug-in-Hybridtechnologie, deren Beginn für 2016 angekündigt war, ein Minus von 20 000 Fahrzeugen im Dreijahresdurchschnitt und damit einen Umsatzverlust von durchschnittlich 400 Mio. EUR pro Jahr bedeuten.
- (97) Insgesamt veranschlagt die PSA-Gruppe die Auswirkungen dieser Maßnahme auf den Umsatz auf 1,56 Mrd. EUR.

2.4.5.4. Festlegung einer maximalen Durchdringungsrate für die BPF

- (98) Die französischen Behörden erwägen die Festlegung einer oberen Grenze für die Durchdringungsrate ⁽²⁰⁾. Diese Rate habe sich sowohl bei der BPF als auch bei ihren Wettbewerbern in den vergangenen Jahren deutlich erhöht, und zwar bei der BPF von 27,5 % im Jahr 2009 auf 29,8 % im Jahr 2012 und bei der RCI Banque SA ⁽²¹⁾ im selben Zeitraum von 30,0 % auf 35,0 %, wie der nachstehenden Tabelle 7 zu entnehmen ist.
- (99) Die französischen Behörden erwägen diese Verpflichtung insbesondere deshalb, weil sich die Durchdringungsrate aus ihrer Sicht leicht anhand öffentlich zugänglicher Quellen überwachen lässt.
- (100) Dabei soll zwischen 2013 einerseits und den Jahren 2014 und 2015 andererseits unterschieden werden. Für das Jahr 2013 wird eine maximale Durchdringungsrate für jedes europäische Land (des Aggregats G10 ⁽²²⁾), in dem die BPF tätig ist, vorgeschlagen, die der des zweiten Halbjahres 2012 zuzüglich eines Flexibilitätsfaktors von + 1 Punkt entspricht.
- (101) Für die Zeit danach ist es angesichts der raschen Entwicklungen des Sektors nach Auffassung der französischen Behörden unerlässlich, die Verpflichtung der BPF an diese Entwicklungen zu koppeln. Es wird daher vorgeschlagen, die Anpassung der Durchdringungsrate der BPF auf der Grundlage des Jahres „n-1“ vorzunehmen, indem eine maximale Durchdringungsrate für das Jahr „n“ festgelegt wird, die die Schwankungen dieser Rate bei den europäischen Wettbewerbern der BPF im Jahr „n-1“ berücksichtigt. Damit ließe sich die Abkopplung der BPF von den ihrem Wettbewerbsumfeld innewohnenden Tendenzen vermeiden.
- (102) So würde ab dem 31. Dezember 2013 für die BPF die Verpflichtung zu einer maximalen Durchdringungsrate im Aggregat G10 für das Jahr „n“ der von der BPF in diesem Aggregat erzielten Rate im Jahr „n-1“ entsprechen, jedoch bereinigt um die Änderung der Durchdringungsrate der entsprechenden Segmente der Vergleichsunternehmen im Jahr „n-1“, wobei die Anpassung nicht zur Absenkung der Durchdringungsrate der BPF unter einen Mindestwert führen darf. Als Segmente der Vergleichsunternehmen werden das Segment „Westeuropa“ der RCI Banque SA und das Segment „Europa“ der Volkswagen Financial Services AG (VWFS) vorgeschlagen. Um Zufallsschwankungen bei den Wettbewerbern auszuschließen und die derzeit im Vergleich zu ihren Wettbewerbern niedrigere Durchdringungsrate der BPF zu berücksichtigen, soll ein Mindestwert für die maximale Durchdringungsrate von 32,4 % festgelegt werden, der der für das Aggregat G10 in der zweiten Jahreshälfte 2012 ermittelten Durchdringungsrate entspricht.

Tabelle 7

Durchdringungsrate der BPF bei Neufahrzeugen nach Ländern und Hauptregionen (in %)

	Höchstrate H2 2012*	Flexibilitätsfaktor	Vorgeschlagene Höchstrate*
Deutschland	[...]	+ 1,0	[...]
Österreich	[...]	+ 1,0	[...]
Belgien	[...]	+ 1,0	[...]
Italien	[...]	+ 1,0	[...]
Spanien	[...]	+ 1,0	[...]
Niederlande	[...]	+ 1,0	[...]
Portugal	[...]	+ 1,0	[...]
Schweiz	[...]	+ 1,0	[...]
Frankreich	[...]	+ 1,0	[...]
Vereinigtes Königreich	[...]	+ 1,0	[...]

⁽²⁰⁾ Berechnet als Anteil der mit Darlehen der BPF finanzierten Fahrzeugverkäufe an den Gesamtverkäufen der PSA-Gruppe.

⁽²¹⁾ Die RCI Banque SA ist eine 100 %ige Tochter der Renault SAS. Über die RCI Banque wird der Verkauf der Marken der Renault-Gruppe und der Nissan-Gruppe finanziert.

⁽²²⁾ Belgien, Deutschland, Frankreich, Italien, Niederlande, Österreich, Portugal, Schweiz, Spanien, Vereinigtes Königreich.

	Höchstrate H2 2012*	Flexibilitätsfaktor	Vorgeschlagene Höchstrate*
Aggregat G5 ⁽¹⁾	33,3	+ 1,0	34,3
Aggregat M5 ⁽²⁾	27,3	+ 1,0	28,3
Aggregat G10 ⁽³⁾	32,4	+ 1,0	33,4

⁽¹⁾ Im Aggregat G5 sind die folgenden Länder zusammengefasst: Frankreich, Deutschland, Italien, Spanien und Vereinigtes Königreich.

⁽²⁾ Zu Aggregat M5 gehören die folgenden Länder: Belgien, Niederlande, Schweiz, Österreich und Portugal.

⁽³⁾ Das Aggregat G10 umfasst die in dieser aufgeführten Länder.

2.4.6. GESCHÄTZTE UMSTRUKTURIERUNGSKOSTEN UND DEREN FINANZIERUNG

- (103) Die Umstrukturierungskosten werden auf insgesamt 1 708,9 Mio. EUR veranschlagt. Sie ergeben sich aus den folgenden geplanten Maßnahmen: Einstellung der Produktion ab 2014 am Standort Aulnay mit 3 000 Beschäftigten, Neuausrichtung der Produktion im Pariser Raum auf den Standort Poissy und Sanierung des Standorts Aulnay. Die dadurch entstehenden Kosten werden auf [400-500]* Mio. EUR für den Zeitraum 2012-2017 geschätzt. Die Kosten der Anpassung der Produktionsanlagen am Standort Rennes, die mit der Umsetzung von 1 400 der insgesamt 5 600 Beschäftigten eingehen wird, werden sich auf schätzungsweise [100-200]* Mio. EUR im Zeitraum 2012-2017 belaufen. Die Strukturanpassungen der PSA-Gruppe über die GPEC 1 und 2 (Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences — Beschäftigungs- und Kompetenzplanung) werden geschätzte Kosten von insgesamt [500-600]* Mio. EUR in den Jahren 2012 und 2013 verursachen. Hierzu ist anzumerken, dass es zwischen der GPEC 1 und 2 und den Umstrukturierungskosten für die Standorte Aulnay und Rennes zu keinerlei Überschneidungen kommt. Die Kosten anderer Maßnahmen, insbesondere der Umstrukturierung des Europageschäfts und des dem Anteil der PSA am Vertragshändlernetz entsprechenden Stellenabbaus bei PCR (Peugeot Citroën Retail), wovon im Wesentlichen Südeuropa betroffen ist, werden mit [100-200] Mio. EUR veranschlagt. Und schließlich belaufen sich die Tätigkeiten der PSA im Rahmen des Vorhabens „50CO₂Cars“ auf [300-400]* Mio. EUR.
- (104) Zur Finanzierung der Umstrukturierungskosten hat die PSA-Gruppe zu Beginn des Jahres 2012 mit der Veräußerung von Vermögenswerten begonnen, durch die die PSA-Gruppe folgende Einnahmen erzielen konnte:
- Verkauf von GEFCO im Dezember 2012: 878 Mio. EUR ⁽²³⁾;
 - Verkauf der Citer SA im Februar 2012: 449 Mio. EUR;
 - Veräußerung von Immobilien (darunter der Geschäftssitz) im Laufe des Jahres 2012: 628,7 Mio. EUR.
- (105) Nach Angaben der französischen Behörden hat die PSA-Gruppe bereits finanzielle Mittel im Wert 1,956 Mrd. EUR freigesetzt, die in die Umstrukturierung der PSA-Gruppe und damit in die Wiederherstellung ihrer Rentabilität reinvestiert werden sollen.
- (106) Durch den New Club Deal fließen der Gruppe Mittel in Höhe von 11,6 Mrd. EUR von Privatbanken zu, die zur Finanzierung der PSA während der Umstrukturierungsphase verwendet werden sollen.

2.5. DER RENTABILITÄTSPLAN DER BPF

- (107) Der von den französischen Behörden vorgelegte Plan enthält Finanzprognosen und einen Finanzierungsplan für die BPF bis Ende 2015. Nach Angaben der französischen Behörden wird die Eigenkapitalrendite der BPF ab dem Jahr 2014 [5-10]* % und ab 2016 [10-20]* % betragen. Sie verweisen darauf, dass entsprechend der Entscheidungspraxis der Kommission eine Eigenkapitalrendite von 8 bis 12 % als ausreichend für den Nachweis der Rentabilität einer Bank gilt.

2.5.1. FINANZIERUNGSPLAN

- (108) Die BPF plant die Erhöhung ihrer langfristigen Eigenfinanzierung von [0-5]* Mrd. EUR Ende 2012 auf [5-10]* Mrd. EUR Ende 2015. Zudem hat die Bank ein Anlageprodukt für Privatpersonen aufgelegt, das den Finanzprognosen zufolge Einnahmen von [800-900]* Mio. EUR im Jahr 2015 erbringen soll (gegenüber Null Einnahmen Ende 2012). Die Einnahmen aus der Verbriefung und den im Rahmen des EMTN-Programms ausgegebenen Papieren dürften im gleichen Zeitraum zurückgehen.

⁽²³⁾ Nettoveräußerung (nach Abzug der Kosten) in Höhe von 797 Mio. EUR, zuzüglich einer Sonderdividende von 100 Mio. EUR und abzüglich von 19 Mio. EUR entsprechend dem Cashflow-Ausfall.

Tabelle 8

Liquiditätsposition der BPF bis zur Umstrukturierung*

[...]*

- (109) Die Gesamtbilanz der Bank und damit der Finanzierungsbedarf soll im Prognosezeitraum schrittweise von 27 186 Mio. EUR Ende 2012 auf [$> 28\ 000$] Mio. EUR Ende 2015 steigen.

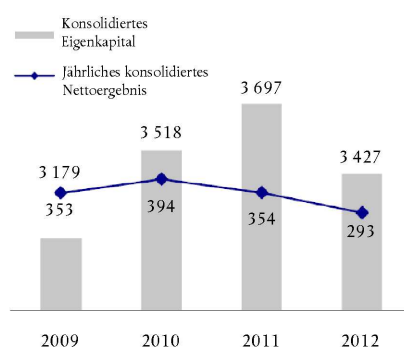
2.5.2. RENTABILITÄT UND SOLVENZ

- (110) Die BPF wirtschaftete in der Vergangenheit profitabel, wie Schaubild 1 zeigt. Ende 2012 betrug die Eigenkapitalausstattung gemessen an der Core-Tier-1-Quote ⁽²⁴⁾ (Kerneigenkapitalquote) 13 %.

Schaubild 1

Entwicklung der Rentabilität der BPF

EIGENKAPITAL UND NETTOERGEBNIS
ZUM 31. DEZEMBER 2012 (in Mio. EUR)



- (111) Die Bank geht davon aus, in der Umstrukturierungsphase der Gruppe weiterhin Gewinne zu erzielen, wie Tabelle 9 zu entnehmen ist.

Tabelle 9

Entwicklung der Rentabilität der BPF

(in %)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Eigenkapitalrendite*	8,0	[4-6]	[6-8]	[8-10]	[10-12]	[10-12]

- (112) Den vorliegenden Informationen zufolge würden bei einer Einstellung der Aktivitäten der BPF den Gläubigern keine Verluste entstehen. Ein Abbau der Aktiva könnte nach Ablauf von drei Jahren einen Liquiditätsüberschuss von [1-3]* Mrd. bis [2-4]* Mrd. EUR je nach Stressszenario entstehen lassen.

- (113) Die Aktiva der BPF haben eine sehr kurze Laufzeit, die im Durchschnitt kürzer ist als die der Passiva.

- (114) Die Risikokosten der Bank sind von [...] im Jahr 2011 auf [...] im Jahr 2012 gestiegen. Der Anteil der ungewissen Forderungen hat sich schrittweise von 3 % Ende 2008 auf 4,2 % Ende 2012 erhöht.

⁽²⁴⁾ Die Core-Tier-1-Quote ist ein Koeffizient zur Bewertung der Solvenz von Banken. Dabei werden die Eigenmittel und die (risikogewichteten) Vermögenswerte der Bank miteinander ins Verhältnis gesetzt.

2.5.3. DURCHDRINGUNGSRATE

- (115) Mit einer Durchdringungsrate bei den Autoverkäufen der PSA-Gruppe von 29,8 % (im Jahr 2012) finanziert die BPF den französischen Behörden zufolge einen Großteil der Nachfrage nach den von der PSA-Gruppe hergestellten Fahrzeugen und trägt mit den Vertragshändler- und Kundennetzen erheblich zur Finanzierung der Geschäftstätigkeit der Gruppe und der gesamten Automobilbranche bei.
- (116) Die französischen Behörden verweisen darauf, dass der Vorausschätzung die Aufrechterhaltung der im Vergleich zum Jahr 2011 leicht angestiegenen Durchdringungsrate bis 2017 zugrunde liegt. Diese Entwicklungsprognose stützt sich auf mehrere Faktoren:
- den teil- und schrittweisen Rückzug traditioneller Bank aus diesem Sektor vor dem Hintergrund einer selektiven Verwaltung ihrer Bilanzen aufgrund von Finanzierungs- und Kapitalengpässen, insbesondere im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten der Basel-III-Vereinbarung;
 - die Entwicklung des Finanzierungsbedarfs der Konsumenten angesichts des drastischen Rückgangs der Kaufkraft in Europa;
 - das derzeit historisch niedrige Zinsniveau, das zur Aufnahme eines Kredits zur Finanzierung eines Kfz-Kaufs verlockt, und schließlich
 - die Tatsache, dass sich das Kraftfahrzeug zunehmend zu einem „Verbrauchsartikel“ entwickelt, für das eine Darlehensfinanzierung und monatliche Ratenzahlungen immer selbstverständlicher werden.
- (117) Die Entwicklung der Durchdringungsrate der BPF aufgeschlüsselt nach geografischem Gebiet und nach Segment (B, C, D, H und Nutzfahrzeuge) geht aus der nachstehenden Tabelle 10 hervor (AP steht für „Peugeot-Automobile“ und AC für „Citroën-Automobile“).

Tabelle 10

Durchdringungsrate der BPF nach geografischem Gebiet, nach Fahrzeugsegment und nach Marke (in %)

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Frankreich						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Nutzfahrzeuge						
Gesamt						
Großbritannien						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segment D						
Segment H						
Nutzfahrzeuge						
Gesamt						
Deutschland						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Nutzfahrzeuge						
Gesamt						
Italien						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Nutzfahrzeuge						
Gesamt						
Spanien						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Nutzfahrzeuge						
Gesamt						
Insgesamt G5						
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]
Nutzfahrzeuge	[24,6-29,6]	[25,9-30,9]	[24,9-29,9]	[26,7-31,7]	[28-33]	[29,6-34,6]
Gesamt	[25,1-30,1]	[25,4-30,4]	[26,8-31,8]	[25,1-30,1]	[26,7-31,7]	[30,6-35,6]
Segment B	Ion, 107, 1007, 206+, 207, 208, Czero, C1, C3, DS3, C2, C3 Picasso					
Segment C	307, 308, 3008, 4008, 5008, RCZ, C4, C4 Picasso, C4 Aircross, DS4, Xsara Picasso					
Segment D	407, 4007, 508, 807, C5, DS5, C8, C Crosser					
Segment H	607, C6					
Nutzfahrzeuge	Partner, Bipper, Expert, Boxer, Berlingo, Nemo, Jumper, Jumpy					

2.5.4. ABHÄNGIGKEIT DER GRUPPE

- (118) Den französischen Behörden zufolge bedingen das Rating der BPF und der PSA einander, wie der enge Zusammenhang zwischen den Renditen der Anleihen der Gruppe und der Bank belegen.
- (119) Die Ratingagenturen haben das Rating der PSA-Gruppe und der BPF in ihrer Berichterstattung aneinander gekoppelt, indem sie festgelegt haben, dass die Differenz in der Bewertung der Gruppe und der konzerneigenen Bank maximal zwei Ratingstufen betragen darf⁽²⁵⁾. Am 14. Februar 2013 wurde die BPF auf das „Non-Investment-Grade“ herabgestuft.

2.6. DIE BESCHWERDE

- (120) Der anonyme Beschwerdeführer ist der Ansicht, dass die Garantie des französischen Staates die BPF in die Lage versetzen wird, den Händlern und Kunden der PSA interessantere Kreditkonditionen einzuräumen, als es die konzerneigenen Banken der konkurrierenden Kfz-Hersteller können.

3. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES VERFAHRENS

- (121) Die Kommission hat in ihrem Einleitungsbeschluss aus folgenden Gründen Zweifel geäußert:

3.1. RENTABILITÄTSPLAN DER BPF

- (122) Im Zusammenhang mit dem Rentabilitätsplan der BPF, der im Lichte der Bankenmitteilung zu prüfen ist, hat die Kommission Zweifel aufgrund bestehender Unsicherheiten über die Rentabilität der PSA-Gruppe in ihrer Gesamtheit zum Ausdruck gebracht.

3.2. UMSTRUKTURIERUNGSPLAN DER PSA-GRUPPE

- (123) Nach Einschätzung der Kommission bestehen im Zusammenhang mit dem Umstrukturierungsplan der Unternehmensgruppe, der auf Grundlage der vorstehend genannten Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien zu analysieren ist, Zweifel in folgenden Bereichen:

3.2.1. ZWEIFEL AN DER WIEDERHERSTELLUNG DER LANGFRISTIGEN RENTABILITÄT

- (124) Die Kommission hat beabsichtigt, in folgenden Fragen die Meinung Dritter einzuholen:
- a) Zu den Annahmen bezüglich der Entwicklung des Automobilmarktes in Europa und weltweit, insbesondere was die langfristige Gültigkeit dieser Annahmen anbelangt;

⁽²⁵⁾ Diese Differenz liegt bei Moody's aktuell bei drei Ratingstufen, was auf die Garantie für die BPF zurückzuführen ist.

- b) zu dem Beitrag der vorgeschlagenen Umstrukturierungsmaßnahmen zur Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe;
- c) zu dem Beitrag des Projekts „50CO₂Cars“ zur Wiederherstellung der Rentabilität sowie zur Kohärenz der genannten FuE-Investition für die Einleitung eines Forschungsprogramms im Bereich der Mild-Hybrid-Technologien mit Blick auf die angekündigte gleichzeitige Einstellung der Plug-in-Hybrid-Technologie, die als von der Gruppe beherrschbar bezeichnet wird.

3.2.2. ZWEIFEL AN DEN AUSGLEICHSMASSNAHMEN

- (125) Die Kommission wollte die Meinung Dritter einholen, was die Einstufung der vorgeschlagenen Maßnahmen im Sinne der Leitlinien zur Rettung und Umstrukturierung als Ausgleichsmaßnahmen, ihre Quantifizierung sowie ihre Angemessenheit angesichts der Gefahren einer beihilfebedingten Wettbewerbsverzerrung anbelangt.

4. ANMERKUNGEN FRANKREICHS ZUM EINLEITUNGSBESCHLUSS

4.1. ZUM BEIHILFEBETRAG

- (126) Die französischen Behörden sind der Auffassung, dass der Beihilfebetrug nicht dem Nominalbetrag der Garantie entsprechen könne, dass die Emissionen der BPF zwangsläufig mit einer variablen Liquiditäts- und Risikoprämie ausgeführt würden, die mit Sicherheit die 24 Basispunkte überschreite, die zum Zeitpunkt der dank der Rettungsbeihilfe durchgeführten Emission ermittelt worden seien, und dass der Referenzzeitraum für die Berücksichtigung der historischen Erträge der BPF auf drei Monate festgelegt werden sollte.
- (127) Den französischen Behörden zufolge werden die beiden kumulativen Bedingungen, anhand derer entschieden wird, ob der Beihilfebetrug so hoch ist wie der durch die Garantie gedeckte Betrag, nämlich eine besonders hohe Wahrscheinlichkeit, dass der Nehmer die durch die Garantie bedeckte Anleihe nicht zurückzahlen kann, sowie das Vorliegen außergewöhnlicher Umstände, im vorliegenden Fall nicht erfüllt werden. Demzufolge entspreche der in der staatlichen Garantie enthaltene Beihilfebetrug der Differenz zwischen den Gesamtkosten der Finanzierung inklusive Garantie sowie der Garantie selbst und den Gesamtkosten der Finanzierung, die von dem Unternehmen ohne die Garantie gezahlt worden wären.
- (128) Die französischen Behörden stellen ferner fest, dass die Annahme zusätzlicher Kosten für die BPF in einer Größenordnung von 40 Basispunkten begründet sei. Dies wäre unter besonders günstigen Marktbedingungen bei den Emissionen der BPF am 25. März 2013 der Fall gewesen. Die zum Zeitpunkt dieser Emission ermittelten „Spreads“ gegenüber den OAT (Obligation Assimilable du Trésor — Schuldverschreibung des Staates) (24 Basispunkte) hätten ein historisch niedriges Niveau aufgewiesen. So gelangen die französischen Behörden beispielsweise zu dem Schluss, dass die Anleger bei einer konzerneigenen Bank im Automobilsektor normalerweise eine höhere Rendite als bei einer öffentlichen Einrichtung wie der UNEDIC ⁽²⁶⁾ oder der CADES ⁽²⁷⁾ fordern könnten, insbesondere weil ihnen Kanäle für Transaktionen mit der CADES oder der UNEDIC offen stünden, die für sie für ein Geschäft mit der BPF nicht unbedingt zur Verfügung stünden.
- (129) Schließlich sei der von den französischen Behörden festgelegte Referenzzeitraum (vom 12. Juli bis zum 16. Oktober 2012) am besten geeignet, um die Renditen der BPF-Anleihen auf den Märkten realistisch wiederzugeben, indem die Schwierigkeiten der PSA-Gruppe und nicht die angekündigte staatliche Garantie zugrunde gelegt würden.

4.2. ZUR RENTABILITÄT DER BPF

- (130) Die französischen Behörden nehmen den Standpunkt der Kommission zur Kenntnis, dass die BPF weder Solvabilitäts- noch Rentabilitätsprobleme hat und ihre Liquiditätsschwierigkeiten ausschließlich auf ihre Verbindung zur PSA-Gruppe zurückzuführen sind.
- (131) Sie haben jedoch folgende Anmerkungen:
- a) Den französischen Behörden zufolge ist in Übereinstimmung mit den Inflationsaussichten nur mit einem gemäßigten Anstieg der Bilanzsumme der BPF zu rechnen. Dieser Anstieg sei auf die Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Bedingungen und eine stärkere Inanspruchnahme von Krediten zur Finanzierung des Fahrzeugkaufs durch die Verbraucher zurückzuführen.
 - b) Hinsichtlich des Einwands der Kommission, dass die Finanzierung fauler Kredite durch die BPF zur künstlichen Umsatzsteigerung der PSA-Gruppe vermieden werden müsse, machen die französischen Behörden erneut deutlich:

⁽²⁶⁾ Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Für die Arbeitslosenversicherung zuständige Agentur).

⁽²⁷⁾ Caisse d'amortissement de la dette sociale (Finanzanstalt zur Begleichung der Schulden der Sozialversicherung)

- Das alleinige Ziel der auf die BPF ausgerichteten Ausgleichsmaßnahmen besteht darin, ihr Vorgehen weniger wettbewerbsorientiert auszurichten und ihren Marktanteil zu beschränken.
- Der Anteil der „Problemkredite“ in Höhe von etwa 40 % hat sich in den vergangenen drei Jahren kaum geändert.
- Die BPF definiert ihre Risikostrategie eigenständig und unter Kontrolle der Aufsichtsbehörde.

Der Anteil der uneinbringlichen Forderungen wird von den Rating-Agenturen und dem Prüfungsausschuss der BPF aufmerksam verfolgt, wobei den französischen Behörden zufolge Änderungen der Risikostrategie der Bank völlig unmöglich seien.

4.3. ZUR WIEDERHERSTELLUNG DER RENTABILITÄT DER PSA-GRUPPE

4.3.1. ZU DEN ZUGRUNDE GELEGTEN ANNAHMEN ZUR KÜNFTIGEN MARKTENTWICKLUNG

- (132) Die französischen Behörden gehen zunächst von der Annahme aus, dass die Vorhersagen der PSA-Gruppe weder durch die Marktentwicklung im ersten Quartal 2013 noch durch mögliche Abweichungen zwischen den für 2012 veranschlagten und den tatsächlich in diesem Jahr erzielten Ergebnissen widerlegt würden.
- (133) Den französischen Behörden zufolge hat die PSA-Gruppe den anhaltenden Absatzrückgang bereits vorhergesagt und geht, wie auch das Institut IHS Global Insight davon aus, dass die Schrumpfung des Marktes im Zeitraum 2012-2013 letztendlich bei 4 % liegen wird.
- (134) Die französischen Behörden haben aktualisierte finanzielle Vorausschätzungen auf der Grundlage von Hypothesen vorgelegt, die weniger optimistisch als die unter Erwägungsgrund 54 bis 58 des Einleitungsbeschlusses beschriebenen Vorausschätzungen ausfallen. Die in diesen Erwägungsgründen des Einleitungsbeschlusses dargelegte strategische Ausrichtung bleibt unverändert.
- (135) Die Änderungen an den Vorausschätzungen sind auf die Aktualisierung der Prognosen für die Entwicklung des Marktes „Europa 30“ des Instituts IHS Global Insight zurückzuführen und spiegeln sich im Umsatz der Automobilbranche wider, der im Vorhersagezeitraum relativ gering ausfällt.
- (136) Das Negativszenario, demzufolge die Verkäufe der PSA-Gruppe (gegenüber dem mittleren Szenario) ab 2013 in Europa um jährlich 100 000 zusätzliche Fahrzeuge zurückgehen würden, wurde ebenfalls aktualisiert.

Tabelle 11

Größe des europäischen Marktes gemäß den Vorhersagen von IHS Global Insight und Marktanteil von PSA

	2013	2014	2015	2016	2017
Größe des europäischen Marktes (Europa 30), veranschlagt von IHS Global Insight im April 2013 (in 1 000 Fahrzeugen)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Anteil der PSA am europäischen Markt*	[10-14]	[10-14] %	[10-14] %	[9-13] %	[9-13] %

Tabelle 12

Veranschlagter Umsatz der PSA-Gruppe (in Mio. EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Mittleres Szenario im Einleitungsbeschluss*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Aktualisiertes mittleres Szenario*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[59 000-64 000]	[60 000-65 000]
Aktualisiertes Negativszenario (Differenz von – 100 000 Fahrzeugen pro Jahr)*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-70 000]	[60 000-65 000]

Tabelle 13

Veranschlagter Umsatz der Automobilierteilsparte (in Mio. EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Mittleres Szenario im Einleitungsbeschluss*	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Aktualisiertes mittleres Szenario*	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]
Aktualisiertes Negativszenario (Differenz von – 100 000 Fahrzeugen pro Jahr)*	[35 000-40 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]

- (137) Im Bereich der Liquidität schlägt sich die Aktualisierung in einem Rückgang der operativen Cashflows nieder, während die Cashflows bei den Anlagentätigkeiten unverändert bleiben. Daraus ergibt sich ein voraussichtlicher Schuldenstand [...]*, der über den im Einleitungsbeschluss aufgeführten Prognosen liegt, während der voraussichtliche Schuldenstand beim mittleren Szenario oberhalb des bereits für das Negativszenario veranschlagten Werts liegt.
- (138) Die PSA-Gruppe hat ferner Vorausschätzungen für die Nettoverschuldung innerhalb eines ungünstigeren Szenarios vorgelegt, bei dem die Verkäufe der PSA-Gruppe (gegenüber dem mittleren Szenario) ab 2013 in Europa jährlich um 200 000 zusätzliche Fahrzeuge zurückgehen würden. Der Nettoschuldenstand für die verschiedenen Szenarien ist aus Tabelle 14 ersichtlich. Gemäß den Zahlen der PSA-Gruppe steigt die Nettoverschuldung [...]* durch einen Stressfaktor von 100 000 Fahrzeugen um [200-400]* Mio. EUR im Jahr.

Tabelle 14

Nettoschuldenstand [...]* in Mio. EUR

	2013	2014	2015	2016	2017
Mittleres Szenario im Einleitungsbeschluss*	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktualisiertes mittleres Szenario*	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	2013	2014	2015	2016	2017
Aktualisiertes Negativszenario (Differenz von –100 000 Fahrzeugen pro Jahr)*	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aktualisiertes ungünstiges Szenario (Differenz von –200 000 Fahrzeugen pro Jahr)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (139) Die französischen Behörden stellen ferner fest, dass als Grundlage für die Hypothesen zur langfristigen Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe nicht die Umsätze, sondern das laufende Betriebsergebnisse heranzuziehen sei. Bei einer Sitzung des Aufsichtsrates am 6. November 2012 sei dafür ein Rückgang von [1 000-2 000]* Mio. EUR veranschlagt worden. Für das Endergebnis sei ein Verlust in Höhe von 1 504 Mio. EUR zu verzeichnen gewesen (was einer Abweichung von weniger als [0-3] % entspreche).
- (140) Die französischen Behörden gelangen außerdem zu dem Schluss, dass sich die PSA-Gruppe auf ausgesprochen vorsichtige Marktprognosen stütze, wohingegen die Angaben der Analysten, auf die sich die Kommission in ihrer Argumentation berufe, unvollständig und fragwürdig seien.
- (141) Alle beteiligten Akteure seien der Meinung, dass der Markt einen Tiefstand erreicht habe und künftig mit einem Aufschwung zu rechnen sei. Aktuelle Analysen ⁽²⁸⁾ gingen in den kommenden Jahren von einer grundsätzlichen Verbesserung der gesamtwirtschaftlichen Bedingungen in Europa aus. Eine solche Verbesserung wird sich nach Dafürhalten der französischen Behörden auch im Automobilsektor niederschlagen.
- (142) Schließlich stellen die französischen Behörden fest, dass die Kommission eine nicht repräsentative Auswahl der Berichte von Finanzanalysten getroffen und diejenigen nicht berücksichtigt habe, die sich weitgehend mit den Prognosen der PSA-Gruppe deckten. Auf jeden Fall hinterfragen die französischen Behörden die Verwendung von Finanzanalysen zur Beurteilung eines auf mittlere Sicht angelegten Umstrukturierungsplans. Finanzanalysten sollte die Aufgabe zufallen, auf der Grundlage eines festgelegten Kursziels zum Ankauf oder Verkauf von Titeln zu raten. Sie sollten sich dabei nicht hauptsächlich auf die veranschlagten Verkaufszahlen oder auf Umsatzprognosen konzentrieren. Derartige Beurteilungen würden daher häufig losgelöst von den jeweiligen wirtschaftlichen Fundamentaldaten vorgenommen.
- (143) Die französischen Behörden stellen dementsprechend fest, dass sie sich bei der Durchführung des Umstrukturierungsplans berechtigterweise auf die Prognosen des Instituts IHS Global Insight unter Berücksichtigung eines Stressfaktors berufen und die Hypothesen der Finanzanalysten außer Acht lassen könnten.
- (144) Schließlich heben die französischen Behörden hervor, dass der Privatsektor von der Möglichkeit der Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe überzeugt sei. Diese Überzeugung werde zunächst aus der Stärkung der Zusammenarbeit zwischen PSA und GM deutlich, die am 20. Dezember 2012 endgültige Verträge über drei Fahrzeugprojekte und die Gründung einer gemeinsamen Einkaufsgesellschaft geschlossen hätten. Darüber hinaus seien die der BPF gewährten Bankkredite in Höhe von 11,6 Mrd. EUR ein Beweis für das Vertrauen des Marktes in eine mögliche Besserung der Lage. Außerdem würden die jüngsten Verbriefungstransaktionen der BPF verdeutlichen, dass es auf dem Markt keine Risikoscheu im Automobilsektor gebe.

4.3.2. ZUM AUSLASTUNGSGRAD DER KAPAZITÄTEN DER PSA-GRUPPE UND ZUR DIVERSIFIZIERUNG DER VERKÄUFE

- (145) Die französischen Behörden stellen fest, dass die Zweifel der Kommission bezüglich des Auslastungsgrades unbegründet seien, weil dabei nicht die Schließung des Werks in Aulnay berücksichtigt worden sei, durch die den Behörden zufolge die mangelnde Wettbewerbsfähigkeit der PSA-Gruppe im Segment B ausgeglichen werden könne. Angesichts der Tatsache, dass der Wettbewerbsdruck für die PSA-Gruppe in diesem Segment sehr ausgeprägt sei, sei die Schließung dieses Werks für die Wiederherstellung der Rentabilität der Gruppe von besonderer Bedeutung.

⁽²⁸⁾ World Economic Outlook, Kapitel 1 und 2, April 2013.

- (146) Die französischen Behörden gelangen zu dem Schluss, dass die PSA-Gruppe alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen habe, um ihr Ziel, im Jahr 2015 insgesamt 50 % ihres Umsatzes außerhalb von Europa zu erzielen, erreichen zu können: Eröffnung eines dritten Werks und neuer Zweigstellen in China, Erneuerung der in Lateinamerika vermarkteten Fahrzeugpalette, Einführung von zwei speziell für den außereuropäischen Markt entwickelten Modellen und schließlich im Rahmen der Allianz mit GM Entwicklung einer gemeinsamen Plattform für den Verkauf von Fahrzeugen des Segments B in Europa und weltweit, gemeinsame Entwicklung einer neuen Generation von kleinen sparsamen Benzinmotoren und von Fahrzeugprojekten in Lateinamerika, Russland sowie auf anderen Wachstumsmärkten.

4.3.3. ZUM BEITRAG DES VORHABENS „50CO₂CARS“ ZUR WIEDERHERSTELLUNG DER RENTABILITÄT DER PSA-GRUPPE

a) Zur Übereinstimmung des Projekts „50CO₂Cars“ mit dem Umstrukturierungsplan der PSA-Gruppe

- (147) Die französischen Behörden heben hervor, dass die erheblichen FuE-Anstrengungen im Rahmen von „50CO₂Cars“ darauf ausgerichtet seien, eine Technologie zur Verbesserung der Öko- und Energiebilanz von Dieselfahrzeugen zu entwickeln. In diesem Zusammenhang könne das genannte FuE-Projekt zur Umsetzung einer Strategie beitragen, die darauf ausgerichtet sei, den offensichtlichen Abwärtstrend beim Verkauf von Dieselfahrzeugen umzukehren.
- (148) Gegenwärtig machten Dieselfahrzeuge für die PSA-Gruppe eine wichtige Einnahmequelle aus: im Jahr 2012 waren [60-80]* % der von PSA in Europa verkauften Fahrzeuge mit diesem Motortyp ausgestattet. Die PSA habe sich auf diese Weise technisch optimal ausgestattet, ein positives Markenimage entwickelt und eine für diesen Fahrzeugtyp bedeutende Rentabilitätsrate, die über der für Ottomotoren liegt, erreicht. Allerdings wirkten sich die aktuellen Umstände nachteilig aus: schleichende Verschlechterung des Images dieser Motoren in Europa und eine Änderung des Rechts- und Regelungsrahmens (Euro VI), die zu höheren Kosten bei Diesel- gegenüber Ottomotoren führen und sich damit nachteilig auf den Umsatz von Dieselfahrzeugen auswirken könnten, was umso stärker zum Tragen komme, als dass die Strategie zur Anpassung an die Normen mittels des bisher verfolgten „Downsizing“⁽²⁹⁾ an ihre Grenzen gestoßen sei und einige Mitgliedstaaten oder Gebietskörperschaften die Annahme eines steuerlichen Rahmens zuungunsten des Dieselmotors in Betracht zögen. Die PSA gehe davon aus, dass sich der Rückgang der Gewinnmargen aufgrund des Trends weg von Fahrzeugen mit Dieselmotor und hin zu mit Ottomotor betriebenen Kfz auf dem europäischen Markt auf etwa [500-700]* Mio. EUR belaufe. Vor dem Hintergrund des Rückgangs der Kaufkraft der Privathaushalte und angesichts des zunehmenden Stellenwerts von Umweltbelangen bei den Verbrauchern sei das Ziel des Erhalts der Wettbewerbsfähigkeit und des Markenimages von Dieselmotoren (gegenüber Ottomotoren) für die PSA-Gruppe von grundlegender Bedeutung. Da das bestehende Preisniveau für Dieselhybridfahrzeuge nicht mit einem Eintritt in den Massenmarkt vereinbar sei, bedürfe es umfassender FuE-Investitionen, um diese Technologie mehr Menschen zugänglich zu machen. Mit der Wiederherstellung der Wettbewerbsfähigkeit und des Images des Dieselmotors sei es nach den französischen Behörden zufolge daher denkbar, dass das Projekt „50CO₂Cars“ einen positiven Beitrag zur Wiederherstellung der Rentabilität leisten könnte, indem nicht nur der Umsatz der Dieselfahrzeuge der PSA-Gruppe, sondern auch die Gewinnmargen des Herstellers aufrechterhalten werden könnten. Wenn ferner der Plan im technischen Bereich erfolgreich durchgeführt werden könne, würde die mit dem Projekt „50CO₂Cars“ entwickelte Technologie auf einem neu entstehenden Markt bis 2020 ein wichtiges Wachstumspotenzial bieten. Durch eine mögliche Beteiligung an den Absatzmärkten für „Mild-Hybrid“-Dieselmotoren nach Durchführung des Umstrukturierungsplans könne die Umsatzsteigerung durch Diversifizierung hin zu einem tragenden Segment innerhalb des Kerngeschäfts der Gruppe (Großserienfahrzeuge) gesichert werden.
- (149) Im Zusammenhang mit den erforderlichen Investitionen unterscheiden die französischen Behörden zwischen einer Senkung der als Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagenen Investitionen, mit deren Hilfe der Ausmaß der durch staatliche Beihilfen bedingten Wettbewerbsverzerrungen begrenzt werden soll, und der Beibehaltung der für das Unternehmen für die Wiederherstellung einer langfristigen Rentabilität notwendigen FuE-Investitionen. Die französischen Behörden betonen, dass die Kommission im Rahmen ihrer Entscheidungspraxis mehrmals eingeräumt habe, dass die Wiederherstellung der Rentabilität eines Unternehmens über die Einführung neuer Produkte und die damit einhergehende Umsatzsteigerung erfolgen könne⁽³⁰⁾.
- (150) Die Behörden führen weiter aus, dass die PSA im Rahmen des Umstrukturierungsplans ohne staatliche Beihilfen für das Projekt „50CO₂Cars“ zur Durchführung eines „kontrafaktischen“ Projekts gezwungen wäre. Angesichts des Unvermögens der Gruppe, die Gesamtheit der technologischen Hürden allein zu nehmen, und ohne die Möglichkeit der Zusammenarbeit mit den potenziellen Partnern für „50CO₂Cars“ hätte die Gruppe ihre Investitionen auf ein solches Minimum reduzieren müssen, dass bei den Dieselmotoren lediglich die Einhaltung der rechtlichen Neuerungen noch gewährleistet worden wäre. In diesem Zusammenhang heben die französischen Behörden hervor, dass sich die Intervention der öffentlichen Hand nicht auf eine finanzielle Unterstützung der PSA-Gruppe bei der Durchführung des Projekts „50CO₂Cars“ beschränke, sondern den Zusammenschluss der Gruppe mit verschiedenen Partnern (Industrie, Verbände, Forschungslabors usw.) möglich mache, die zur Überwindung der technologischen Hürden bei der Entwicklung eines kostengünstigen Hybrid-Dieselfahrzeugs

⁽²⁹⁾ Es geht um die Senkung der CO₂-Emissionen durch Verringerung der Motorengröße und optimierte Motoraufladung.

⁽³⁰⁾ Entscheidung der Kommission vom 1. Dezember 2004 in der Sache C-504/03, Bull, Erwägungsgrund 51, Entscheidung der Kommission vom 18. Februar 2004 in der Sache C-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, Erwägungsgrund 236, Entscheidung der Kommission vom 3. Juli 2001 in der Sache C-33/98, Babcock Wilcox Espana SA, Erwägungsgrund 98.

koordiniert vorgehen müssten. Im Falle der Nichtgenehmigung der staatlichen Beihilfen für die PSA-Gruppe als federführendes Unternehmen von „50CO₂Cars“ sei die Durchführung des Projekts nicht nur für die Gruppe, sondern auch für alle ihre Partner gefährdet. Mit einer kontrafaktischen Strategie zur Ablösung der Dieselmotoren durch Benzinmotoren seien Mehrkosten und hohe industrielle Risiken verbunden: der Verzicht auf Fachwissen im Bereich der Dieselmotoren, Umsatzeinbußen während des Übergangszeitraums und Bindung von Mitteln für den Umbau und die Umstellung der Produktionsanlagen der Gruppe auf Benzinmotoren, wobei die Mittel im Übrigen für die Wiederherstellung der Rentabilität benötigt worden wären.

- (151) Zusammenfassend stellen die französischen Behörden fest, dass das Projekt „50CO₂Cars“ sowohl notwendig sei, um die Rentabilität der Kernkompetenz der PSA-Gruppe (Dieselmotoren) zu erhalten, als auch um die endgültige Wiederherstellung der Rentabilität der Gruppe zu untermauern, weil damit nach vollendeter Umstrukturierung die Triebfedern für Wachstum vorhanden seien (neue innovative und gewinnbringende Fahrzeugpalette). Aus diesem Grund ließen sich die genannten FuE-Investitionen problemlos mit den Zielen des Umstrukturierungsplans vereinbaren.

b) Zu den Bedenken, die die Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss geäußert hat

- (152) Die französischen Behörden entnehmen dem Einleitungsbeschluss, dass die Kommission, ausgehend von der Feststellung eines angeblichen Rückstands der PSA-Gruppe im FuE-Bereich, die Auffassung vertrete, dass das Projekt „50CO₂Cars“ nur dann für die Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe erforderlich sein könne, wenn es ihr ermögliche, den Rückstand im FuE-Bereich gegenüber den Wettbewerbern aufzuholen. Sie lehnen eine derartige Bewertung grundsätzlich ab.

a) Erstens weisen die französischen Behörden erneut darauf hin, dass mit dem Projekt „50CO₂Cars“ ein Beitrag zur Wiederherstellung der Rentabilität der Gruppe geleistet werden könne: Erneuerung des ökologischen Images von Dieselfahrzeugen; neue Entwicklungen im Bereich des Verbrauchs (Zugang einer größeren Zahl von Verbrauchern zu Hybrid-Fahrzeugen); Wachstumsreserve nach Vollendung des Umstrukturierungsplans;

b) Zweitens bezögen sich die strukturellen Nachteile im FuE-Bereich, die in der Mitteilung als ursächlich für einige Schwierigkeiten der PSA-Gruppe aufgeführt wurden, auf einen Rückstand bei der Standardisierung von Baugruppen, wodurch die Bemühungen im FuE-Bereich weniger ertragreich als die der Wettbewerber ausfallen würden (Skaleneffekte). Das Projekt „50CO₂Cars“ sei jedoch explizit auf eine diesbezügliche Lösung ausgerichtet, indem

— einerseits mit dem Projekt „50CO₂Cars“ die Standardisierung bestimmter Baugruppen sowie insbesondere die Antriebssysteme verbessert werden sollten;

— andererseits die Voraussetzungen, unter denen das Projekt „50CO₂Cars“ durchgeführt wird, zu einer Effizienzsteigerung der FuE-Bemühungen der PSA-Gruppe beigetragen, was insbesondere auf Synergieeffekte aus der Koordinierung der Arbeiten mit verschiedenen Partnern, aber auch auf die von den öffentlichen Behörden, die die Beihilfe gewähren, durchgeführten Kontrollen zurückzuführen sei.

c) Drittens erachten die französischen Behörden insbesondere das von der Kommission in Erwägungsgrund 169 ihres Einleitungsbeschlusses vorgebrachte Kriterium, das sich auf einen offensichtlichen Rückstand der PSA-Gruppe im FuE-Bereich bezieht, als „rechtlich innovativ“. Die bisher vorgebrachten Argumente seien ausreichend, um einen positiven Beitrag des Projekts „50CO₂Cars“ zur Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe nachzuweisen. Die Frage, ob das genannte Kriterium im vorliegenden Fall erfüllt sei, werde daher nur hilfsweise erörtert:

i) Vorliegen eines Rückstands im Bereich der Hybridtechnik

- (153) Den französischen Behörden zufolge wird das Kriterium des Vorliegens eines Rückstands im FuE-Bereich aus den folgenden drei Gründen erfüllt:

a) Zunächst machen sie deutlich, dass sich die drei technischen Komponenten des Projekts „50CO₂Cars“ auf Technologiebereiche bezögen, in denen die PSA-Gruppe einen Rückstand aufweise:

— Im Falle der Dieselmotoren handele es sich dabei um einen Rückstand im Bereich der Technologien zur Begrenzung des Kraftstoffverbrauchs der Motoren. Allerdings sei das Projekt „50CO₂Cars“ ausdrücklich auf diesen Bereich ausgerichtet.

— Im Bereich der Getriebetechnik verzeichne die PSA-Gruppe einen Rückstand bei den Doppelkupplungsgetrieben (DCT), weil sie automatischen und elektronisch gesteuerten Getrieben bislang den Vorzug gegeben habe („BVMF“), obwohl sich diese Technologie als wirtschaftlich weniger effizient erwiesen hat. Mit dem Projekt „50CO₂Cars“ habe das Unternehmen die Möglichkeit, einen doppelten Rückstand bei den DCT- und den eDCT-Getrieben aufzuholen.

- Bei Hybrid-Antriebssystemen weise die PSA-Gruppe einen Rückstand bei der Entwicklung einer erschwinglichen Hybridtechnologie aus, die sich als Basistechnologie für die Massenproduktion eigne. Allerdings verfügten Wettbewerber wie Toyota, Honda oder VAG ⁽³¹⁾ über generische Hybridtechnologien (oder hätten Zugang dazu) und seien daher besser auf den Massenmarkt eingestellt. In diesem Zusammenhang werten die französischen Behörden die vorläufige Analyse der Kommission (in Erwägungsgrund 187 des Einleitungsbeschlusses), gemäß der die gegenwärtige gängige Mikrohybridtechnologie ⁽³²⁾ mit Start-Stopp-Automatik nicht ausreiche, um die Technologiegrenze bei CO₂-Einsparungen zu erreichen, die die Entwicklung einer „Mild-Hybrid“- oder „Voll-Hybrid“-Technik erfordere. Dementsprechend werde mit dem Projekt „50CO₂Cars“ das Ziel verfolgt, den technologischen Rückstand im Bereich der Hybrid-Antriebsysteme aufzuholen.
- b) Zweitens betrachten sie das Projekt „50CO₂Cars“ als Möglichkeit für die PSA-Gruppe, ihren Rückstand durch die Überwindung technologischer Hürden im Bereich der Hybridtechnologie wettzumachen:
- Mit den im Rahmen des Projekts „50CO₂Cars“ entwickelten Dieselmotoren könnten CO₂-Emissionen von [50-70]* g/km im Segment B (Motoren mit einer Leistung von 40 bis 70 kW) erreicht werden, auch allein durch die Stopp-Start-Technologie, sodass die PSA bis 2017-2018 ein kraftstoffsparendes Dieselfahrzeug mit einem mit seinen Wettbewerbern auf dem europäischen Markt vergleichbaren Emissionsniveau anbieten könne.
 - Mithilfe des ausgeklügelten Doppelkupplungsgetriebes eDCT ließe sich die Energieeffizienz des Hybridantriebs optimieren und sei gleichzeitig mit zahlreichen Leistungsklassen verschiedener Elektromotoren kompatibel. Durch Standardisierung könne die PSA-Gruppe ihren technologischen Rückstand aufholen.
 - Schließlich führe das Projekt „50CO₂Cars“ im Zusammenhang mit dem Hybridsystem durch das Zusammenspiel der Minimierung des Energieverbrauchs (Batterie und Leistungselektronik) und der Optimierung des mechanischen Aufbaus (Kopplung des Elektromotors mit dem Antriebssystem) zu einer starken Kostenreduzierung. Darüber hinaus ließen sich mit der Standardisierung des Hybridsystems die Produktionsmengen steigern und damit für das Segment B leichter verfügbar machen.
- c) Schließlich äußern sich die französischen Behörden zu einem möglichen Strategiewechsel, indem das Projekt „50CO₂Cars“ bei gleichzeitigem Ausstieg aus der „Plug-in“-Hybridtechnologie fortgeführt wird. Die beiden Technologien („Mild-Hybrid“ und „Plug-in“) verfügten weder über denselben Umfang noch seien die wirtschaftlichen Auswirkungen gleich. Während die Plug-in-Technologie ⁽³³⁾ aufgrund ihres Preises auf die Klasse der Premium-Fahrzeuge begrenzt sei (mit entscheidenden Auswirkungen auf das Markenimage, insbesondere bei Unternehmenskunden), sei die erstgenannte Technologie einer größeren Schnittmenge der Bevölkerung (mit niedrigem bis mittlerem Einkommen) zugänglich und würde auf diese Weise einen größeren Teil der Kunden der Gruppe zufrieden stellen. Die französischen Behörden betonen, dass diese beiden technischen Lösungen sich nicht gegenseitig ausschließen und die PSA-Gruppe ursprünglich beide verfolgen wollte, um den Verkauf von Plug-in-Hybridfahrzeugen der Premiumklasse dem der kostengünstigeren Hybridfahrzeuge der Segmente B und C hinzuzufügen. Auch sei der Ausstieg aus der Plug-in-Hybridtechnologie in Form einer Ausgleichsmaßnahme nicht als Strategiewechsel, sondern als Einstellung einer wirtschaftlich tragfähigen Tätigkeit zu betrachten, die der Wiederherstellung der Rentabilität der Gruppe nicht im Wege stehe. Das Projekt „50CO₂Cars“ füge sich vollständig in den Umstrukturierungsplan ein, sodass die französischen Behörden die im Umstrukturierungsplan vorgeschlagene Hybridstrategie als vollständig kohärent erachten.

ii) *Die Kohärenz der Maßnahmen im Rahmen von „50CO₂Cars“ mit dem übrigen Teil des Umstrukturierungsplans*

(154) Den französischen Behörden zufolge lässt sich die Anpassung der Produktionsanlagen der PSA-Gruppe im Rahmen der Durchführung des Projekts „50CO₂Cars“ mit dem Umstrukturierungsplan vereinbaren. Insbesondere biete sich mit einer Standardisierung der Antriebssysteme und Getriebe für Dieselfahrzeuge der Gruppe die Möglichkeit, die Produktionsanlagen rationeller zu gestalten und sie zu optimieren:

- a) Bei den Fahrzeugen mit Dieselmotorausstattung beliefen sich die Investitionen an den Standorten Trémery und Douvrin auf [100-200]* Mio. EUR und damit auf [0-5]* % der für die Laufzeit des Umstrukturierungsplans vorgesehenen Investitionen in Höhe von [10-20]* Mrd. EUR, den die französischen Behörden als

⁽³¹⁾ Die VAG habe auf der letzten Konferenz in Wien einen Baukasten für ihre Hybridtechnologie („Assembly Kit“) vorgestellt, mit dem ein Hybridantriebssystem kostengünstig auf alle Fahrzeugmodelle des Konzerns angepasst werden könne. *Quelle:* Präsentation der VAG auf dem 34. Wiener Motorsymposium, 26. April 2013, S. 28.

⁽³²⁾ Bei der Mikrohybridtechnologie liegt die Leistungsspanne im Bereich 2-4 kW, bei der Mild-Hybridtechnologie bei 8-15 kW und bei der Voll-Hybridtechnologie bei über 20 kW.

⁽³³⁾ Die französischen Behörden bestätigen, dass die PSA-Gruppe die Plug-in-Technologie bereits beherrsche, die Umsetzung aber zu wirtschaftlich vertretbaren Bedingungen erfolge müsse.

ausgesprochen bescheiden, wenn nicht geradezu unbedeutend bezeichnen. Diese finanziellen Auswirkungen seien im mittelfristigen Plan der PSA-Gruppe im Übrigen bereits im November 2012 berücksichtigt worden und in der aktualisierten Fassung des Dokuments enthalten, sodass die französischen Behörden davon ausgehen, dass die genannten Investitionen mit dem angemeldeten Umstrukturierungsplan vereinbar sind. Was die industriellen Auswirkungen angeht, so zielten die Maßnahmen auf eine Änderung⁽³⁴⁾ der bestehenden Produktionskapazitäten für Dieselmotoren bei gleichbleibendem Umfang ab: Es werde keine Ausweitung der Produktionskapazitäten geben, die für die gegenwärtig für die Zeit nach Abschluss des Projekts „50CO₂Cars“ veranschlagten [100 000-200 000] Fahrzeuge ausreichen, allerdings werde ein Teil der Produktionsanlagen nicht mehr für ein Segment mit Überkapazitäten, sondern für ein Segment mit möglicher Unterauslastung genutzt, das sich noch in der Entwicklungsphase befinde (interne Umschichtung zugunsten aussichtsreicher Produkte).

- b) Hinsichtlich der Getriebe bekräftigen die französischen Behörden die Analyse in Erwägungsgrund 202 des Einleitungsbeschlusses, dass bei einem erfolgreichen Abschluss des Projekts „50CO₂Cars“ die gegenwärtig ausgelagerten Produktionstätigkeiten wieder intern verrichtet würden⁽³⁵⁾. Die bereits im angemeldeten Umstrukturierungsplan vorgesehenen erforderlichen Investitionen würden im aktualisierten mittelfristigen Plan beibehalten. Die französischen Behörden erachten diese Internalisierungsstrategie als vereinbar mit einer Wiederherstellung der Rentabilität der Gruppe. In finanzieller Hinsicht trage die Operation zu einer Internalisierung der Gewinnmarge und zur Vermeidung eines Wechselkursrisikos mit Japan⁽³⁶⁾ sowie von Kosten/logistischen Verzögerungen bei, ohne die Fähigkeit der PSA-Gruppe zu einer schnellen Anpassung an die Nachfrage zu beeinträchtigen.
- c) Schließlich beliefen sich die Investitionen in Hybridsysteme im Verlauf der Durchführung des Umstrukturierungsplans auf [40-50] Mio. EUR und damit auf weniger als [0-5] % der vorgesehenen Gesamtinvestitionen, was die französischen Behörden als besonders geringen Anteil werten. Des Weiteren handele es sich um einen neu entstehenden Markt (auf dem es entsprechend keine Überkapazitäten gebe). Die Investitionen seien somit ebenfalls mit dem Umstrukturierungsplan der PSA-Gruppe vereinbar.

iii) *Positive Auswirkungen auf den Umsatz und die Rentabilität der Gruppe*

(155) Den französischen Behörden zufolge ermöglicht das Projekt „50CO₂Cars“ nach Abschluss des Umstrukturierungsplans eine Steigerung des Umsatzes und der Rentabilität der PSA-Gruppe.

- a) In Beantwortung der Fragen der Kommission in den Erwägungsgründen 210 und 211 des Einleitungsbeschlusses (zur Eignung einer Strategie, bei der Dieselmotoren Vorrang gegenüber Benzinmotoren eingeräumt wird) und in Erwägungsgrund 216 (zum Geschäftsplan für das Projekt „50CO₂Cars“ und die Verlässlichkeit der ihm zugrunde liegenden Annahmen) stellen die französischen Behörden fest, dass die verfolgte Strategie nicht nur aus industrieller Sicht gerechtfertigt sei, sondern sich auch positiv auf die Umsätze der Gruppe auswirken werde. Der Entwicklung einer kostengünstigen Hybridtechnologie für Benzinmotoren seien Investitionen in eine Verbesserung der Umwelt- und Energiebilanz von Dieselfahrzeugen vorzuziehen, um zunächst die Vorbehalte der Kunden auszuräumen und schließlich die Ergebnisse aus dem Projekt „50CO₂Cars“ auf Benzinmotoren anzuwenden⁽³⁷⁾, die dann von den Zulieferbetrieben weltweit vertrieben werden könnten, was zu einer besseren Rentabilität der getätigten Investitionen durch Größenvorteile beitrage. Die Eignung der von der PSA verfolgten Strategie werde im Übrigen in Marktstudien bestätigt, in denen übereinstimmend⁽³⁸⁾ ein Anstieg der Verkäufe von Dieselfahrzeugen in den kommenden Jahren prognostiziert wird.
- b) Zu den finanziellen Auswirkungen des Projekts „50CO₂Cars“ haben die französischen Behörden einen Geschäftsplan vorgelegt, dem Annahmen zugrunde liegen, die in mehreren Presseartikeln weitgehend bestätigt worden seien und bei denen die voraussichtlichen Zahlungsströme bis 2026 berücksichtigt würden (was angesichts künftiger Aktualisierungen sowie durch die vorgesehene Ersetzung der EURO-VI-Norm bis zu diesem Zeitpunkt gerechtfertigt sei). Die FuE-Tätigkeiten im Rahmen des Projekts „50CO₂Cars“ erstreckten sich über den Zeitraum 2013-2017, sodass die ersten Motoren zwischen Mitte 2016 und Anfang 2017 vertrieben werden könnten und kurz darauf ein sparsames Hybridsystem auf den Markt gebracht werden könne. Bei der Rentabilitätsberechnung wurden zwei Abzinsungsfaktoren (von [10-13]* % bzw. [13-15]* %) zugrunde gelegt; der zweite trägt dem unlängst beobachteten Anstieg der Finanzierungskosten umfassender Rechnung. Im Rahmen der Patentierung von Ergebnissen des Projekts „50CO₂Cars“ werden keinerlei Einnahmen

⁽³⁴⁾ Der Begriff „modifier“ (Änderung) ist im Originaltext der französischen Behörden unterstrichen.

⁽³⁵⁾ Die französischen Behörden weisen darauf hin, dass eine solche Internalisierung nur teilweise und in Abhängigkeit von den Ergebnissen des Projekts „50CO₂Cars“ erfolgen könne.

⁽³⁶⁾ Die französischen Behörden weisen darauf hin, dass der Wechselkurs Euro-Yen im Zeitraum 2009-2012 zunächst um 30 % gefallen, dann aber zwischen Ende 2012 und Mai 2013 wieder zu seiner ursprünglichen Parität aus dem Jahre 2009 zurückgekehrt sei. Aufgrund dieser Volatilität seien die Preise für Automatikgetriebe schwer zu kalkulieren gewesen. Hinzu kämen außerdem die von Frankreich als überhöht erachteten Zölle.

⁽³⁷⁾ Die wichtigsten Baugruppen des Systems „50CO₂Cars“ sind speziell für Dieselfahrzeuge bestimmt. Allerdings seien für die Übertragung dieser Technik auf Benzinmotoren vergleichbarer Leistung nur geringe FuE-Investitionen innerhalb eines ausgesprochen kurzen Zeitraums erforderlich.

⁽³⁸⁾ Quelle: <http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles>.

veranschlagt. Schließlich wurden die Verkaufsmengen und -preise für neue Dieselmotoren und Hybridantriebssysteme für unterschiedliche Szenarien veranschlagt: Szenario „A“ der Durchführung des Projekts „50CO₂Cars“ mit staatlicher Unterstützung, bei dem beim Verkauf eines Hybridfahrzeugs je nach technischer Option eine zusätzliche Marge von etwa [200-300]* EUR bis [300-400]* EUR erwirtschaftet werde (zusätzlich zu der Marge in Höhe von [2 000-3 000]* EUR, die für den Hersteller durch den Verkauf eines Fahrzeugs aus Segment B generiert werde); Szenario „B“ der Durchführung des Projekts „50CO₂Cars“ ohne staatliche Unterstützung, bei dem die Margen dieselben wie bei Szenario A seien. Die Behörden weisen jedoch darauf hin, dass es sich um ein fiktives Szenario handele, das die PSA-Gruppe nicht umsetzen könne (es diene ausschließlich einem theoretischen Vergleich); Szenario „C“, kontrafaktisch, das bei Nichtdurchführung des Projekts „50CO₂Cars“ in der Durchführung eines Alternativprojekts bestehe, bei dem die zusätzlichen Margen noch geringer ausfielen (zwischen [100-200]* EUR und [200-300]* EUR). Basierend auf diesen Annahmen ergäben sich für das Doppelkupplungsgetriebe „eDCT“ und den „Hybridantrieb der Nebenaggregate“ folgende aktualisierte Nettogegenwartswerte: ⁽³⁹⁾

Tabelle 15

Finanzindikatoren beim Projekt „50CO₂Cars“

PSA-Gruppe (Vergleich mit dem „kontrafaktischen“ Szenario C)		Szenario A* („50CO ₂ Cars“ mit Beihilfe)	Szenario B* („50CO ₂ Cars“ ohne Beihilfe)
eDCT	Nettogegenwartswert von [10-13]* %	[0-10] Mio. EUR	– [60-70] Mio. EUR
	Nettogegenwartswert von [13-15]* %	– [50-60] Mio. EUR	– [90-100] Mio. EUR
Hybridantrieb der Nebenaggregate	Nettogegenwartswert von [10-13]* %	+ [30-40] Mio. EUR	– [20-30] Mio. EUR
	Nettogegenwartswert von [13-15]* %	– [20-30] Mio. EUR	– [60-70] Mio. EUR

Die französischen Behörden kommen zu dem Schluss, dass unabhängig von der gewählten technischen Option die relative Rentabilität von Szenario B im Vergleich zu Szenario C stets negativ ausfallen würde, sodass sich das Projekt „50CO₂Cars“ ohne staatliche Unterstützung überhaupt nicht realisieren ließe. Der ausgesprochen eng gefasste Nettogegenwartswert in Szenario A (der verglichen mit Szenario C bei einem aktualisierten Wert von [10-13]* % etwas positiver und bei einem aktualisierten Wert von [13-15]* % negativ ausfällt) zeige, dass derartige relative Rentabilitätswerte in einem angemessenen Verhältnis zu dem Ziel der Entwicklung einer ersten innovativen Generation stünden.

- c) Beim Projekt „50CO₂Cars“ seien vier Risiken zu berücksichtigen, die durch die beantragte staatliche Beihilfe weitgehend ausgeräumt werden könnten:
- rechtliche Risiken im Zusammenhang mit einem neuen Zulassungszyklus für Dieselfahrzeuge;
 - technische Risiken im Zusammenhang mit der Überwindung zahlreicher technischer Hürden bei der Entwicklung einer kostengünstigen Mild-Hybrid-Technologie;
 - wirtschaftliche Risiken im Zusammenhang mit dem Verhalten und dem ökologischen Gewissen der Kunden;
 - finanzielle Risiken, die sich aus der eingeschränkten Liquidität der PSA-Gruppe ergeben.

⁽³⁹⁾ In einer Mitteilung vom 11. Juli 2013 haben die französischen Behörden ausgeführt, dass es zwar möglich sei, den Anteil der Entwicklungskosten und die Produktionskosten für Fahrzeugteile zu bemessen, nicht jedoch den absoluten Anteil des Motors am Verkaufspreis eines Fahrzeugs. Sie haben daher einen „marginalen“ Ansatz vorgeschlagen, bei dem die Szenarien A und B (bzw. B und C) hinsichtlich Aufwendungen (Kosten durch FuE und Investitionen) und Einnahmen (Einnahmen aus Fahrzeugverkäufen und dem Verkauf zusätzlicher Leistungen) miteinander verglichen werden. Anhand des daraus resultierenden Indikators lassen sich die jeweiligen Rentabilitätswerte der Szenarios für die betrachteten Bauteile gegenüberstellen.

4.4. ZU DEN AUSGLEICHSMASSNAHMEN

4.4.1. ALLGEMEINE ANMERKUNGEN ZUR EINSTUFUNG DER VORGESCHLAGENEN MASSNAHMEN ALS ALLGEMEINE AUSGLEICHSMASSNAHMEN UND ZU IHREM UMFANG.

- (156) Die französischen Behörden stellen fest, dass die Kommission im Einleitungsbeschluss keine detaillierte Beurteilung der angeblichen Wettbewerbsverzerrungen vorgelegt habe. Demzufolge reichten die von der PSA-Gruppe vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen mehr als aus. Jede weitere Verschärfung der Auflagen würde dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit widersprechen, auf den unter Randnummer 47 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien hingewiesen werde.
- (157) Darüber hinaus gelangen sie zu dem Schluss, dass sich die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen entgegen den Feststellungen im Einleitungsbeschluss auf die Segmente B und C beziehen. Dies treffe auf die Maßnahme zur Einschränkung der Marktdurchdringung der Finanzierung der BPF, die sich speziell auf diese beiden Segmente bezieht, aber auch auf die vorzeitige Einstellung der Produktion des Citroën C6 und auf den Verzicht auf Nachfolgemodelle für den Citroën C6/Peugeot 607 im Rahmen von Ausschreibungen zu. Schließlich seien mit der Maßnahme zur Einstellung der Produktion von Motoren mit mehr als zwei Liter Hubraum und zum Ausstieg aus der Entwicklung und Herstellung der Plug-in-Hybrid-Technologie deutliche Auswirkungen auf das Segment C verbunden.
- (158) Die französischen Behörden geben zu bedenken, dass die PSA umfassende Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen hat, die zu einem Rückgang des Marktanteils um $[0-2]^*$ % bis zum Ende des Zeitraums führen.

4.4.2. BESONDERE ANMERKUNGEN ZU DEN VORGESCHLAGENEN AUSGLEICHSMASSNAHMEN.

a) **Zur Einschränkung zusätzlicher Investitionen der PSA-Gruppe**i) *Die vorverlegte Einstellung des Modells Citroën C6 und der Verzicht auf Nachfolgemodelle für den Citroën C6 und den Peugeot 607*

- (159) Die französischen Behörden stellen fest, dass das Absatzvolumen für diese Fahrzeuge zwar zurückgegangen ist, jedoch ein höherer Reingewinn als beim Verkauf anderer Fahrzeugtypen und insbesondere im Vergleich zu den Fahrzeugen aus Segment B erzielt werden konnte. Sie räumen ein, dass die Rentabilität des Programms nicht ausreicht habe, die PSA-Gruppe jedoch eine Partnerschaft mit DPCA geschlossen habe, um diese Lücke zu schließen und den C6 und den 607 in China in Verkehr zu bringen.
- (160) Schließlich bestätigen die französischen Behörden, dass die PSA-Gruppe zu keiner Zeit den Rückzug aus der Oberklasse ab 2009 in Betracht gezogen habe. Die PSA habe lediglich das FuE-Projekt für ein neues Fahrzeug, das zusätzlich zum C6 und zum 607 entwickelt werden sollte, eingestellt.

ii) *Vorverlegte Einstellung und Verzicht auf Nachfolgemodelle für Bipper/Nemo.*

- (161) Die französischen Behörden gelangen zu dem Schluss, dass die PSA-Gruppe im Rahmen dieser Maßnahme nicht in der Lage wäre, Nutzen aus ihren früheren Investitionen zu ziehen, und sich ihre Wettbewerbsfähigkeit im Segment der leichten Nutzfahrzeuge deutlich verschlechtern würde.
- (162) Die Modelle Bipper/Nemo wurden bisher in Partnerschaft mit Fiat und Tofaş hergestellt. Diese Partnerschaft habe einen Stand erreicht, der es der PSA ermöglicht habe, eine bessere Kenntnis des Marktes, des Produkts und der Produktionskapazitäten zu erlangen. Für den Fall, dass die Kommission diese vorgeschlagene Ausgleichsmaßnahme nicht verbindlich vorschreibt, würde die PSA dank ihrer Kenntnis der genannten Informationen über einen größeren Verhandlungsspielraum bei den Verkaufspreisen für eine zweite Generation dieser Modelle verfügen, die möglicherweise rentabler wären. Eine solche Rentabilität könnte durch jüngste und künftige Entwicklungen im Bereich des städtischen Nahverkehrs, bei dem vermehrt auf leichte Nutzfahrzeuge gesetzt werde, verstärkt werden.

iii) *Verzicht auf die Herstellung von Dieselmotoren mit über 2 Litern Hubraum*

- (163) Die französischen Behörden betonen, dass dieser Ausgleichsmaßnahme besondere Bedeutung zufällt, da die PSA-Gruppe weltweit Marktführer in der Sparte der herkömmlichen Dieselmotoren ist.

- (164) Die französischen Behörden verweisen nachdrücklich darauf, dass diese Motoren für die Segmente D und E von großer Bedeutung sind, weil diese Segmente einen entscheidenden Einfluss auf das Markenimage des Herstellers und seinen Zugang zu Ausschreibungen haben.
- (165) Was die Erfolgsaussichten der Entwicklung eines Plug-in-Hybrid-Fahrzeugs mit Dieselmotor anbelangt, insbesondere hinsichtlich des Absatzes von Kraftfahrzeugen mit Motoren mit einem Hubraum von mehr als 2 Litern, geht die PSA-Gruppe davon aus, dass diese durch die jüngste Entwicklung auf dem Markt für Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge und insbesondere durch die Ankündigung von Volvo, seine Produktionszahlen für das Plug-in-Diesel-Modell V60 angesichts des Verkaufserfolgs bis 2014 auf 10 000 Fahrzeuge zu verdoppeln, bekräftigt werden.

b) Zum Verzicht auf die Kapazitäten des Werks in Sevelnord zugunsten eines Wettbewerbers

- (166) Die französischen Behörden weisen zunächst darauf hin, dass diese Maßnahme insofern zur Reduzierung der Marktpräsenz der PSA-Gruppe zum unmittelbaren Vorteil ihrer Wettbewerber beiträgt, als
- die PSA auf annähernd 30 % der Produktionskapazität des Standorts Sevelnord zugunsten von Toyota verzichtet;
 - diese Vereinbarung mit Toyota einem Hauptwettbewerber die Möglichkeit eröffnen würde, in einen Markt einzusteigen, auf dem das Unternehmen bisher nicht vertreten war, und seine Palette im Bereich der Nutzfahrzeuge auszuweiten;
 - diese Vereinbarung Toyota einen eindeutigen und unmittelbaren Wettbewerbsvorteil verschafft, da es dem Unternehmen die Möglichkeit bietet, einen Großteil der Gewinnspanne der unter die Vereinbarung fallenden Fahrzeuge abzuschöpfen und Kunden auf einem Markt zu gewinnen und an sich zu binden, auf dem es bislang nicht vertreten ist;
 - diese Maßnahme einen Markt betrifft, auf dem die PSA-Gruppe besonders stark vertreten ist (Anteil von 21 % im Europa der 30 im Jahr 2011).
- (167) Die französischen Behörden stellen ferner fest, dass die Gruppe angesichts der Wirtschaftsbilanz des Projekts (positive operative Ergebnismarge von [0-5] %, die mit den üblichen Erwartungen der PSA übereinstimmt) seine Umsetzung nach einem Referenzszenario ohne Partner in Angriff nehmen wollte. Die PSA erachte demnach den Betrieb des Standorts Sevelnord ohne Partner als tragfähig und rentabel.
- (168) Die französischen Behörden machen darauf aufmerksam, dass die Pressemitteilung vom 31. August 2013 angesichts des zu diesem Zeitpunkt sehr angespannten sozialen Umfeldes mit Vorsicht aufgenommen werden müsse.

c) Zum Ausstieg aus der Entwicklung und Herstellung der Plug-in-Hybrid-Technologie

- (169) Die französischen Behörden erachten zunächst die Diskussion über den Zeitpunkt der Umsetzung dieser Maßnahme, um sie als Ausgleichsmaßnahme oder als für die Wiederherstellung der Rentabilität erforderliche Maßnahme einzustufen, als nicht passend. Eine Maßnahme werde letzten Endes als Ausgleichsmaßnahme eingestuft, wenn sie wirksam dazu beitrüge, mögliche beihilfebedingte Wettbewerbsverzerrungen einzudämmen.
- (170) Zudem möchten die französischen Behörden nicht auf die Fragen der Kommission eingehen, ob die Einschätzung der Auswirkungen dieser Maßnahme auf Tatsachen beruhe, weil diese ihre diesbezüglichen Einwände nicht ausreichend dargelegt habe. Sie gehen auf jeden Fall davon aus, dass die der Einschätzung der Auswirkungen dieser Maßnahme zugrunde liegenden Annahmen mit den jüngsten Entwicklungen auf dem Markt für Plug-in-Hybridfahrzeuge im Einklang stehen.
- (171) Ferner sei, so die französischen Behörden, die Vergabe einer Lizenz für diese Technologie durch einen Hersteller oder Zulieferer angesichts des Entwicklungsstands des Marktes und des Stellenwerts dieser Technologie als wettbewerbsrelevantes Unterscheidungsmerkmal nicht möglich. Wenn sich jedoch eine solche Möglichkeit biete, sei die PSA-Gruppe bereit, sich dazu zu verpflichten, eine solche Lizenz für die Dauer der Umsetzung des Umstrukturierungsplans nicht von Dritten zu erwerben.
- (172) Schließlich stellen die französischen Behörden fest, dass die Folgen dieser Maßnahme durch das Projekt „50CO₂Cars“ nicht beeinträchtigt werden, weil es auf einen anderen Markt und Kundenstamm (Oberklasse) ausgerichtet sei als jene, die von der Ausgleichsmaßnahme betroffen sind, und es zu CO₂-Einsparungen führe, die sich von denen der Plug-in-Hybrid-Technologie unterscheiden.

d) Zur Festlegung einer maximalen Durchdringungsrate der BPF

- (173) Die französischen Behörden erinnern zunächst daran, dass diese Maßnahme im vorliegenden Fall die zielgerichtetste Ausgleichsmaßnahme darstellt, mit der mögliche Wettbewerbsverzerrungen, die sich unmittelbar aus der Gewährung einer Beihilfe in Form einer Garantie zugunsten der BPF ergeben könnten, am wirksamsten eingedämmt werden können.
- (174) Sie erachten die für die Marktdurchdringung gewählte Obergrenze, die der des zweiten Halbjahres 2012 zuzüglich eines Flexibilitätsfaktors von +1 % entspricht, als erforderlich, um die Durchdringungsrate der BPF mit den Anforderungen der Gruppe in Einklang zu bringen und die BPF in die Lage zu versetzen, ihrer systemischen Rolle für die Automobilherstellung der PSA gerecht zu werden. Sofern davon auszugehen ist, dass sich der im Zeitraum 2001-2012 festgestellte Auswärtstrend bei der Durchdringungsrate auch in den Jahren 2012 und 2013 fortsetzt, wird die Wettbewerbsstellung der BPF mit der festgesetzten Höchstgrenze deutlich eingeschränkt.
- (175) Den französischen Behörden zufolge werden die Wirksamkeit und die Verbindlichkeit der vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahme durch die vorgesehene Flexibilität in keiner Weise beeinträchtigt. So befinde sich der Durchdringungsgrad der BPF im Verhältnis zur voraussichtlichen Marktentwicklung durchweg um ein Jahr im Rückstand und liege damit unter dem der am ehesten vergleichbaren Wettbewerber.
- (176) Darüber hinaus verkünden die französischen Behörden in Beantwortung einer Frage der Kommission ihre Bereitschaft, die konzerneigenen Banken von Fiat und Ford in das für die Indexierung der Durchdringungsrate der BPF zuständige Bankenpanel aufzunehmen.
- (177) Schließlich erlaubt das umfassende Engagement der PSA (für die Länder des G10 und ohne Unterscheidung nach Segment) den französischen Behörden zufolge keine Entwicklung einer aggressiven Handelspolitik gegenüber einigen Ländern und in einigen Segmenten, was die Auswirkungen der Ausgleichsmaßnahme neutralisiert würde. Neben der Tatsache, dass die PSA-Gruppe die BPF nicht zu einer Änderung ihrer Risikostrategie zwingen kann, bezieht sich die Begrenzung der Durchdringungsrate der BPF-Finanzierung hauptsächlich auf die Segmente B und C, was auf ihren relativen Anteil an der durchschnittlichen Durchdringungsrate (mehr als [...] % der BPF-Finanzierungen in den letzten Jahren und im Durchschnitt [...] % der von der BPF 2012 in Frankreich, dem Vereinigten Königreich, Deutschland, Spanien und Italien bereitgestellten Mittel) zurückzuführen ist.

5. STELLUNGNAHMEN INTERESSIERTER PARTEIEN

- (178) Nach dem Einleitungsbeschluss erhielt die Kommission die Stellungnahmen von fünf Beteiligten, und zwar von der PSA-Gruppe, einem Unternehmen, das ungenannt bleiben möchte (im Folgenden „anonymer Dritter“), Fiat, GM und Toyota.

5.1. STELLUNGNAHME DES ANONYMEN DRITTEN

- (179) Der anonyme Dritte teilte der Kommission seine Bedenken hinsichtlich bestimmter Geschäftspraktiken der PSA mit. Die PSA begünstige die französischen Zulieferer, was den nicht französischen Zulieferbetrieben zum Nachteil gereiche. Das Verhalten der PSA gegenüber dem Zulieferer Agrati France ist nach Ansicht des anonymen Dritten bezeichnend: Die PSA habe dessen unmittelbar bevorstehende gerichtliche Liquidation verhindert, indem sie seine Erzeugnisse zu deutlich über dem Marktniveau liegenden Preisen gekauft habe. Außerdem habe die PSA trotz des Schadens, der ihr aufgrund der Lieferunterbrechungen entstanden sei, auf eine Klage gegen Agrati France verzichtet, um die finanziellen Probleme dieses bereits angeschlagenen Unternehmens nicht noch zu verschärfen.
- (180) Der anonyme Dritte trägt in seiner Stellungnahme vor, die Beziehungen zwischen der PSA und der französischen Regierung sowie die in diesem Verfahren geprüfte staatliche Beihilfe würden den Binnenmarktvorschriften, insbesondere jenen über den freien Warenverkehr gemäß Artikel 34 AEUV, zuwiderlaufen.
- (181) Um Agrati France zu helfen, habe sich die PSA ihre Beteiligung am „Fonds de modernisation des équipementiers automobiles“ (französischer Fonds für die Kfz-Zulieferindustrie, im Folgenden „FMEA“) zunutze gemacht und dem Unternehmen auf diesem Wege indirekt eine Beihilfe von 17 Mio. EUR gewährt.
- (182) Als Ausgleichsmaßnahme fordert der anonyme Dritte schließlich, dass sich die PSA aus dem FMEA zurückzieht und, solange sie staatliche Beihilfen bezieht, auf jede finanzielle Beteiligung an Anbietern oder Vertreibern von Befestigungssystemen für Kraftfahrzeuge verzichtet, dass sie die Rückzahlung der Beträge, die sie Agrati France gewährt haben sollte, verlangt und ein transparentes und nicht diskriminierendes Auswahlssystem für ihre Zulieferer einrichtet.

5.2. STELLUNGNAHME VON OPEL (UND DER GM-GRUPPE)

- (183) Bezüglich der Marktprognosen hebt GM hervor, dass die meisten Kraftfahrzeughersteller die Daten von Instituten wie Global Insight oder POLK verwenden würden.
- (184) Hinsichtlich des Forschungs- und Entwicklungsprojekts „50CO₂Cars“ verweist GM darauf, dass alle Hersteller in Technologien zur Verringerung der Abgasemissionen investierten. Generell sei schwer vorherzusehen, zu welchen Erfolgen diese Forschungsarbeiten künftig industriell gesehen führen würden. Es böten sich viele technische Lösungsmöglichkeiten an, zu denen auch der Bereich der Hybridantriebe gehöre. Im Übrigen sei dies ein Gebiet, in dem man mit der Zusammenarbeit zwischen Herstellern rechnen könne, damit größenbedingte Einsparungen erzielt würden. Allerdings stelle die Beihilfe von 85 Mio. EUR für das Projekt „50CO₂Cars“ gemessen an den FuE-Ausgaben, die in dieser Branche getätigt werden, keinen signifikanten Betrag dar; gleichwohl sei dies ein nicht unerheblicher Betrag für ein FuE-Projekt, das auf die Entwicklung eines Mild-Hybrid-Systems abziele. Angesichts der derzeit ungewissen technologischen Entwicklung werde diese Maßnahme einen konkurrierenden Hersteller nicht daran hindern, ein eigenes FuE-Programm in demselben Bereich voranzutreiben.
- (185) Bezüglich der Rolle der konzerneigenen Banken von Automobilherstellern vertritt GM die Auffassung, dass sie den Fahrzeugverkauf sicher erleichtern, indem sie ihren Kunden interessante Finanzierungslösungen bieten. Sie verschafften den Herstellern ein hohes Maß an Flexibilität, damit kurzfristig auf dem Automobilmarkt reagiert werden könne.
- (186) Schließlich stellt GM fest, dass PSA mit einem bedeutenden Kapazitätsabbau begonnen habe, bei dem zu erkennen sei, wie schwierig und komplex er sei.

5.3. STELLUNGNAHME VON FIAT

5.3.1. ZUR WIEDERHERSTELLUNG DER RENTABILITÄT

- (187) Im Hinblick auf die Wiederherstellung der Rentabilität verweist Fiat auf die Äußerungen einiger Analysten, insbesondere auf die Prognosen des Instituts Global Insight, denen zufolge es zu einem Einbruch bei den Verkäufen und dann in den Jahren 2015/2016 möglicherweise zu einer gleichwohl schwachen und ganz allmählichen Erholung kommen werde.
- (188) Die Gründe für die derzeitige Krise auf dem Automobilmarkt lägen insbesondere
- a) in dem starken Wettbewerbsdruck am Markt, hauptsächlich in den Massensegmenten, im Zusammenhang mit dem Markteintritt neuer koreanischer und — möglicherweise — japanischer und indischer Wettbewerber,
 - b) in der Zweiteilung des Marktes, durch die die Gewinnmöglichkeiten auf Premiumfahrzeuge beschränkt würden,
 - c) in dem Trend bei den Verbrauchern, sich zunehmend Produkten im unteren Marktsegment zuzuwenden,
 - d) darin, dass keine Aussicht bestehe, jemals wieder dieselben Verkaufszahlen wie vor der Krise zu erzielen, und schließlich
 - e) in den strukturellen Überkapazitäten bei den europäischen Herstellern.

5.3.2. ZUM PROJEKT „50CO₂CARS“

- (189) Obwohl nur wenig über das Projekt „50CO₂Cars“ bekannt sei, hält Fiat dessen Ziel für erreichbar. Nichtsdestotrotz könnten die Stückkosten je Fahrzeug, das mit dieser Technologie ausgestattet ist, deren Marktdurchdringung entweder wegen des hohen Verkaufspreises oder weil es für den Hersteller schwierig sei, zum Zeitpunkt des Verkaufs Gewinne zu erzielen, beschränken. Die CO₂-Emissionsmengen, die die Europäische Kommission für 2020 festgelegt habe, stellten für alle Hersteller eine wirkliche Herausforderung dar. Die Chancen, sie zu bewältigen, würden einen mehrschichtigen FuE-Ansatz voraussetzen, der sich nicht nur auf ein einziges FuE-Projekt zu Entwicklung einer einzigen Technologie beschränken dürfe, wie dies bei dem Projekt „50CO₂Cars“ der Fall zu sein scheine (in der Wahrnehmung von Fiat).
- (190) Fiat sei nicht bekannt, ob andere Hersteller staatliche Beihilfen zur Förderung von FuE-Projekten erhielten. Es gebe keine Marktaustrittsschranken wegen der Innovationsprozesse, mit Ausnahme der Kosten, der erforderlichen Investitionen und der Zeit, die notwendig sei, um Entscheidungen in Bezug auf die Technologien zu korrigieren. Auch stelle der technologische Vorsprung, der durch das Vorhaben „50CO₂Cars“ ermöglicht werde, keine Eintrittsschranke dar. Die Möglichkeit, Beihilfen zu erhalten und somit die tatsächlichen Entwicklungskosten neuer Technologien gegenüber den Wettbewerbern zu senken, verschaffe dem Empfänger der Beihilfe zweifelsohne einen Vorteil.

5.3.3. ZU DEN AUSWIRKUNGEN DER GARANTIE AUF DEN MARKT

- (191) Nach Ansicht von Fiat entspricht die der BPF gewährte staatliche Garantie einem Drittel der Schulden der konzerneigenen Bank der PSA. Zudem sehe die Transaktion nicht vor, dass im Falle der Nichtinanspruchnahme eine Provision („Commitment Fee“) zu zahlen sei. Zudem würden mindestens 100 Basispunkte aufgeschlagen, damit die Garantiekosten marktüblichen Bedingungen entsprechen.
- (192) Schließlich habe die staatliche Garantie eine Wettbewerbsverzerrung gegenüber anderen auf den Märkten agierenden Konzernbanken bewirkt. Dank der Garantie würden nämlich die von der BPF ausgegebenen Aktien genauso wie der französische Staat, nämlich mit Aa1/AA, und nicht nach deren eigenen Leistungen eingestuft werden. Somit werde die Bonitätseinstufung der BPF bis 2016 unverändert bleiben.
- (193) Nach Ansicht von Fiat ist die auf 40 Basispunkte geschätzte Differenz zwischen den Finanzierungskosten der PSA-Gruppe und der BPF eindeutig auf die Gewährung dieser Garantie zurückzuführen. Die BPF könne sich mit einer „neuen“ Marge von 360/380 Basispunkten Mittel auf dem Sekundärmarkt beschaffen, wohl wissend, dass die Marge bei einer 2016 fälligen Anleihe der PSA-Gruppe etwa 400 Basispunkte betragen würde. Bei der im März 2013 von der BPF vorgenommenen und durch die staatliche Garantie abgedeckten Anleiheemission in Höhe von 1,2 Mrd. EUR hätten sich die Finanzierungskosten insgesamt auf rund 270 Basispunkte belaufen.
- (194) Fiat ist ferner der Ansicht, dass es der BPF dank der staatlichen Garantie möglich sei, ihre Kreditbedingungen mit Finanzinstituten im Sinne einer Angleichung der Bedingungen an die vom französischen Staat verlangten neu auszuhandeln.
- (195) Schließlich habe sich die staatliche Garantie positiv auf die Bonitätsbewertung der BPF ausgewirkt. Obwohl die BPF Anfang 2013 von den wichtigsten Ratingagenturen herabgestuft worden sei, habe sie weiterhin eine um eine Stufe bessere Bonitätsbewertung erhalten, als ohne die Garantie zu erwarten gewesen wäre. Fiat stützt sich insbesondere auf die Erklärungen von Standard and Poor's vom 28. Januar, 14. Februar und 18. April 2013. Außerdem werde allgemein davon ausgegangen, dass die Zusage einer Garantie oder einer sonstigen Finanzierung per se die finanzielle Lage des Begünstigten verbessere, und zwar unabhängig davon, in welchem Umfang die ihm zur Verfügung gestellten Finanzmittel in Anspruch genommen würden.
- (196) Ganz allgemein ist Fiat der Auffassung, dass die konzerneigenen Banken der Automobilhersteller äußerst wirksame Verkaufs- und Marketinginstrumente sind,
- a) um neue Kunden zu gewinnen, indem diesen sehr attraktive Finanzierungsbedingungen geboten werden ⁽⁴⁰⁾,
 - b) um den Absatz zu fördern, insbesondere da sich die „klassischen“ Finanzinstitute aus dem Segment der Verbraucher- und Händlerkredite zurückgezogen haben, und
 - c) um die bereits als Kunden gewonnenen Verbraucher stärker an sich zu binden.
- (197) Eine Erhöhung der Finanzierungskosten der BPF um 100 Basispunkte hätte nach Ansicht von Fiat unmittelbare, sofortige und äußerst negative Auswirkungen auf die Gewinne der PSA-Gruppe in den europäischen Ländern.

5.3.4. ZU DEN AUSGLEICHSMASSNAHMEN

- (198) Der Kapazitätsabbau ist nach Ansicht von Fiat im Rahmen eines früheren Plans beschlossen worden, der die Schließung unrentabler Produktionsstätten vorsah. Demzufolge seien die angekündigten Schließungen für die PSA im Hinblick auf die Wiederherstellung der Rentabilität nicht entscheidend (der Auslastungsgrad bleibe unverändert). Sie würden sich lediglich in einer Senkung der Fixkosten niederschlagen.
- (199) Was die Senkung der Investitionsausgaben (CAPEX) angeht, so werde die PSA ihren Umstrukturierungsplan dazu nutzen, ihre strategischen Entscheidungen zur Neupositionierung in den Segmenten B und C auf opportunistische Weise zu rechtfertigen und andere, weniger wirksame Maßnahmen, die kurz zuvor ergriffen worden waren, zu vertuschen. Die Ankündigung, man werde von Dieselmotoren mit einem Hubraum von über zwei Litern abrücken, hänge wahrscheinlich mit dem aktuellen Trend der Hersteller hin zu einer Hubraumverringerung („Downsizing“) zusammen. In Bezug auf Sevelnord ist Fiat der Ansicht, dass diese Maßnahme keine wirkliche Kapazitätsverringerung bedeute, sondern es sich lediglich um eine vorübergehende Vermietung dieser Kapazitäten an einen Wettbewerber handle, die der PSA die Möglichkeit gebe, sie bei Bedarf relativ leicht zurückzuerlangen.

⁽⁴⁰⁾ Fiat führt das Beispiel seiner Konzernbank an, deren Durchdringungsrate von 23,3 % im Jahr 2012 auf 39,6 % im Jahr 2013 gestiegen sei, nachdem sie ihre Geschäftsstrategie mit dem Ziel, den Kunden wettbewerbsfähigere Finanzierungsangebote zu unterbreiten, geändert habe.

- (200) Im Zusammenhang mit der letzten Ausgleichsmaßnahme räumt Fiat schließlich ein, dass es schwierig sei, allein anhand der bereitgestellten Informationen zu analysieren, welche Folgen der Ausstieg aus der Plug-in-Hybrid-Technologie haben werde. Der Ausstieg ließe sich durch die Neupositionierung von PSA auf dem Markt begründen. Er könne jedoch auch dahingehend ausgelegt werden, dass damit eine falsche technologische Entscheidung korrigiert werden solle. Fiat bezweifelt, dass es möglich ist, sich auf eine einzige Technologie zu konzentrieren, um die Emissionsreduktionsziele der Europäischen Union zu erreichen.
- (201) Zu der Ausgleichsmaßnahme betreffend die Durchdringungsrate stellt Fiat fest, dass keine Ausgleichsmaßnahme die Auswirkungen der garantiebedingten Verzerrungen beschränken könne.

5.4. STELLUNGNAHME VON TOYOTA

- (202) Toyota sieht sich außerstande, sich zu dem Umstrukturierungsplan der PSA zu äußern. Dies stehe dem Unternehmen im Übrigen auch gar nicht zu. Toyota hält die Annahmen, auf denen der Plan der PSA beruht, für glaubwürdig. In Anbetracht der vielfältigen Faktoren, die den Markt für Kraftfahrzeuge beeinflussen, sei es allgemein sehr schwierig, Vorhersagen zu treffen.
- (203) Zu dem Projekt „50CO₂Cars“ vertritt Toyota die Auffassung, dass die Entwicklung von Umwelttechnologien jeder Art für die Hersteller zum Schlüsselfaktor für den Absatz werde. Der Verkauf von Hybridfahrzeugen mit Ottomotor werde in Zukunft den von Diesel-Hybridfahrzeugen übersteigen, auch wenn eingeräumt werden müsse, dass es einen Markt für den Diesel-Hybrid geben könnte. Allerdings werde der Absatz aufgrund der höheren Kosten dieser Technologie unter dem der Hybridfahrzeuge mit Ottomotor liegen. Dieses FuE-Vorhaben werde die Wettbewerber der PSA nicht am Eintritt in den Markt für Mild-Hybrid-Fahrzeuge hindern können.
- (204) Bezüglich der Rolle der konzerneigenen Banken ist Toyota der Ansicht, dass sie generell die Bindung der Kunden an die Marke („Customer Loyalty“) um etwa 15 % verbessern. Im Übrigen seien die Durchdringungsraten in den Kleinwagensegmenten höher.
- (205) Im Hinblick auf die Ausgleichsmaßnahmen erhebe sich für Toyota die Frage, wie eine Maßnahme, die darauf abzielt, die Produktion von Modellen, die kaum verkauft werden, einzustellen, rechtlich als Ausgleichsmaßnahme eingestuft werden könne. Die Zusammenarbeit zwischen Toyota und PSA am Standort von Sevelnord sei keine notwendige Voraussetzung für das Überleben der PSA-Gruppe gewesen. Zudem sei die Plug-in-Hybrid-Technologie wegen der damit verbundenen Kosten und der hierfür benötigten Infrastruktur noch nicht ausgereift. Auf mittlere Frist gesehen bleibe die Full-Hybrid-Technologie die einzige technologische Lösung.
- (206) Schließlich sieht sich Toyota nicht in der Lage zu beurteilen, ob die von der PSA-Gruppe vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen sachdienlich sind.

5.5. STELLUNGNAHME DER PSA-GRUPPE

- (207) Zunächst schließt sich die PSA-Gruppe der Stellungnahme der französischen Behörden uneingeschränkt an.
- (208) Die PSA verweist sodann auf ihre Strategie zur Wiederherstellung der Rentabilität, mit der sie ihre Produktionsanlagen an die neuen Marktgegebenheiten anpassen wolle. Diese Anpassung komme insbesondere in einer deutlichen Verminderung der Marktpräsenz der Unternehmensgruppe zum Ausdruck. Die PSA erinnert ferner daran, dass diese Umstrukturierungsmaßnahmen fast ausschließlich mit eigenen Mitteln aus den Veräußerungen von Vermögenswerten finanziert würden. Dies hätte weitgehend ausgereicht, wenn die BPF nicht zu Unrecht durch die Regeln der Ratingagenturen „bestraft“ worden wäre, denn die konzerneigene Bank sei nur aufgrund ihrer Verbindungen zur PSA-Gruppe in Schwierigkeiten geraten. Daher sei die Intervention des Staates nur wegen dieser Regeln der Ratingagenturen erforderlich geworden. Die PSA zieht daraus den Schluss, dass die staatliche Garantie letztlich nur eine begrenzte Wirkung haben würde, zumal der BPF kein direkter staatlicher Zuschuss gewährt worden sei.
- (209) Außerdem hebt die PSA hervor, dass die Umstrukturierungsmaßnahmen mit einer Neuausrichtung ihrer Geschäftspolitik einhergingen. Diese beruhe auf FuE-Vorhaben, mit denen die Kosten der technologischen Innovationen für den Endkunden gesenkt werden sollen, sowie auf der zunehmend internationalen Ausrichtung der Unternehmensgruppe mit dem Ziel, sie weniger anfällig für Schwankungen auf dem europäischen Markt und insbesondere in den südeuropäischen Ländern zu machen.
- (210) Die PSA stellt klar, dass, sollte sich die Lage auf dem europäischen Kraftfahrzeugmarkt im Vergleich zu den zugrunde gelegten Prognosen verschlechtern, sie alle erforderlichen Maßnahmen ergreifen werde, um die Wiederherstellung ihrer langfristigen Rentabilität zu gewährleisten.

- (211) Bezüglich der Ausgleichsmaßnahmen ist die PSA der Auffassung, dass sie besonders hohe Anstrengungen erfordern, die sich sehr nachteilig auf ihre Wettbewerbsfähigkeit in allen Segmenten auswirken. Verglichen mit dem Beihilfebetrag und insbesondere dem Umfang der von der PSA zur Finanzierung ihrer Umstrukturierung eingesetzten Mittel seien sie von erheblicher Tragweite. Da eine Inanspruchnahme der Garantie in Anbetracht der Bilanzstruktur der BPF äußerst unwahrscheinlich sei, werde sich die Beihilfe zudem nur sehr begrenzt auf die Wettbewerber der PSA-Gruppe auswirken.
- (212) Die geplanten Ausgleichsmaßnahmen würden sich indes besonders stark auswirken. In industrieller Hinsicht hätte das Abrücken von der Plug-in-Hybrid-Technologie erhebliche negative Folgen für den europäischen Markt. Zudem helfe die PSA, indem sie einem ihrer unmittelbaren Konkurrenten am Standort der Sevelnord Produktionskapazitäten zur Verfügung stelle, diesem bei seinem Markteintritt. Auch habe das Zurückfahren der Investitionen Auswirkungen auf das Image, das die PSA auf dem Markt genieße. Dies gelte insbesondere für die Aufgabe von zwei Modellen aus dem Segment der leichten Nutzfahrzeuge, wo PSA einen bedeutenden Marktanteil halte. Schließlich würde der Verzicht auf Nachfolgemodelle im oberen Segment und bei den mit starken Motoren ausgestatteten Modellen die Möglichkeiten zur Teilnahme an Ausschreibungen von Firmenkunden einschränken und dem Image der Unternehmensgruppe weit über den Umstrukturierungszeitraum hinaus schaden.
- (213) Die Deckelung der Durchdringungsrate der BPF und ihre Koppelung an die Entwicklung der konzerneigenen Banken der Hauptkonkurrenten kompensieren die mutmaßlichen Auswirkungen der Beihilfe auf den Markt nach Auffassung der PSA weitgehend.
- (214) Abschließend weist die PSA darauf hin, dass in Anbetracht des Stellenwerts, den die Automobilbranche in Frankreich hat (über zwei Millionen Arbeitsplätze, die direkt und indirekt mit ihr verbunden sind), die Genehmigung der Beihilfe durch die Kommission von außerordentlich großer Bedeutung für die französische Wirtschaft sei. Die Sanierung der PSA sei außerdem enorm wichtig für die Existenz- und Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie. Einige Wettbewerber hätten massive staatliche Unterstützung erhalten (oder erhielten sie noch immer), und zwar durch die Aufrechterhaltung von für ihre Ausfuhren besonders günstigen Wechselkursen oder durch die vorübergehende Verstaatlichung ihrer konzerneigenen Banken. Anderen Herstellern außerhalb der Europäischen Union kämen zu ihrem Vorteil geschlossene Freihandelsabkommen zugute, wodurch sie eine aggressive Handelspolitik auf dem europäischen Markt betreiben könnten.

6. ÄUSSERUNGEN FRANKREICHS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

6.1. ÄUSSERUNGEN ZUR STELLUNGNAHME DES ANONYMEN DRITTEN

- (215) Zunächst weisen die französischen Behörden darauf hin, dass die Gewährung einer Beihilfe zur Umstrukturierung der PSA-Gruppe offensichtlich für die Unternehmen auf dem europäischen Automobilmarkt nicht von besonderem Interesse sei, da sich aus dem Kreis der Betroffenen nur vier Parteien zu Wort gemeldet hätten (obwohl der Einleitungsbeschluss veröffentlicht wurde).
- (216) Zur Stellungnahme des anonymen Dritten (die in den Erwägungsgründen 179 bis 182 von Abschnitt 5.1 zusammengefasst ist) betonen die französischen Behörden, dass sie nicht mit diesem Verfahren zur Prüfung der Umstrukturierungsbeihilfe für die PSA-Gruppe in Zusammenhang stehe, sondern vielmehr die Beschwerde betreffe, die dieser anonyme Dritte bei der Europäischen Kommission eingelegt habe.
- (217) Lediglich hilfsweise stellen die französischen Behörden fest, dass diese Äußerungen keinen konkreten Beweis für die angebliche Verfahrensweise der PSA gegenüber Agrati France lieferten und dass es der PSA als Privatunternehmen frei stehe, nach eigenem Ermessen Geschäftsbeziehungen zu ihren Zulieferern zu unterhalten. In diesem Zusammenhang habe die PSA seit dem 25. Februar 2013 im Rahmen ihrer Allianz mit GM eine Strategie zur Rationalisierung ihres Beschaffungswesens verfolgt, was insbesondere die systematische Durchführung von Ausschreibungen betraf, um die günstigsten Marktpreise zu erzielen. Nur eine einem Mitgliedstaat zuzurechnende Maßnahme könne gegen Artikel 34 AEUV verstoßen, was auf Beschlüsse, die von privaten Unternehmen wie der PSA getroffen werden, nicht zutrefte. Schließlich stehe das behauptete Verhalten des FMEA in keinem Zusammenhang mit diesem Verfahren.
- (218) Die französischen Behörden schließen daraus, dass die Untersuchung der in Rede stehenden Beihilfe nicht durch eine unbewiesene Behauptung, wonach gegen Artikel 34 AEUV verstoßen worden sei, verzögert werden darf, zumal sie sich auf Sachverhalte beziehe, die weder einen Bezug zu der betreffenden Beihilfe noch zur Umstrukturierung der PSA-Gruppe hätten.

6.2. ÄUSSERUNGEN ZUR STELLUNGNAHME DER GM-GRUPPE

- (219) Die französischen Behörden haben sich nicht zur Stellungnahme der GM-Gruppe (die in den Erwägungsgründen 183 bis 186 von Abschnitt 5.2 zusammengefasst ist) geäußert.

6.3. ÄUSSERUNGEN ZUR STELLUNGNAHME VON FIAT

6.3.1. ZUR WIEDERHERSTELLUNG DER RENTABILITÄT DER PSA-GRUPPE

- (220) Nach Ansicht der französischen Behörden legt Fiat in seiner Stellungnahme zu diesem Punkt (die in den Erwägungsgründen 187 bis 188 (e) in Abschnitt 5.3.1 zusammengefasst ist) eine optimistischere Annahme bezüglich der Marktentwicklung zugrunde als die PSA-Gruppe, womit bestätigt werde, dass das von der PSA-Gruppe gewählte Szenario glaubhaft und hinreichend vorsichtig sei. Im Übrigen hätten Fiat (und auch Opel) bestätigt, dass die Daten des Instituts IHS Global Insight geeignet seien, die künftige Marktentwicklung einzuschätzen. Schließlich hätte sich Fiat außerstande gesehen, die Wiederherstellung der Rentabilität anhand der verfügbaren Informationen zu bewerten. Deshalb halten es die französischen Behörden für überflüssig, jeden einzelnen Punkt, der durch die von Fiat genannten Analysten angesprochen wurde, anzufechten.

6.3.2. ZU DEM SICH AUS DER GARANTIE ERGEBENDEN BEIHILFELEMENT UND SEINEN AUSWIRKUNG AUF DEN MARKT

- (221) Die französischen Behörden betonen, dass Fiat in seiner Stellungnahme zu diesem Punkt (die in den Erwägungsgründen 191 bis 196 (c) unter Abschnitt 5.3.3 zusammengefasst ist) das Beihilfelement mit etwa 100 bis 110 Basispunkten ansetze, was einem Beihilfebetrags von 231 Mio. EUR entspreche, der deutlich unter der unteren Marke der von der Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss genannten Spanne liege. Nach Ansicht der französischen Behörden beweist diese Einschätzung von Fiat, dass der von der Kommission in Betracht gezogene Beihilfebetrags vermutlich zu hoch angesetzt sei.
- (222) Im Zusammenhang mit der Berücksichtigung einer Bereitstellungsgebühr („Commitment Fee“) verweisen die französischen Behörden darauf, dass die von der PSA-Gruppe an den Staat gezahlte Garantieprämie auf der Grundlage der Gesamtkosten der Kreditlinien der am „New Club Deal“ beteiligten Banken berechnet worden sei (440 Basispunkte), von denen die Liquiditätskosten dieser Banken (geschätzt auf 180 Basispunkte bezogen auf den Itraxx Senior Financial mit einer Laufzeit von fünf Jahren auf der Grundlage des Durchschnittswerts eines Monats) in Abzug gebracht wurden. Diese Kosten würden eine bei Vertragsabschluss zu zahlende Provision in Höhe von 120 Basispunkten und eine Bereitstellungsgebühr in Höhe von 40 % der Marge beinhalten und somit über den Kosten liegen, die Fiat als marktüblich betrachte. Nach Ansicht der französischen Behörden bestätigt die Stellungnahme von Fiat demnach, dass diese Provision gemessen am Marktstandard zu hoch angesetzt worden sei.
- (223) Schließlich sei es logisch gewesen, die bei Vertragsabschluss zu zahlende Provision und die Bereitstellungsgebühr nicht zu berücksichtigen, da für den Staat Opportunitätskosten keine Rolle spielten, d. h. Kosten, die aus der Beschaffung von Kapital resultieren, das bei einer Bank hätte verzinst werden müssen.
- (224) Fiat habe behauptet, die Garantie hätte erhebliche Auswirkungen auf den Markt, habe jedoch nicht dargelegt, worin diese Auswirkungen bestünden. Den französischen Behörden zufolge geht Fiat hauptsächlich davon aus, dass die Garantie der BPF einen Vorteil verschaffe, der nicht von der Kommission analysiert worden sei und daraus resultiere, dass die BPF ihre Finanzierungskosten unabhängig von den Marktentwicklungen auf einem bestimmten Niveau halte. Die französischen Behörden zeigen sich erstaunt über dieses Vorbringen, denn die angegebene Wirkung hänge offensichtlich mit der Existenz der Garantie selbst zusammen, deren Zweck genau darin bestehe, die Refinanzierungskosten der Bank bis zu einem Höchstbetrags von 7 Mrd. EUR zu stabilisieren. Im Übrigen müsse der Vorteil, der der BPF und der PSA-Gruppe erwachse, selbstverständlich zum Zeitpunkt der Ankündigung der Garantie untersucht werden.

6.3.3. ZU DEN AUSGLEICHSMASSNAHMEN

- (225) Zunächst werten die französischen Behörden die Äußerungen von Fiat zu diesem Punkt (die in den Erwägungsgründen 198 bis 200 unter Abschnitt 5.3.4 zusammengefasst sind) als besonders dürftig und unbegründet.
- (226) Zur Senkung der Investitionsausgaben (CAPEX) führe Fiat keine konkreten und stichhaltigen Gründe an, die in Frage stellen könnten, dass der Rückzug aus dem Segment der Oberklasse zwingend erforderlich war.
- (227) Die Maßnahme im Zusammenhang mit Sevelnord habe Fiat lediglich als Vermietung von Kapazitäten angesehen, die die PSA jederzeit nach Belieben wieder übernehmen könne. Diese Kritik sei nicht stichhaltig, da Fiat in seinem Vorbringen nicht berücksichtige, dass die durch die Beschlüsse der Kommission auferlegten Maßnahmen verbindlich seien. Frankreich zufolge sei diese Maßnahme vielmehr unumkehrbar, weil sie es Toyota ermögliche, unter optimalen Bedingungen auf einem Markt Fuß zu fassen.

- (228) Ferner kritisiere Fiat das Abrücken von der Plug-in-Hybridtechnologie mit der Begründung, die sinnvollste Strategie bestehe vielmehr darin, viele unterschiedliche Wege zur Reduzierung der Schadstoffemissionen einzuschlagen. Die französischen Behörden halten dem entgegen, dass dies genau die Strategie gewesen sei, die PSA ursprünglich beschlossen habe. Auch würde die PSA-Gruppe durch den Verzicht auf den Plug-in-Hybrid ihre Wettbewerbsfähigkeit auf dem Markt gegenüber Herstellern, die mehrere Technologien zur Senkung der Schadstoffemissionen entwickeln können, erheblich einschränken. Außerdem müsse die Kritik von Fiat, wonach die PSA, als sie in den Plug-in-Hybrid investierte, eine „falsche technologische Entscheidung“ getroffen habe, im Verhältnis zu den eigenen technologischen Weichenstellungen von Fiat gesehen werden. Im Gegensatz zu allen anderen Herstellern — einschließlich der leistungsfähigsten —, die sich entschieden haben, in diese Technologie zu investieren, gehöre Fiat zu den wenigen, die dies nicht getan haben.
- (229) Schließlich merken die französischen Behörden an, dass sich Fiat nicht direkt zu der Ausgleichsmaßnahme geäußert habe, die die Begrenzung der Durchdringungsrate von BPF betrifft. Sie schließen daraus, dass es äußerst schwierig sei, eine Verpflichtung nach Ländern oder Segmenten einzugehen. Die von Fiat dargelegten Marktentwicklungen bestätigten den Rückzug der traditionellen Banken vom Markt und den damit verbundenen Anstieg der Durchdringungsrate der konzerneigenen Banken. Die von Fiat im ersten Quartal 2013 verfolgte neue Geschäftspolitik, mit der Fiat eine Durchdringungsrate von 39,6 % erzielen konnte, veranschauliche schließlich sehr gut, dass die vorgeschlagene Ausgleichsmaßnahme besonders einschränkend wirke. Die Deckelung ihrer Durchdringungsrate begrenze die BPF in ihrer Fähigkeit, konkurrenzfähige Angebote zu unterbreiten, und somit die potenziellen Auswirkungen der staatlichen Garantie auf den Markt erheblich.

6.3.4. ZUM PROJEKT „50CO₂CARS“

- (230) Frankreich weist darauf hin, dass sich die Äußerungen von Fiat (die in den Erwägungsgründen 189 bis 190 unter Abschnitt 5.3.2 zusammengefasst sind) zum einen auf den Beitrag, den dieses Projekt zur Wiederherstellung der Rentabilität leistet, und zum anderen auf seine Auswirkungen auf den Markt beziehen.
- (231) Nach Ansicht der französischen Behörden ist die Kritik von Fiat nicht stichhaltig und verkennt den Gegenstand des Projekts an sich, das genau darauf abziele, verschiedene Kompetenzen und Technologien mit Unterstützung der öffentlichen Hand zusammenzuführen, damit die Partner eine preisgünstige Hybrid-Technologie entwickeln können.
- (232) Fiat habe bestätigt, dass alle Hersteller erheblich in Projekte zur Senkung der Schadstoffemissionen investieren, und somit das Fehlen von Verdrängungseffekten eingeräumt.
- (233) Schließlich betrachten die französischen Behörden die Stellungnahme von Fiat zu den Auswirkungen auf den Markt als widersprüchlich. Das Projekt sei nämlich die Antwort auf die Einwände von Fiat: Dank des erwarteten technologischen Durchbruchs könnte der Kostenaufwand für die Hybridtechnologien deutlich gesenkt werden, sodass sie ausreichend verbreitet werden könnten und somit rentabel wären. Daher sei die Kritik von Fiat hinsichtlich der begrenzten wirtschaftlichen Erfolgsaussichten des Projekts „50CO₂Cars“ nicht zutreffend. Anschließend stellen die französischen Behörden fest, dass Fiat nicht darlege, wie sich eine Beihilfe von 86 Mio. EUR auf den Endpreis der entwickelten Fahrzeuge auswirken könnte, wo Fiat doch im Übrigen die Auffassung vertrete, dass alle Hersteller enorme Investitionen vornehmen würden, um die von den durch die europäischen Vorschriften vorgegebenen Ziele bezüglich der Senkung der Schadstoffemissionen zu erreichen.

6.4. ÄUSSERUNGEN ZUR STELLUNGNAHME VON TOYOTA

- (234) Frankreich stellt ganz allgemein fest, dass die Stellungnahme von Toyota (die in den Erwägungsgründen 202 bis 206 unter Abschnitt 5.4 zusammengefasst ist) die Glaubwürdigkeit der Annahmen und die Angemessenheit der Entscheidungen, auf denen der Umstrukturierungsplan der PSA-Gruppe beruht, im Großen und Ganzen bestätigt. In Bezug auf das Projekt „50CO₂Cars“ habe Toyota bekräftigt, dass umweltfreundliche Technologien in Zukunft der wichtigste Antriebsmotor des Marktes seien. Aus den Bemerkungen von Toyota gehe hervor, dass die staatliche Beihilfe für das Projekt „50CO₂Cars“ keine Auswirkungen auf die Wettbewerbsposition oder Wettbewerbsfähigkeit der Mitbewerber im Mild-Hybrid-Segment habe.
- (235) Zu den Ausgleichsmaßnahmen und insbesondere als Antwort auf die Fragen von Toyota, ob eine Maßnahme zur Einstellung der Produktion von Fahrzeugen, die in geringen Mengen verkauft werden, als Ausgleichsmaßnahme angesehen werden könne, bekräftigen die französischen Behörden, dass die Vermarktung von Modellen der Oberklasse einen Spillover-Effekt auf alle unter der Marke in den Verkehr gebrachten Fahrzeuge bewirke.
- (236) Zum Standort von Sevelnord habe das Unternehmen Toyota erklärt, seine Vereinbarung mit der PSA habe es ihm ermöglicht, weiterhin im Segment der leichten Nutzfahrzeuge präsent zu sein. Die französischen Behörden betonen erneut, dass sich die Präsenz der PSA in Sevelnord insoweit spürbar auf die Wettbewerbsfähigkeit von Toyota auswirken werde, als sie es Toyota ermögliche, eine tatsächliche, erhebliche Marktpräsenz in diesem Segment zu entwickeln.

- (237) Schließlich steht die Stellungnahme von Toyota nach Ansicht der französischen Behörden im Widerspruch zum Marktverhalten des Unternehmens. Die Vermarktung des Prius Plug-in Hybrid, den das Unternehmen Toyota als „Flaggschiff“ seiner Hybrid-Flotte bezeichnet, widerspreche dessen negativen Einschätzungen hinsichtlich der Marktaussichten dieser Antriebsart.

6.5. ÄUSSERUNGEN ZUR STELLUNGNAHME DER PSA

- (238) Die französischen Behörden haben sich nicht zur Stellungnahme der PSA-Gruppe (die in den Erwägungsgründen 207 bis 214 unter Abschnitt 5.5 zusammengefasst ist) geäußert.

7. ÄNDERUNGEN DER ANMELDUNG DURCH DIE FRANZÖSISCHEN BEHÖRDEN

- (239) Mit der Mitteilung vom 16. Juli 2013, geändert durch ein Schreiben vom 23. Juli 2013 (im Folgenden „Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013“ oder „Erklärung vom 23. Juli 2013“), nahmen die französischen Behörden Änderungen in der Anmeldung des Umstrukturierungsplans vom 12. März 2013 vor und gingen die nachstehend angeführten Verpflichtungen ein. Diese Verpflichtungen treten an die Stelle der ursprünglich von den französischen Behörden vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen.
- (240) Die französischen Behörden haben betont, dass, sofern nichts anderes bestimmt wird, die in diesen Abschnitt 7 aufgenommenen Verpflichtungen bis zur vollständigen Umsetzung des Umstrukturierungsplans der PSA-Gruppe, d. h. bis zum 31. Dezember 2015, gelten.

7.1. VERPFLICHTUNG ZUR RÜCKFÜHRUNG AUF DAS SCHULDENNIVEAU DER PSA-GRUPPE

- (241) Die konsolidierte Nettoverschuldung der Geschäftsbereiche Produktion und Handel der PSA-Gruppe, die in den geprüften Jahresabschlüssen nach gleichbleibenden Rechnungslegungsgrundsätzen zum 31. Dezember jedes Jahres festgestellt wird („Nettoverschuldung“), darf in keinem Jahr der Umsetzung des Umstrukturierungsplans den in der nachstehenden Tabelle 16 angegebenen Höchstbetrag „A“ übersteigen.

Tabelle 16

Obergrenzen der Nettoverschuldung der PSA-Gruppe

(Mio. EUR)

	2013	2014	2015	2016
Maximale Nettoverschuldung A	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Maximale Nettoverschuldung B	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (242) Übersteigt die Nettoverschuldung am Ende eines bestimmten Jahres (N) die Schuldenobergrenze „A“, so muss die PSA-Gruppe alle finanziellen und/oder betrieblichen Umstrukturierungsmaßnahmen durchführen, die erforderlich und hinreichend sind, damit die Nettoverschuldung der PSA-Gruppe im darauffolgenden Jahr (N+1) ohne die Kosten für die Durchführung dieser Maßnahmen durch die PSA („die Korrekturmaßnahmen“) den Höchstbetrag „A“ nicht überschreitet.
- (243) Die Korrekturmaßnahmen und ihre erwarteten finanziellen Auswirkungen müssen detailliert aufgeführt und einzeln quantifiziert werden sowie mit einem genauen und verbindlichen Zeitplan für die Umsetzung versehen sein. Diese Maßnahmen können ganz oder teilweise Maßnahmen einschließen, die vorzeitig nach dem 31. Juli 2013 durchgeführt wurden, sofern sie angegeben und gesondert beschrieben werden und ihre erwarteten finanziellen Auswirkungen für die Restlaufzeit des Umstrukturierungsplans quantifiziert werden. Die Korrekturmaßnahmen einschließlich der aktualisierten Projektionen des Cashflows der PSA-Gruppe sind der Europäischen Kommission zusammen mit einer Stellungnahme des Unabhängigen Sachverständigen (gemäß der Begriffsbestimmung in Abschnitt 7.6) binnen eines Monats nach Veröffentlichung des geprüften konsolidierten Jahresabschlusses, aus dem hervorgeht, dass die Nettoverschuldung der PSA-Gruppe den Höchstbetrag A des entsprechenden Jahres überschritten hat, mitzuteilen. Die Kommission wird prüfen, ob die erwarteten finanziellen Auswirkungen dieser Korrekturmaßnahmen ausreichen, um die Lebensfähigkeit der PSA-Gruppe nicht zu gefährden. Andernfalls müssen andere Korrekturmaßnahmen vorgeschlagen und von der Kommission genehmigt werden.
- (244) Der Umstrukturierungsplan gilt als ordnungsgemäß durchgeführt und die von den französischen Behörden übernommenen Verpflichtungen gelten als erfüllt, wenn am Ende des Jahres N+1 die Korrekturmaßnahmen oder sonstige finanzielle und/oder betriebliche Umstrukturierungsmaßnahmen aller Art, die die PSA-Gruppe nach dem 31. Juli 2013 durchgeführt hat, die erwarteten finanziellen Auswirkungen auf die Nettoverschuldung hatten oder

wenn die Nettoverschuldung die für das Jahr N+1 geltende Obergrenze A nicht überschritten hat. Andernfalls haben die französischen Behörden der Kommission, soweit angezeigt und unter Einhaltung des sogenannten Grundsatzes der einmaligen Beihilfe, einen geänderten Umstrukturierungsplan der PSA-Gruppe mitzuteilen, damit die Kommission den vorliegenden Beschluss ändern und die staatliche Umstrukturierungsbeihilfe für die PSA-Gruppe für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklären kann.

- (245) Dieselben Folgen ergeben sich, wenn die Nettoverschuldung der PSA-Gruppe während der Laufzeit des Umstrukturierungsplans in zwei aufeinanderfolgenden Jahren den Höchstbetrag „B“ überschreitet. Auch in diesem Fall müssen die französischen Behörden der Europäischen Kommission in gleicher Weise einen geänderten Umstrukturierungsplan mitteilen, damit sie die Vereinbarkeit der staatlichen Beihilfe zur Umstrukturierung der PSA-Gruppe erneut prüfen kann.
- (246) Auf jeden Fall gilt diese Verpflichtung für den gesamten Umstrukturierungszeitraum als erfüllt, wenn die von der PSA-Gruppe durchgeführten Korrekturmaßnahmen, wie sie der Kommission gemäß den in Erwägungsgrund 243 vorgesehenen Bedingungen mitgeteilt wurden, finanzielle Auswirkungen auf die Nettoverschuldung in Höhe von insgesamt [0-5] Mrd. EUR haben.

7.2. VERPFLICHTUNG BETREFFEND DIE DURCHDRINGUNGSRATE DER BPF

- (247) Die französischen Behörden verpflichten sich, die Garantiegebühr nach Artikel 3 Absatz 3 des Protokolls zwischen Peugeot S.A., Banque PSA und dem Staat vom 5. März 2013 („das Protokoll“) zur Vergütung der unabhängigen, auf erstes Anfordern zahlbaren Garantie („die Garantie“), die zwischen dem Staat und der Banque PSA im Beisein von Peugeot S.A. und der Banque de France vereinbart wird (die Garantiegebühr), gemäß den nachstehenden Erwägungsgründen 248 bis 250 zu ändern.
- (248) Solange es einen Bestand an ausgestellten und durch die Garantie abgesicherten „Garantietiteln“ (gemäß der Definition im Protokoll) gibt, wird die Garantiegebühr in Höhe von 260 Basispunkten im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 des Protokolls unter den in den Erwägungsgründen 249 und 250 beschriebenen Bedingungen angehoben, sobald die Durchdringungsrate der Banque PSA im Bereich der G10 (Deutschland, Österreich, Belgien, Italien, Spanien, Niederlande, Portugal, Schweiz, Frankreich und Vereinigtes Königreich) [26-29]* % übersteigt.
- (249) Die Anhebung der Garantiegebühr
- erfolgt in Anhängigkeit von der Durchdringungsrate der Banque PSA im Bereich der G10 (siehe Tabelle 17 unter Erwägungsgrund 250); enthält die Durchdringungsrate für einen bestimmten Zeitraum eine oder mehr Stellen nach dem Komma, wird die Anhebung der Garantiegebühr durch lineare Interpolation zwischen der Garantiegebühr, die für die niedrigere Durchdringungsrate ohne Dezimalstelle zu zahlen wäre, und der Garantiegebühr, die für die höhere Durchdringungsrate ohne Dezimalstelle zu zahlen wäre (siehe Tabelle 17 unter Erwägungsgrund 250), berechnet;
 - wird höchstens 231 Basispunkte betragen, sodass die Garantiegebühr 491 Basispunkte, was nach Einschätzung der Europäischen Kommission dem Marktwert der Garantie entspricht, nicht übersteigen kann.
- (250) Die Durchdringungsrate wird jährlich am 30. Juni eines jeden Jahres ermittelt. Die Anhebung der Garantiegebühr wird am 30. Juni eines jeden Jahres für die letzten 12 Monate berechnet, wobei der Gesamtkapitalbetrag der in diesem Zeitraum vorhandenen durchschnittlichen Bestände der einzelnen Linien ausgestellt und mit der Garantie unterlegter „Garantietitel“ (gemäß der Definition in dem Protokoll) zugrunde gelegt wird. Erstmals muss die Erhöhung der Garantiegebühr am 30. Juni 2013 auf der Grundlage der Durchdringungsrate für den Zeitraum vom 1. Juli 2012 bis zum 30. Juni 2013 berechnet werden.

Tabelle 17

Anhebung der Garantiegebühr

Durchdringungsrate (in %)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Anhebung der Garantiegebühr (in Basispunkten)*	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[90-120]	[120-150]	[150-180]	[180-210]	[200-230]-	231

7.3. VERPFLICHTUNG, AUF DEN ERWERB VON BETEILIGUNGEN ZU VERZICHTEN

- (251) Die PSA-Gruppe wird während der Laufzeit ihres Umstrukturierungsplans, d. h. bis zum 31. Dezember 2015, auf jeglichen Erwerb von Beteiligungen an anderen Unternehmen oder auf den Erwerb von Vermögenswerten von Unternehmen verzichten. Diese Verpflichtung erstreckt sich nicht auf: (i) den Erwerb von Beteiligungen an Unternehmen oder Vermögenswerten von Unternehmen, sofern der von der PSA-Gruppe für den geplanten Erwerb verwendete Kapitalbetrag unter 100 Mio. EUR jährlich liegt; und (ii) den von der Europäischen Kommission genehmigten Erwerb von Beteiligungen an Unternehmen oder Vermögenswerten von Unternehmen, sofern dieser Erwerb notwendig ist, um die Rentabilität der PSA-Gruppe zu sichern und ihr die Möglichkeit zu geben, die Ziele ihres Umstrukturierungsplans zu erreichen. Die Absicht, einen Erwerb nach Punkt (ii) dieses Unterabsatzes vorzunehmen, ist der Kommission innerhalb einer angemessenen Frist mitzuteilen, damit sie den geplanten Erwerb anhand ausführlicher Finanzdaten zu dem geplanten Erwerb, seiner Bewertung und seinen Auswirkungen auf die Eigenmittel der PSA-Gruppe würdigen kann.
- (252) Darüber hinaus kann die PSA-Gruppe nach Genehmigung durch die Kommission (i) eine Beteiligung als Gegenleistung für die Einbringung von Beteiligungen oder Geschäftsfeldern im Rahmen einer Veräußerung oder Zusammenlegung von Aktiva oder Geschäftsfeldern (durch Verschmelzung oder Einbringung) und (ii) Titel oder Vermögenswerte oder Verbindlichkeiten im Hinblick auf deren gleichzeitigen Wiederverkauf zu Bedingungen erwerben, die nicht zu einer Anhebung der Nettoverschuldung der PSA-Gruppe führen. Diese Formen des Erwerbs werden für den im vorhergehenden Unterabsatz genannten Betrag von 100 Mio. EUR nicht berücksichtigt. Die Absicht, einen Erwerb gemäß den Ziffern (i) und (ii) dieses Unterabsatzes vorzunehmen, ist der Kommission innerhalb einer angemessenen Frist mitzuteilen, damit sie prüfen kann, welcher Art die geplanten Geschäfte sind.
- (253) Der Erwerb von Beteiligungen an Unternehmen oder Vermögenswerten von Unternehmen, der von Faurecia oder einer ihrer Tochtergesellschaften während der Laufzeit des Umstrukturierungsplans der PSA-Gruppe, d. h. bis zum 31. Dezember 2015, vorgenommen wird und den oben genannten Höchstbetrag von 100 Mio. EUR jährlich übersteigt, unterliegt der vorherigen Genehmigung durch die Europäische Kommission, die in ihrer Würdigung den Erwerb von Beteiligungen positiv berücksichtigen wird, der (i) direkt oder indirekt zur Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe beiträgt und sich gleichzeitig positiv auf die voraussichtliche Rentabilität der PSA-Gruppe auswirkt und (ii) mit dem die Verpflichtung, die Auswirkungen der Beihilfe auf das für die Verwirklichung der Ziele des Umstrukturierungsplans der PSA-Gruppe unbedingt erforderliche Mindestmaß zu beschränken, nicht umgangen wird. Die Absicht, einen Erwerb im Sinne dieses Unterabsatzes vorzunehmen, ist der Kommission innerhalb einer angemessenen Frist mitzuteilen, damit sie den geplanten Erwerb anhand der beiden vorstehend genannten Kriterien prüfen kann.
- (254) Wird die Nettoverschuldung der PSA-Gruppe (wie sie vorstehend definiert ist) in einem bestimmten Jahr (N) unter das Niveau, das für dieses Jahr in dem am 3. Juni 2013 von den französischen Behörden mitgeteilten mittelfristigen Plan 2013 v1 vom 31. Mai 2013 vorgesehen ist, gesenkt, werden die in dieser Verpflichtung vorgesehenen Obergrenzen von 100 Mio. EUR jährlich für das Folgejahr (N+1) automatisch entsprechend der in Mio. EUR ausgedrückten Differenz zwischen der Nettoverschuldung der PSA-Gruppe im Jahr (N) und der Nettoverschuldung, die für dieses Jahr in dem am 3. Juni 2013 von den französischen Behörden mitgeteilten mittelfristigen Plan 2013 v1 vom 31. Mai 2013 vorgesehenen ist, angehoben.

7.4. VERPFLICHTUNG BEZÜGLICH DER DEN VERTRAGSHÄNDLERN EINGERÄUMTEN FINANZIERUNGSMARGE

- (255) Die PSA-Gruppe wird die durchschnittliche jährliche Handelsspanne für die den Vertragshändlern ihres Netzes gewährten Finanzierungen (Bestand Firmennetz entsprechend der Darstellung im Jahresbericht der Banque PSA) während der gesamten Dauer der Umsetzung des Umstrukturierungsplans nicht unter die am 30. Juni 2013 für die 12 Monate zuvor ermittelte durchschnittliche jährliche Handelsspanne absenken.

7.5. VERPFLICHTUNG BETREFFEND DAS PROJEKT „50CO₂CARS“

- (256) Die französischen Behörden verpflichten sich, im Rahmen des Projekts „50CO₂Cars“, so wie es in Teil 1.2 der Anmeldung der französischen Behörden vom 12. März 2013 beschrieben ist, die ursprünglich für die PSA-Gruppe vorgesehenen Zuschüsse in Höhe von 24,5 Mio. EUR in rückzahlbare Vorschüsse umzuwandeln; für sie gelten sinngemäß die gleiche Grundsätze, Bedingungen und Rückzahlungsmodalitäten wie für die rückzahlbaren Vorschüsse in Höhe von 61,4 Mio. EUR, die bereits für das Projekt „50CO₂Cars“ vorgesehen sind. Der ursprüngliche Zeitplan für die Rückzahlung wird beibehalten. Die zu jedem Fälligkeitstermin zurückzuzahlenden Beträge werden entsprechend der Erhöhung der Vorschussbeträge angehoben.

7.6. UMSETZUNG UND UNABHÄNGIGER SACHVERSTÄNDIGER

- (257) Die französischen Behörden sagen zu, dass die PSA-Gruppe einen Unabhängigen Sachverständigen beauftragt, der im Einzelnen überprüfen wird, inwieweit die Verpflichtungen, die in der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 für die Laufzeit des Umstrukturierungsplans, d. h. bis zum 31. Dezember 2015, übernommen wurden, erfüllt werden („Unabhängiger Sachverständiger“); diesbezüglich gelten die Bedingungen gemäß dem Anhang.

8. WÜRDIGUNG DER BEIHILFE

8.1. VORLIEGEN EINER BEIHILFE IM SINNE VON ARTIKEL 107 ABSATZ 1 AEUV

- (258) Gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind „staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen“.
- (259) Auf der Grundlage dieser Bestimmung stellt die Kommission fest, dass eine einzelstaatliche Maßnahme als staatliche Beihilfe anzusehen ist, wenn alle nachstehenden Kriterien erfüllt sind: (i) die Maßnahme verschafft dem Begünstigten einen wirtschaftlichen Vorteil, (ii) dieser Vorteil wird mit staatlichen Mitteln gewährt, (iii) dieser Vorteil wird selektiv gewährt und (iv) die Maßnahme verfälscht den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und ist geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.
- (260) Die Kommission ist der Auffassung, dass die staatliche Garantie für die BPF und die rückzahlbaren Vorschüsse für die PSA-Gruppe zur Umsetzung des FuE-Projekts „50CO₂Cars“ aus folgenden Gründen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

8.1.1. STAATLICHE GARANTIE FÜR DIE BANKTOCHTER DER PSA-GRUPPE

- (261) Die Kommission stellt zunächst fest, dass sie in ihrem Beschluss vom 11. Februar 2013, mit dem sie eine erste Tranche der Garantie als Rettungsbeihilfe zeitweilig genehmigte, zu dem Schluss gelangt war, dass die Maßnahme eine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt. Frankreich hat diesen Beschluss nicht angefochten und diese Maßnahme als Umstrukturierungsbeihilfe angemeldet.

8.1.1.1. *Zum Vorliegen staatlicher Mittel*

- (262) Zur Übertragung staatlicher Mittel ist hervorzuheben, dass die Garantie nach Artikel 85 des Haushaltsberichtigungsgesetzes Nr. 2012-1510 vom 29. Dezember 2012 von Frankreich gestellt wird.
- (263) Dieser Umstand allein genügt als Nachweis, dass die Maßnahme tatsächlich aus staatlichen Mitteln gewährt wird.

8.1.1.2. *Zum Vorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils*

- (264) Was das Vorliegen eines Vorteils betrifft, so ist nach ständiger Rechtsprechung zur Beurteilung der Frage, ob eine staatliche Maßnahme eine Beihilfe darstellt, zu klären, ob das begünstigte Unternehmen eine wirtschaftliche Vergünstigung erhält, die es unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte. Daher hat die Kommission zu prüfen, inwieweit die Gewährung der Garantie für die BPF zu marktüblicher Verzinsung erfolgt.
- (265) In der Anmeldung vom 12. März 2013 bezifferten die französischen Behörden das Beihilfeelement für eine Garantie bis zu einem Kapitalbetrag von 7 Mrd. EUR mit 453 bis 480 Mio. EUR. Diese Zahlen beruhen auf einer Interpolation der Renditen der von der BPF begebenen Anleihen mit einer Laufzeit von drei Jahren. Die französischen Behörden haben in der in Erwägungsgrund 128 zusammengefassten Stellungnahme Frankreichs zum Einleitungsbeschluss den Beihilfebetrug, der sich aus der Garantie ergibt, mit 396 Mio. EUR angegeben, wobei ein Risikoaufschlag von 40 Basispunkten und ein dreimonatiger Referenzzeitraum berücksichtigt wurden. Sollte eine Risikoprämie von 24 Basispunkten (wie sie bei den aufgrund der Rettungsbeihilfe vorgenommenen Emissionen festgestellt wurde) berücksichtigt werden, würde sich der Beihilfebetrug auf 429 Mio. EUR belaufen.
- (266) Des Weiteren haben die französischen Behörden betont, dass die von der BPF am 25. März 2013 begebenen Anleiheemissionen unter besonders günstigen Marktbedingungen erfolgten; die *Spreads*, die gegenüber den OAT festgestellt wurden, erschienen demnach besonders niedrig (24 Basispunkte). Daher halten sie es für gerechtfertigt, von Mehrkosten für die BPF in Höhe von 40 Basispunkten auszugehen.

- (267) Schließlich ziehen die französischen Behörden einen Referenzzeitraum vom 12. Juli bis zum 16. Oktober 2013 heran, da es dieser Zeitraum ihres Erachtens ermöglicht, die Mitteilung über die Schwierigkeiten der Unternehmensgruppe vom 12. Juli mit der Ankündigung des Umstrukturierungsplans zu berücksichtigen und die Auswirkungen der ersten Gerüchte über die Gewährung der Garantie am 16. Oktober 2012 zu mildern.
- (268) Zunächst weist die Kommission darauf hin, dass, auf der Grundlage der in Erwägungsgrund (30) dargelegten Sachverhalte der Beihilfebetrags, der in der am 11. Februar 2013 genehmigten befristeten Garantie über 1,2 Mrd. EUR enthalten ist, erstmals in dem Beschluss über die Rettungsbeihilfe geschätzt worden ist, wonach das Beihilfeelement zwischen 91,8 Mio. EUR und dem Nominalbetrag der Garantie, d. h. 1,2 Mrd. EUR, hätte liegen können. Wird dieselbe Methode zur Ermittlung des Minderungsfaktors der Beihilfe angewendet (*Spread* von 24 Basispunkten und Referenzzeitraum von einem Monat), ergibt sich, dass, wie in Tabelle 18 dargestellt, die von Frankreich angemeldete Garantie in Höhe von 7 Mrd. EUR ein Beihilfeelement von 486 Mio. EUR enthält:

Tabelle 18

Berechnung des in den besicherten Anleihen enthaltenen Beihilfebetrags

	16.10.2012	12.7.-16.10.	16.9.-16.10.
Dreijährige OAT	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Geschätzter Spread gegenüber dem Staat nach der Garantie	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Zinssatz der BPSA nach der Garantie (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Kosten der Garantie (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Geschätzte Gesamtkosten der besicherten Anleihen (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Sekundärmarktrendite der BPSA, interpoliert über drei Jahre	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Entsprechender Beihilfebetrags (in Mio. EUR)	401	429	486

- (269) Die Kommission möchte die folgenden näheren Ausführungen zu den Annahmen machen, die dieser Berechnung zugrunde gelegt wurden.
- (270) In Erwägungsgrund 51 des Beschlusses über die Rettungsbeihilfe gab die Kommission das Beihilfeelement für den Emissionsbetrag in Höhe von 1,2 Mrd. EUR mit mindestens 91,8 Mio. EUR an. Bei dem Emissionsbetrag von 7 Mrd. EUR würde der entsprechende Beihilfebetrags bei 535 Mio. EUR liegen.
- (271) Wie in Erwägungsgrund 26 des Einleitungsbeschlusses dargelegt, wurde bei der Emission der Anleihen für 1,2 Mrd. EUR eine Renditedifferenz von 24 Basispunkten zu den OAT festgestellt. Die Kommission bekräftigt gemäß den Erwägungsgründen 119 und 120 des Einleitungsbeschlusses, dass diese Differenz, der nach Auffassung Frankreichs auf eine geringere Liquidität der besicherten Anleihen im Vergleich zu den OAT zurückzuführen ist, bei der Berechnung des Beihilfelements als Minderungsfaktor berücksichtigt werden muss.
- (272) Zum **Referenzzeitraum** stellt die Kommission fest, dass der zugrunde gelegte Zeitraum von einem Monat (16. September-16. Oktober) ausreichend lang ist, um die mögliche Volatilität aufgrund der Auswirkungen der Ankündigung zu glätten. Eine genaue Bemessung des Beihilfelements setzt voraus, dass der Referenzzeitraum in zeitlicher Nähe zur Ankündigung gewählt wird, damit sich die Information über die Schwierigkeiten der Unternehmensgruppe bestmöglich in den Marktrenditen widerspiegelt. Schließlich ist der berücksichtigte Sekundärmarkt ein liquider Markt, weshalb nicht geschlussfolgert werden kann, dass ein längerer Zeitraum insoweit notwendig ist, als die Ankündigung des Umstrukturierungsplans der PSA im Juli 2012 sowie die letzten verfügbaren Informationen über den Fahrzeugabsatz vollständig von den Märkten aufgenommen wurden. Im Übrigen ist die Kommission der Auffassung, dass das Beihilfeelement auf dieser Grundlage richtig beziffert wurde und nicht nach der Höhe der Rendite, die die Anleihen der Bank auf dem Sekundärmarkt zum Zeitpunkt der einzelnen Ziehungen erzielen, neu ermittelt werden muss. Dies gilt zum einen, weil Frankreich davon ausgeht, dass die Beihilfe auf das zur Wiederherstellung der Rentabilität erforderliche Minimum beschränkt ist und die Garantie deshalb vollständig in Anspruch genommen werden wird, und zum anderen, weil der repräsentative Marktpreis dem Preisniveau der Sekundärleihen vor Ankündigung der Beihilfemaßnahme entspricht. Diese Beihilfe bietet der PSA die Option, die Garantie nach ihrer Einrichtung jeder Zeit abzurufen.

- (273) Die Kommission hat in Erwägungsgrund 51 des Rettungsbeschlusses festgestellt, dass der Beihilfebetrags genauso hoch sein kann wie der Nominalbetrag der Anleiheemissionen. In Anbetracht der Sachverhaltsdarstellung in den Erwägungsgründen 105 und 106 des Einleitungsbeschlusses in Bezug auf einen Liquiditätserlös von [1-3]* Mrd. bis [2-4]* Mrd. EUR in einem Stressszenario mit Abwicklung ist die Kommission der Auffassung, dass der in der staatlichen Garantie für einen Kapitalbetrag von 7 Mrd. EUR enthaltene Beihilfebetrags, der in Erwägungsgrund 33 mit 486 Mio. EUR angegeben ist, den Vorteil in Form des Ausgabepreises der Anleihen nicht übersteigt. Es handelt sich um den Vorteil, der der Unternehmensgruppe erwächst, wenn sie ihre Tätigkeit fortführt. Wäre die Beihilfe nicht gewährt worden und wäre die Bank abgewickelt worden, so wäre weder den Gläubigern noch den Anteilseignern (PSA-Gruppe) ein zusätzlicher Vorteil erwachsen.
- (274) Die Kommission stellt fest, dass sich Fiat als einzige interessierte Partei zur Berechnung des Beihilfebetrags geäußert hat und dabei, wie in Erwägungsgrund 191 ausgeführt, die Auffassung vertrat, dass mindestens 100 Basispunkte auf die Garantiekosten aufgeschlagen werden müssten, damit sie marktüblichen Bedingungen entsprechen. Eine Bemerkung von Fiat bezieht sich auf die Zahlung einer Bereitstellungsgebühr („Commitment Fee“). Hierzu merkt die Kommission an, dass das Beihilfeelement, wie in Erwägungsgrund 272 erläutert, unter Annahme einer vollständigen Inanspruchnahme der Garantie bestimmt worden ist, da die Beihilfe auf das zur Wiederherstellung der Rentabilität der Unternehmensgruppe erforderliche Minimum beschränkt ist. Im Übrigen ist das von der Kommission geschätzte Beihilfeelement trotz des Aufschlagens einer Bereitstellungsgebühr höher als das von Fiat geschätzte, weil die Kommission der Auffassung ist, dass der gezahlte Preis um 231 Basispunkte unter dem Marktpreis liegt, während Fiat davon ausgeht, dass der Preis um 100 Basispunkte unter dem Marktpreis liegt.
- (275) Vor diesem Hintergrund gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass das in der staatlichen Garantie für den Kapitalbetrag von 7 Mrd. EUR enthaltene Beihilfeelement 486 Mio. EUR beträgt.

8.1.1.3. *Zum selektiven Charakter des Vorteils*

- (276) Da die BPF und folglich die PSA-Gruppe die alleinigen Begünstigten der Garantie sind, steht der selektive Charakter des Vorteils fest.

8.1.1.4. *Zu den Bedingungen der Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten und der Verfälschung des Wettbewerbs*

- (277) Hinsichtlich der Auswirkungen auf den Wettbewerb und der Beeinträchtigung des Handels ist daran zu erinnern, dass nach ständiger Rechtsprechung Folgendes gilt: Sofern ein Unternehmen in einem Sektor tätig ist, in dem ein tatsächlicher Wettbewerb zwischen Herstellern aus verschiedenen Mitgliedstaaten stattfindet, ist jede Beihilfe, die diesem Unternehmen von der öffentlichen Hand gewährt wird, geeignet, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen und den Wettbewerb zu verfälschen, da das Aufrechterhalten dieses Unternehmens auf dem Markt die Mitbewerber aus den anderen Mitgliedstaaten daran hindert, ihren Marktanteil zu vergrößern, und ihre Möglichkeiten, ihre Ausfuhren in den betreffenden Mitgliedstaat zu erhöhen, verringert ⁽⁴¹⁾.
- (278) Der Mechanismus, über den der Wettbewerb verfälscht wird, wurde durch die Analyse der Kommission, die Stellungnahmen interessierter Drittparteien und die Veröffentlichungen von Analysten bestätigt. Die staatliche Garantie hat unmittelbar zur Folge, dass sich die Finanzierungskosten der BPF (im Vergleich zu einem kontrafaktischen Szenario, in dem die Bank keine Beihilfe erhält) reduzieren. Dank der Senkung ihrer Finanzierungskosten wird die BPF in der Lage sein, bessere Finanzierungsangebote zu unterbreiten und somit Anreize für den Absatz von Kraftfahrzeugen der Marken Peugeot und Citroën zu schaffen. Die wichtige Rolle, die den konzerneigenen Banken bei der Förderung und Entwicklung der Automobilverkäufe zukommt, wird sowohl von der PSA-Gruppe als auch von den interessierten Drittparteien einhellig anerkannt und hervorgehoben.
- (279) Die Beteiligten haben in ihren Stellungnahmen den unmittelbaren Zusammenhang zwischen der Tätigkeit der konzerneigenen Bank und den Fahrzeugverkäufen betont. Beispielsweise weist GM darauf hin, dass die Finanzierung durch die konzerneigenen Banken „lebenswichtig“ sei und den Automobilherstellern Flexibilität verschaffe, damit sie kurzfristig auf die Marktbedingungen reagieren können. Die Fiat-Gruppe hat ausführlich beschrieben, wie sich die Finanzierung der Verkäufe durch die konzerneigenen Banken der Automobilkonzerne auswirkt. Laut Fiat hat diese Finanzierung drei Hauptauswirkungen: Gewinnung neuer Kunden, Förderung des Absatzes und stärkere Kundenbindung. Die Fiat-Gruppe erwähnt eine interne Studie, in der festgestellt worden sei, dass die Attraktivität ihres Modells „Punto“ hauptsächlich von den Finanzierungsbedingungen (wie den niedrigen Zinssätzen) abhängt. Wettbewerber, die keine attraktiven finanziellen Bedingungen böten (wie beispielsweise Peugeot), spielten eine geringere Rolle bei den Kundenpräferenzen. Laut einer weiteren internen Untersuchung zur Eco-Reihe hätten die meisten befragten Kunden angegeben, dass sie ihr Fahrzeug ohne ein Finanzierungsangebot mit einem Zinssatz von 0 % nicht (oder aber später) gekauft hätten. Fiat kommt somit zu dem Schluss, dass eine Beihilfe zur Unterstützung der Tätigkeit einer konzerneigenen Bank „sofortige und

⁽⁴¹⁾ Vgl. insbesondere Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1991, Italien/Kommission, C-305/89, Slg. 1991, I-1603.

unmittelbare“ Auswirkungen auf die Verkaufszahlen habe. Das Einschalten einer konzerneigenen Bank würde sich auch, nach einer anderen von Fiat beschriebenen internen Untersuchung, auf die Bestandskunden der Marke auswirken, die ihr Fahrzeug ersetzen möchten. So sei der Anteil von Kunden, die sich erneut für den Kauf eines Wagens der Marke Fiat entschieden, unter den Kunden, die bei ihrem vorherigen Kauf eine Finanzierung durch eine konzerneigene Bank erhalten hatten, höher.

- (280) Die Frage, wie sich eine Änderung der Finanzierungskosten einer konzerneigenen Bank auswirkt, hat Fiat anhand von Zahlen beantwortet und angegeben, dass eine Erhöhung der Finanzierungskosten um 100 Basispunkte zu einem Rückgang der Durchdringungsrate um 5 % bis 10 % führen könne. So bestätigen die Erfahrungen, die Fiat auf dem europäischen Markt mit FGA Capital gesammelt hat, offenbar einen unmittelbaren negativen Zusammenhang zwischen den Finanzierungskosten der konzerneigenen Bank und ihrer Durchdringungsrate. Die durch die staatliche Garantie bewirkte Senkung der Finanzierungskosten der BPF könnte demnach zu einer höheren Durchdringungsrate führen.
- (281) Toyota hat bestätigt, welche wichtige Rolle die Konzernbanken im Hinblick auf die stärkere Bindung der Kunden an die Marke und somit für die Absatzsteigerung spielen: Toyota ging nämlich davon aus, dass die konzerneigenen Banken die Kundentreue um 15 % verbessern, sah sich jedoch außerstande, die Auswirkungen eines Anstiegs der Finanzierungskosten um 100 Basispunkte auf die Verkaufszahlen hochzurechnen (wies jedoch darauf hin, dass es solche Auswirkungen gebe).
- (282) Somit ergibt sich aus den Stellungnahmen der interessierten Drittparteien, dass sich für eine konzerneigene Bank im Falle niedrigerer Finanzierungskosten die Möglichkeit eröffnet, potenziellen Kunden attraktivere Finanzierungsbedingungen zu bieten. Derartige wettbewerbsfähige Kreditangebote wirken sich unmittelbar auf den Kraftfahrzeugverkauf aus und dürften auch heute einer der Hauptfaktoren sein, mit denen sich der Verkauf steigern lässt.
- (283) Des Gleichen wird in einer Veröffentlichung von Morgan Stanley vom 21. August 2012 erläutert, wie die niedrigen Finanzierungskosten, die der Finanzsparte eines Automobilherstellers zugutekommen, der Marke die Möglichkeit geben können, Fahrzeuge zu niedrigeren Gesamtbetriebskosten („Total COST of Ownership“ oder abgekürzt TCO) anzubieten als die Wettbewerber. Ganz allgemein wird in dieser Studie aufgezeigt, dass der wichtigste Faktor bei der Bestimmung der TCO eines Fahrzeugs die Finanzierungskosten der konzerneigenen Bank des Automobilherstellers sind.⁽⁴²⁾ Mit attraktiven Finanzierungsangeboten trägt eine konzerneigene Bank also unmittelbar dazu bei, die TCO der Fahrzeuge der Marke zu senken. Nun besteht aber in den Segmenten B und C, in denen die PSA-Gruppe den größten Teil ihrer Verkäufe tätigt, ein besonders hoher Finanzierungsbedarf.
- (284) In einer aktuellen Studie von Moody's⁽⁴³⁾ vom 5. Februar 2013 wurde die wichtige Rolle der konzerneigenen Banken dadurch bestätigt, dass sie als „Schlüsselemente der Strategie von Automobilkonzernen“ bezeichnet wurden. Vor dem Hintergrund der Krise und sinkender Verkaufszahlen seien die Automobilkonzerne zudem eher geneigt, konzerneigene Banken zu nutzen, um den Verkauf ihrer Erzeugnisse anzukurbeln. Dieser besondere Zusammenhang muss bei der Analyse der Gefahr von Wettbewerbsverzerrungen, zu denen es durch die in Rede stehende Beihilfe kommen könnte, ebenfalls berücksichtigt werden.
- (285) Gemäß dem von den französischen Behörden vorgelegten Rentabilitätsplan der BPF dürften die konzerneigenen Banken übrigens aufgrund von vier wesentlichen Faktoren (vgl. Erwägungsgrund 116) in Zukunft eine noch größere Rolle spielen.
- (286) Die staatliche Garantie wird sich folglich unmittelbar auf das Wettbewerbsverhalten der BPF auswirken, deren ohnehin wichtige Rolle entsprechend den Markttrends, die in dem in Erwägungsgrund 285 erwähnten Rentabilitätsplan beschrieben sind, noch zunehmen dürfte.
- (287) Hierzu stellt die Kommission fest, dass es im Gebiet der Union viele Finanzinstitute gibt und zwischen Mitgliedstaaten Kapitalverkehr stattfindet.
- (288) Daraus schließt die Kommission, dass die fragliche Maßnahme die Position der BPF gegenüber ihren Wettbewerbern auch im Handel zwischen den Mitgliedstaaten stärken könnte.
- (289) Die Kommission gelangt daher zu dem Schluss, dass diese staatliche Garantie eine staatliche Beihilfe darstellt, deren Bruttosubventionsäquivalent sich auf 486 Mio. EUR beläuft. Direkter Begünstigter dieser Garantie ist die BPF, doch kommt sie letztendlich der Unternehmensgruppe insgesamt zugute, da die BPF den Verkauf im Zusammenhang mit dem Kerngeschäft der Gruppe, der Automobilproduktion, finanziert.

⁽⁴²⁾ Vgl. Morgan Stanley, 21. August 2012, „Volkswagen — It's Cheaper to Own a VW“.

⁽⁴³⁾ Vgl. Moody's, 5. Februar 2013, „Key rating drivers for European car financiers“.

8.1.2. ÖFFENTLICHE FÖRDERMITTEL FÜR DIE PSA-GRUPPE ZUR DURCHFÜHRUNG DES FUE-PROJEKTS „50CO₂CARS“

- (290) Die öffentlichen Mittel ⁽⁴⁴⁾, die der PSA-Gruppe zur Durchführung des FuE-Projekts „50CO₂Cars“ gewährt werden, entsprechen der Definition staatlicher Beihilfen im Sinne von Artikel 107 AEUV. Die französischen Behörden haben diese Maßnahme als Umstrukturierungsbeihilfe angemeldet.

8.1.2.1. *Zum Vorliegen staatlicher Mittel*

- (291) Die öffentlichen Mittel stammen aus der Mittelzuweisung, die der Staat im Rahmen der Aktion „Fahrzeug der Zukunft“ des Programms „Investitionen für die Zukunft“ an die ADEME vorgenommen hat. Die öffentlichen Gelder für das Projekt „50CO₂Cars“ werden nämlich von Frankreich im Rahmen des Programms „Investitionen in die Zukunft“ bereitgestellt, das kraft des Haushaltsberichtigungsgesetzes Nr. 2010-237 vom 9. März 2010 aufgelegt wurde. Dies bestätigt, dass diese Maßnahme vom Staat durchgeführt wird.

8.1.2.2. *Zum Vorliegen eines wirtschaftlichen Vorteils*

- (292) Da der Zuschuss zur Deckung der FuE-Ausgaben der PSA-Gruppe beiträgt, verschafft er ihr einen wirtschaftlichen Vorteil.

8.1.2.3. *Zum selektiven Charakter des Vorteils*

- (293) Die Maßnahme richtet sich speziell an die Träger des FuE-Projekts „50CO₂Cars“, an dem die PSA-Gruppe beteiligt ist, sodass ihr keine allgemeine Geltung zugeschrieben werden kann.

8.1.2.4. *Zu den Bedingungen der Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten und der Verfälschung des Wettbewerbs*

- (294) Da die PSA-Gruppe im Automobilbau und somit in einem Wirtschaftssektor tätig ist, der dem innereuropäischen Handel offensteht, könnte die Maßnahme den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen, die Position der PSA-Gruppe gegenüber ihren Wettbewerbern auf den betreffenden Märkten verändern und den Wettbewerb auf dem Binnenmarkt verfälschen.
- (295) Die Kommission kann somit feststellen, dass die finanzielle Unterstützung, die Frankreich der PSA-Gruppe in Form rückzahlbarer Vorschüsse zur Durchführung des Projekts „50CO₂Cars“ gewährt, eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt.
- (296) Schließlich erkennt die Kommission an, dass die rückzahlbaren Vorschüsse eine besondere Art von Beihilfeinstrument sind. Sofern es sich um ein „Darlehen“ zugunsten der PSA-Gruppe zur Durchführung des Projekts „50CO₂Cars“ handelt, wird die Rückzahlung dieses Darlehens vom Ergebnis dieses FuE-Projekts abhängig sein. Da die Erfolgsaussichten oder denkbare Misserfolge im Voraus nicht bekannt sind, ist es der Kommission nicht möglich, das Bruttosubventionsäquivalent dieser Beihilfen in Form rückzahlbarer Vorschüsse zu berechnen. Ausgehend von dem Worst-Case-Szenario, in dem keine Rückzahlung erfolgt, wird die Kommission den gesamten rückzahlbaren Vorschuss vorsichtshalber als Aufschlag zu dem fraglichen Beihilfebetrug berücksichtigen.

8.2. RECHTSGRUNDLAGE FÜR DIE WÜRDIGUNG

- (297) In Artikel 107 Absätze 2 und 3 AEUV sind Ausnahmen zu der in Absatz 1 dieses Artikels verankerten allgemeinen Unvereinbarkeit vorgesehen. Die Ausnahmeregelungen nach Artikel 107 Absatz 2 AEUV sind offensichtlich im vorliegenden Fall nicht anwendbar.
- (298) In ihrem Rettungsbeschluss hatte die Kommission die Beihilfe auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV vorläufig für vereinbar erklärt, wobei sie allerdings feststellte, dass die staatliche Garantie, mit der die Liquiditätsprobleme der BPF umgehend bewältigt werden sollten, auch der PSA-Gruppe einen Vorteil verschaffte. Diese Feststellung wurde übrigens von den französischen Behörden nicht in Abrede gestellt. Die Kommission hob außerdem hervor, dass die Liquiditätsprobleme der Banktochter auf strukturelle Schwierigkeiten der Unternehmensgruppe zurückzuführen sind. In diesem Zusammenhang haben sich die französischen Behörden verpflichtet, für die gesamte PSA-Gruppe einen Umstrukturierungsplan im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien vorzulegen, der auch die Rentabilität der BPF gewährleisten sollte. Die französischen Behörden haben gemäß ihrer Verpflichtung einen Rentabilitätsplan für die BPF und einen Umstrukturierungsplan für die PSA-Gruppe mitgeteilt.

⁽⁴⁴⁾ Diese Finanzierungen wurden ursprünglich als Zuschüsse (in Höhe von 24,5 Mio. EUR) und rückzahlbare Vorschüsse (in Höhe von 61,4 Mio. EUR) angemeldet. Unter Berücksichtigung der von den französischen Behörden vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahme (die in Erwägungsgrund 256 genannt sind) werden sie letztlich in rückzahlbare Vorschüsse in Höhe von 85,9 Mio. EUR umgewandelt.

- (299) Der Rentabilitätsplan für die BPF muss anhand von Abschnitt 2 der Mitteilung der Kommission über die Wiederherstellung der Rentabilität und die Bewertung von Umstrukturierungsmaßnahmen im Finanzsektor im Rahmen der derzeitigen Krise gemäß den Beihilfenvorschriften beurteilt werden ⁽⁴⁵⁾.
- (300) Die Kommission wies bereits in Erwägungsgrund 84 ihres Rettungsbeschlusses darauf hin, dass der Umstrukturierungsplan auf der Grundlage von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe c AEUV und insbesondere anhand der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien geprüft werden müsse. Es steht nämlich fest, dass die Beihilfen mit dem Ziel gewährt wurden, die langfristige Rentabilität eines Unternehmens wiederherzustellen, und daher müssen sie mit diesen Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, die als Rechtsgrundlage für die Würdigung herangezogen werden, in Einklang stehen. Weiterhin stellt die Kommission fest, dass dieser Schlussfolgerung nicht entgegensteht, dass die im Rahmen des Umstrukturierungsplans geplanten Beihilfen teilweise in Form von Beihilfen für ein FuE-Vorhaben gewährt werden. Die Einbeziehung einer FuE-Komponente in einen Umstrukturierungsplan ist unter der doppelten Voraussetzung akzeptabel, dass die geplanten Maßnahmen für die Wiederherstellung der Rentabilität des Unternehmens tatsächlich notwendig sind und alle Bestandteile des Umstrukturierungsplans (einschließlich des FuE-Aufwands) den Anforderungen der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien genügen.
- (301) Gemäß Randnummer 21 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien dürfen die Auflagen, die im Hinblick auf die Vereinbarkeit der staatlichen Förderung von FuE des Unternehmens in Schwierigkeiten erteilt werden, nicht dazu führen, dass die Grundsätze der Gemeinschaftsvorschriften, die für finanziell solide Unternehmen gelten, umgangen werden.
- (302) Die Kommission stellt fest, dass keiner der Beteiligten die Wahl der Rechtsgrundlagen kritisiert hat.

8.3. ZULÄSSIGKEIT DER UMSTRUKTURIERUNGSBEIHILFEN

- (303) Um Anspruch auf Umstrukturierungsbeihilfen zu haben, muss ein Unternehmen zunächst als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne von Abschnitt 2.1 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien angesehen werden können.
- (304) In Erwägungsgrund 150 des Einleitungsbeschlusses stellte die Kommission fest, dass sich die PSA-Gruppe im Sinne von Randnummer 11 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien in Schwierigkeiten befand. Dies zeigte sich anhand des Vorliegens der hierfür typischen Symptome: steigende Verluste, sinkende Umsätze, Überkapazitäten, verminderter Cashflow, schwindende Marktanteile. Die Tatsache, dass die BPF ihren Finanzierungsplan für den Zeitraum 2013-2016 nicht ohne die staatliche Garantie fertigstellen konnte, zeigt zudem, dass die Unternehmensgruppe nicht hinreichend in der Lage war, sich aus eigener Kraft oder mit Mitteln ihrer Eigentümer/Anteilseigner oder Fremdmitteln zu sanieren.
- (305) Die Kommission kam daher in Erwägungsgrund 151 des Einleitungsbeschlusses zu dem Schluss, dass die PSA-Gruppe und folglich indirekt auch die BPF Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne von Abschnitt 2.1 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien sind.
- (306) In Erwägungsgrund 152 des o. g. Beschlusses stellte die Kommission außerdem fest, dass weder die PSA-Gruppe noch ihre Tochtergesellschaft BPF neu gegründete Unternehmen seien, und dass, da es sich bei dem Begünstigten um eine Unternehmensgruppe handele, nicht davon auszugehen sei, dass die Schwierigkeiten des Unternehmens auf eine willkürliche Kostenverteilung innerhalb der Gruppe zurückzuführen seien. Wie von den französischen Behörden dargelegt, hängen nämlich die Schwierigkeiten der Gruppe im Wesentlichen mit spezifischen Gründen der Unternehmensgruppe und mit den verschlechterten Bedingungen auf dem europäischen Automobilmarkt zusammen.
- (307) Die Kommission sieht folglich keinen Grund, die im Einleitungsbeschluss enthaltene Beurteilung zur Förderfähigkeit des Unternehmens auf der Grundlage der Randnummern 11 und 13 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien zu ändern. Keine der interessierten Drittparteien hat nämlich in dieser Frage Einspruch erhoben.
- (308) Die Kommission stellt daher abschließend fest, dass die Bedingungen von Abschnitt 2.1 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien erfüllt sind.

⁽⁴⁵⁾ ABL C 195 vom 19.8.2009, S. 9.

8.4. WIEDERHERSTELLUNG DER LANGFRISTIGEN RENTABILITÄT

8.4.1. UMSTRUKTURIERUNGSPLAN DER PSA-GRUPPE

- (309) Da sich ihre Lage unablässig verschlechterte, führt die PSA-Gruppe im Rahmen des Plans „Rebond 2015“ seit 2012 Maßnahmen durch, die die Wiederherstellung der Rentabilität der Unternehmensgruppe auf lange Sicht vorantreiben könnten. Dies trifft insbesondere auf Maßnahmen zum Abbau der Überkapazitäten der Unternehmensgruppe im Segment B und die geplanten Sparmaßnahmen zu. Der Plan „Rebond 2015“ umfasst Folgendes:
- a) eine Reorganisation der industriellen Basis in Frankreich und eine am 12. Juli 2012 angekündigte Senkung der Strukturkosten mit einem geschätzten Volumen von 600 Mio. EUR; vorgesehen sind in diesem Rahmen die Einstellung der Produktion in Aulnay bis 2014, die Anpassung der Produktionsanlagen am Standort Rennes, Sanierungsmaßnahmen an den Standorten Aulnay und Rennes und Strukturanpassungen der Gruppe;
 - b) eine spürbare Senkung der Investitionsausgaben um 550 Mio. EUR ab 2013, nachdem die hohen Investitionen für Kapazitäten in Russland, Lateinamerika und China abgeschlossen sind;
 - c) eine Optimierung der Produktionskosten, insbesondere dank der strategischen Allianz mit GM, um 350 Mio. EUR, wobei die Einsparungen zur einen Hälfte durch die ersten Synergieeffekte beim Einkauf und zur anderen Hälfte durch die Aktionspläne zu den Stückkosten in den Bereichen Entwurf und Herstellung erzielt werden sollen.
- (310) Die Kommission hatte in dem Beschluss zur Einleitung des Verfahrens Zweifel an der Wiederherstellung der Rentabilität in zweierlei Hinsicht geäußert.
- a) Erstens könnten sich die Annahmen hinsichtlich der Marktentwicklung als zu optimistisch erweisen.
 - b) Zweitens wollte die Kommission prüfen, inwieweit das Vorhaben „50CO₂Cars“ zur Wiederherstellung der Rentabilität beitragen kann.

8.4.1.1. *Zu den Annahmen zur Marktentwicklung*

- (311) In den Stellungnahmen der interessierten Drittparteien wird der Auffassung, dass es sinnvoll sei, die Prognosen des Instituts IHS Global Insight zur Marktentwicklung zu verwenden, nicht widersprochen. Insbesondere wurde in der Stellungnahme von Fiat bestätigt, dass dieses Institut für die Automobilhersteller die wichtigste Quelle für Finanzprognosen sei.
- (312) Die Kommission gibt zu bedenken, dass die Prognosen dieses Instituts allerdings optimistischer als die anderer Quellen des Marktes wie etwa die Prognosen von Standard & Poor's ausfallen. ⁽⁴⁶⁾
- (313) Die Kommission stellt fest, dass mit den gegenüber dem Einleitungsbeschluss aktualisierten Umsatzprognosen teilweise auf die Bedenken reagiert wurde, die sie hinsichtlich der Glaubwürdigkeit der von Frankreich in der Vorprüfungsphase vorgelegten Prognosen geäußert hatte. Im Übrigen wurden die Investitionsaufwendungen trotz des geringeren Umsatzes in den Prognosen nicht nach unten korrigiert, sodass sich das nicht negativ auf die künftigen Verkaufszahlen auswirken wird.
- (314) Etwaige Abweichungen von den mittleren Prognosen müssen im Hinblick auf ihre möglichen Auswirkungen auf die Fähigkeit der PSA, ihre Tätigkeit in einem ungünstigen Szenario fortzuführen, analysiert werden. Die Schwierigkeiten der Unternehmensgruppe, die zur Intervention des Staates führten, hingen mit der Fähigkeit der BPF zusammen, sich in ausreichendem Maße Kapital an den Märkten zu beschaffen, um den Verkauf von Fahrzeugen der Gruppe finanzieren zu können. Im Übrigen teilte Frankreich, selbst nach einer Wertberichtigung des Gesamtvermögenswerts der Automobilsparte um 3,888 Mrd. EUR, die in den Abschlüssen per 31. Dezember 2012 ausgewiesen wurde, der Kommission nicht mit, dass die Gruppe über keine ausreichenden Eigenmittel verfügen würde. Nach Ansicht der Kommission sollte daher hauptsächlich analysiert werden, wie hoch die industrielle Nettoverschuldung der Unternehmensgruppe in den ungünstigen Szenarien ist.
- (315) Die Zweifel der Kommission hinsichtlich der Rentabilität der Gruppe konnten in Anbetracht der in Abschnitt 7.1 beschriebenen Verpflichtung Frankreichs ausgeräumt werden; demnach wird der PSA auferlegt, hinreichende Maßnahmen zu ergreifen, um alle Liquiditätslücken, die sich aus einer ungünstigen Entwicklung der Verkaufszahlen ergeben und die Nettoverschuldung der PSA von ihrem Kurs abdriften lassen könnten, zu schließen. So würde die Verschuldungshöhe [...] unter [...] Mrd. EUR gesenkt werden, ein Wert, der mit den aktuellen Prognosen der Analysten im Einklang steht. Im Rahmen dieser Verpflichtung bleibt es der PSA

⁽⁴⁶⁾ Im Bericht „For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region“ vom 24. April 2013 wird prognostiziert, dass der europäische Markt das Volumen von 2011 erst 2018 wieder erreichen wird, während dies nach den in Prognosen von IHS ab 2014 der Fall sein wird.

überlassen, das geeignetste Mittel für die Stabilisierung der Nettoverschuldung zu wählen, beispielsweise einen Kapazitätsabbau oder den Verkauf von Beteiligungen. Des Weiteren stellt die Kommission fest, dass Frankreich zugesagt hat, im Falle des Scheiterns der Korrekturmaßnahmen oder des Überschreitens eines Nettoverschuldungsziels in zwei aufeinanderfolgenden Jahren den Plan insgesamt neu anzumelden.

- (316) In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Bedenken hinsichtlich der Wiederherstellung der Rentabilität, die sie in ihrem Einleitungsbeschluss geäußert hatte, ausgeräumt sind.

8.4.1.2. Zum Beitrag des Vorhabens „50CO₂Cars“ zur Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe

- (317) In Erwägungsgrund 167 des Einleitungsbeschlusses stellte sich die Kommission die Frage, inwieweit das Projekt „50CO₂Cars“ zur Umstrukturierung und Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe beitragen würde.

a) Vorbemerkung zum Einwand Frankreichs gegen die im Einleitungsbeschluss vorgeschlagene Prüfungsmethode

- (318) Wie aus Erwägungsgrund 152 ersichtlich wird, widersprechen die französischen Behörden der von der Kommission in ihrem Einleitungsbeschluss vorgeschlagenen Methode, mit der geprüft werden soll, ob und gegebenenfalls inwieweit das Projekt „50CO₂Cars“ zur Wiederherstellung der Rentabilität der PSA beiträgt. Nach Ansicht Frankreichs beruhen die Bedenken der Kommission nach ihrer vorläufigen Prüfung auf der Annahme, dass das Projekt „50CO₂Cars“ nur dann für die Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe erforderlich sein könne, wenn es ihr ermögliche, den Rückstand im FuE-Bereich gegenüber den Wettbewerbern aufzuholen. Überdies stütze sich die von der Kommission ins Auge gefasste Methode auf ein „rechtlich innovatives“ Kriterium, dessen Notwendigkeit die französischen Behörden bestreiten, da das übrige Vorbringen ihres Erachtens ausreiche, einen positiven Beitrag des Projekts „50CO₂Cars“ zur Wiederherstellung der Rentabilität nachzuweisen.

- (319) Die Kommission stellt in Frage, dass die von ihr im Einleitungsbeschluss vorgeschlagene Methode auf diese Weise zusammengefasst werden kann, und möchte die folgenden Klarstellungen vornehmen.

- (320) Laut Randnummer 17 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien stützt sich eine Umstrukturierung „auf einen realistischen, kohärenten und weitreichenden Plan zur Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität eines Unternehmens“. Dieses Ziel der „Reorganisation und Rationalisierung der Tätigkeiten des Unternehmens auf einer effizienteren Grundlage“ kann durch verschiedene Maßnahmen erreicht werden:

- „den Rückzug aus defizitären Geschäftsbereichen“
- „die Umstrukturierung von Geschäftsbereichen, die wieder wettbewerbsfähig werden können“
- „eine Diversifizierung durch Aufnahme neuer rentabler Tätigkeiten“.

- (321) Die Kommission ist der Ansicht, dass die Einbeziehung von FuE-Tätigkeiten in einen Umstrukturierungsplan am ehesten durch die dritte Säule, die Diversifizierung, gerechtfertigt werden kann. Diese Begründung würde gegebenenfalls auf der Notwendigkeit beruhen, das Unternehmen in Schwierigkeiten dabei zu unterstützen, im Wege der Neuausrichtung seiner Produktion durch Innovation neue gewinnversprechende Absatzmärkte zu finden.

- (322) Aus den (in Erwägungsgrund 149) zusammengefassten Äußerungen der französischen Behörden geht hervor, dass sie diese Analyse im Übrigen zu teilen und davon auszugehen scheinen, dass es die Aufrechterhaltung von FuE-Investitionen einem Unternehmen in Schwierigkeiten ermöglichen kann, „die langfristige Rentabilität wiederherzustellen“. Die Kommission betrachtet jedoch die von Frankreich in Fußnote 30 zu Erwägungsgrund 149 angeführten Präzedenzfälle als nicht relevant. Während nämlich im vorliegenden Fall die Durchführung eines FuE-Vorhabens im Rahmen eines Umstrukturierungsplans positiv zur Wiederherstellung der Rentabilität eines Unternehmens in Schwierigkeiten beitragen könnte, stellte die Kommission in jenen Fällen fest, dass die Rentabilität durch die Einführung neuer Produkte auf der Grundlage „vorhandener“ Kenntnisse (und nicht von Forschung und Entwicklung) wiederhergestellt werden könnte. So geht aus Erwägungsgrund 51 der Entscheidung der Kommission vom 1. Dezember 2004 (Staatliche Beihilfe — Frankreich — Unternehmen Bull, Rechtssache C-504/03) hervor, dass die neue Server-Reihe, deren Rolle im Hinblick auf den Umsatz und das Betriebsergebnis als „wichtig“ bezeichnet wird, auf einer Intel-Technologie und nicht einer vom Beihilfeempfänger entwickelten Technologie fußte. Des Gleichen wird aus Erwägungsgrund 98 der Entscheidung der Kommission vom 3. Juli 2001 (Staatliche Beihilfe — Spanien — Babcock Wilcox Espana SA, Rechtssache C-33/98) deutlich, dass die Technologie, mit deren Hilfe NewCo ein neues Segment des spanischen Marktes abdecken konnte, bereits existierte. Schließlich erkennt die Kommission nicht, dass Erwägungsgrund 236 ihrer Entscheidung vom

18. Februar 2004 (Staatliche Beihilfe — Deutschland — Bankgesellschaft Berlin AG, Rechtssache C-28/02) relevant wäre, da sie dort feststellte, dass sie die Rolle der „neuen Produkte und Vertriebskanäle“ bei der Wiederherstellung der Rentabilität der in Schwierigkeiten befindlichen Bank nicht abschließend beurteilen könne.

- (323) Die Kommission möchte betonen, dass dieses Ziel mit dem ganz anderen Ziel der Förderung von FuE und Innovation⁽⁴⁷⁾, das mit anderen Fördermitteln an Unternehmen, die sich nicht in Schwierigkeiten befinden, verfolgt wird, nicht verwechselt werden darf. Diesbezüglich ist an Randnummer 20 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien zu erinnern, wo es eindeutig heißt:

„Da es in seiner Existenz bedroht ist, kann ein Unternehmen in Schwierigkeiten nicht als geeignetes Mittel zur Verwirklichung anderer politischer Ziele dienen, bis seine Rentabilität gewährleistet ist. Nach Auffassung der Kommission können Beihilfen an Unternehmen in Schwierigkeiten deswegen nur dann zur Entwicklung von Wirtschaftszweigen beitragen, ohne den Handel so weit zu beeinträchtigen, dass dies dem gemeinschaftlichen Interesse zuwiderläuft, wenn die in den vorliegenden Leitlinien beschriebenen Voraussetzungen erfüllt sind. [...]“

- (324) Die Kommission vertritt die Auffassung, dass mit ein und derselben Beihilfe nicht zwei unterschiedliche Ziele wirkungsvoll verfolgt werden können, und dass demzufolge Beihilfen, die ein Mitgliedstaat im Rahmen eines Umstrukturierungsplans gewährt, selbst wenn sie von diesem so dargestellt werden, als könnten sie sich positiv auf die Förderung von FuE auswirken, die Wiederherstellung der Rentabilität des Empfängers zum Ziel haben müssen. Ihre Vereinbarkeit muss im Hinblick auf dieses vorrangige Ziel geprüft werden.

- (325) Soweit es sich um „FuE-Investitionen“ handelt, muss der Mitgliedstaat zudem den Nachweis erbringen, dass die geförderten Tätigkeiten mit den übrigen Festlegungen des Plans im Einklang stehen (und für dessen Erfolg notwendig sind). Denn in Randnummer 45 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien heißt es:

„Die Beihilfe darf weder ganz noch teilweise zur Finanzierung von Neuinvestitionen verwendet werden, die für die Wiederherstellung der Rentabilität nicht **unbedingt notwendig** sind.“

- (326) Im Hinblick auf die Prüfung der Frage, ob die FuE-Arbeiten in Form des Vorhabens „50CO₂Cars“ wirklich eine unternehmensinterne Maßnahme zur Verbesserung der Rentabilität des Unternehmens in Schwierigkeiten darstellen und deshalb unter Umständen im Umstrukturierungsplan vorgesehen werden dürfen (Randnummer 35 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien), befindet sich die von der Kommission in den Erwägungsgründen 168 bis 217 des Einleitungsbeschlusses dargelegte Analyse auf einer Linie mit den Bestimmungen von Randnummer 36 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien, aus denen eindeutig hervorgeht, dass die „Umstände, die zu den Schwierigkeiten des Unternehmens geführt haben“, als Grundlage für die Beurteilung der Frage dienen müssen, ob die vorgeschlagenen Maßnahmen angemessen sind. Deshalb hat die Kommission im Einleitungsbeschluss nacheinander Folgendes geprüft:

- a) in den Erwägungsgründen 168 bis 192, ob das Vorhaben „50CO₂Cars“ der PSA-Gruppe helfen könnte, ihren Rückstand im FuE-Bereich, den die französischen Behörden in Erwägungsgrund 16 als eine der strukturellen Schwierigkeiten der Gruppe dargestellt hatten, aufzuholen;
- b) in den Erwägungsgründen 193 und 194, ob das Vorhaben „50CO₂Cars“ der PSA-Gruppe dabei helfen könnte, ihre Produktionsanlagen und die Struktur ihrer Kosten und insbesondere ihrer Arbeitskosten, die in Erwägungsgrund 15 als weitere strukturelle Nachteile der PSA-Gruppe dargestellt wurden, rationaler zu gestalten;
- c) in den Erwägungsgründen 208 bis 217, ob es die im Projekt „50CO₂Cars“ vorgesehenen neuen Mild-Hybrid-Technologien der PSA ermöglichen, ihre nicht nur konjunkturbedingten (die in Erwägungsgrund 11 des Einleitungsbeschlusses aufgezeigte Schrumpfung des Marktes in Europa), sondern auch strukturellen Schwierigkeiten (die in Erwägungsgrund 14 des Einleitungsbeschlusses genannte „Schere“) zu überwinden.

- (327) Der Einleitungsbeschluss stützte sich somit auf die Elemente, die die französischen Behörden in der Vorprüfungsphase als Umstände angegeben hatten, die zu den Schwierigkeiten des Unternehmens geführt haben sollen. Die Kommission unterbreitete jedoch keine Aufstellung kumulativer und/oder ausschließlicher Kriterien, anhand derer hätte geprüft werden können, ob das Projekt „50CO₂Cars“ der Umstrukturierung der Unternehmensgruppe „angemessen“ war (oder nicht).

⁽⁴⁷⁾ Wie in Erwägungsgrund 39 klargestellt, ist der FuEul-Rahmen nicht auf Unternehmen in Schwierigkeiten anwendbar, wobei dieser Ausschluss übrigens gemäß Nummer 16 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien für die gesamte Laufzeit des Umstrukturierungsplans gilt: „Sobald ein Umstrukturierungs- oder Liquidationsplan, für den eine Beihilfe beantragt worden ist, erstellt ist und durchgeführt wird, gilt jede weitere Beihilfe als Umstrukturierungsbeihilfe.“

(328) Die (in Erwägungsgrund 210 des Einleitungsbeschlusses erwähnte und in Erwägungsgrund 147 in Erinnerung gebrachte) Markttendenz, der zufolge die Dieselfahrzeuge beim Absatz durch Fahrzeuge mit Ottomotor verdrängt würden, wurde von den Behörden in der Vorprüfungsphase nicht als Hindernis auf dem Weg zur Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe angeführt, sondern als bloßes Element der Rahmenbedingungen, dessen ungeachtet übrigens, wie in Erwägungsgrund 214 des Einleitungsbeschlusses ausgeführt, „den von der PSA durchgeführten Marktstudien zufolge (...) eine Marktchance für sparsame Diesel-Hybrid-Systeme“ bestanden hätte.

(329) Auf jeden Fall ist es das Ziel dieses förmlichen Verfahrens, dem Mitgliedstaat die Möglichkeit zu geben, alle von ihm als notwendig erachteten Nachweise für die Rechtmäßigkeit der fraglichen Beihilfe zu erbringen und insbesondere die Umstände näher darzulegen, die zu den Schwierigkeiten des Unternehmens geführt haben und die zu beschreiben er gegebenenfalls in der Vorprüfungsphase unterlassen hat. Genau das konnten die französischen Behörden im vorliegenden Fall tun.

b) Untersuchung der Frage, inwieweit das Vorhaben „50CO₂Cars“ zur Umstrukturierung der PSA-Gruppe beigetragen hat

(330) Laut der Stellungnahme der französischen Behörden (die in den Erwägungsgründen 147 bis 151 zusammengefasst ist) zielt das Vorhaben „50CO₂Cars“ darauf ab, eine „kostengünstige“ Technologie zur Senkung des Kraftstoffverbrauchs und des CO₂-Ausstoßes von Dieselmotoren zu beherrschen.

i) Beitrag zur Überwindung der strukturellen Nachteile der PSA-Gruppe

(331) **Umkehrung des Abwärtstrends beim Verkauf von Fahrzeugen mit Dieselantrieb:** In Erwägungsgrund 211 des Einleitungsbeschlusses hatte die Kommission die Frage aufgeworfen, inwieweit eine FuE-Investition in eine Diesel-Hybrid-Technologie mit dem Umstrukturierungsplan im Einklang stehe, da doch der unlängst festgestellten (und für die kommenden Jahre vorausgesagten) Markttendenz zufolge der Dieselantrieb beim Absatz durch den Benzinantrieb verdrängt werde.

(332) Hierzu ergibt sich aus der von Frankreich vorgetragenen und in Erwägungsgrund 148 dargelegten Begründung, dass in Anbetracht der aktuellen Struktur des Produktionssystems der PSA-Gruppe (das im Wesentlichen auf Dieselfahrzeuge ausgerichtet ist, die im Jahr 2012 [60-80]* % der Verkäufe in Europa ausmachten) eine Strategie der „Hinnahme“ statt der „Begleitung“ der Tendenz, die in Richtung Ottomotor und nicht in Richtung Dieselmotor weist, in dem Bemühen, die Rentabilität der Gruppe kurz- oder mittelfristig wiederherzustellen, weniger hilfreich sein könnte. Hierzu stellt die Kommission fest, dass der Autohersteller Toyota in seiner in Erwägungsgrund 203 dargelegten Stellungnahme einräumt, dass es einen Markt für den Diesel-Hybridantrieb geben könnte, wobei jedoch der Absatz aufgrund der höheren Kosten der Diesel-Technologie unter dem der Benzin-Hybridfahrzeuge liegen dürfte. Unter diesem Gesichtspunkt könnte die Entwicklung einer „kostengünstigen“ Diesel-Hybridlösung, auf die das Projekt „50CO₂Cars“ Anspruch erhebt, nach dessen Umsetzung dazu beitragen, dem schrumpfenden Absatz von Dieselfahrzeugen, unter dem die PSA-Gruppe derzeit zu leiden hat, entgegenzutreten. Längerfristig, und wenn sich die bislang festgestellten Grundtendenzen, wie von Toyota prognostiziert, fortsetzen (sodass weiterhin mehr Benzin-Hybridfahrzeuge als Diesel-Hybridfahrzeuge verkauft werden), könnten die wichtigsten Bauteile des Hybridsystems „50CO₂Cars“ an die Sockel von Benzinmotoren angepasst werden (siehe Erwägungsgrund 50 des Einleitungsbeschlusses).

(333) Daher teilt die Kommission die Ansicht der französischen Behörden, dass die Strategie der PSA zur Entwicklung einer Technologie, die Dieselmotoren in ökologischer Hinsicht zu einem besseren Image verhelfen und dafür sorgen könnte, dass sie für die Verbraucher, insbesondere in Europa, wirtschaftlich attraktiv bleiben, die kurz-/mittelfristige Rentabilität der Produktionsanlagen der PSA-Gruppe verbessern und somit zur Wiederherstellung ihrer Rentabilität nach Umsetzung des Umstrukturierungsplans beitragen könnte.

(334) **Aufholen des Rückstands im FuE-Bereich:** Obwohl die französischen Behörden die Relevanz dieses Kriteriums bestreiten, ergibt sich aus dem Erwägungsgrund 152 (c) oben, dass es das Vorhaben „50CO₂Cars“ ermöglichen könnte, einen eventuellen Rückstand der Gruppe im FuE-Bereich aufzuholen; dies gilt insbesondere für die Produktivität der durchgeführten technologischen Innovationsmaßnahmen (Zusammenlegung der Mittel in einem Forschungskonsortium unter der Schirmherrschaft der ADEME), die Standardisierung bestimmter Kraftfahrzeugteile (insbesondere des Antriebssystems), die Technologien zur Senkung des Verbrauchs/der Emissionen von Dieselmotoren und die DCT-Getriebe. Ziel dieser Bemühungen ist, das Hybrid-System für die Verbraucher „kostengünstiger“ zu gestalten, in dem Sinne, dass die Architektur des Hybridantriebs weitgehend standardisiert und hinsichtlich der Energieeffizienz und der Produktionskosten optimiert würde.

(335) In Erwägungsgrund 184 wird auf die Auffassung von GM verwiesen, dass alle Hersteller Technologievorhaben zur Verringerung der Abgasemissionen durchführen, während Fiat (Erwägungsgrund (189)) bekräftigt, dass die in den EU-Vorschriften festgelegten CO₂-Emissionsnormen eine Herausforderung darstellten, der sie sich alle stellen müssten. Toyota vertritt ebenfalls die Auffassung, dass die Entwicklung von Umwelttechnologien für die Hersteller zum Schlüsselfaktor für den Absatz werde (vgl. Erwägungsgrund 203). Vor dem Hintergrund dieser Vielzahl an

Technologien zur Senkung des Verbrauchs/der CO₂-Emissionen und weil es schwierig ist, Vorhersagen zu den künftigen Marktchancen der derzeit durchgeführten Forschungsarbeiten zu treffen, stellt die Kommission fest, dass die Beibehaltung eines gewissen technologischen Anspruchs seitens eines in Schwierigkeiten befindlichen Automobilherstellers ein Schlüssel zum Erfolg seiner Umstrukturierung bleibt. Ein Rückstand im FuE-Bereich könnte stattdessen die Aussichten auf eine kurz-/mittelfristige Erholung seines Absatzes und damit auf die Chancen der Wiederherstellung der Rentabilität erheblich belasten.

- (336) Angesichts der vorstehenden Erwägungen gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass das Vorhaben „50CO₂Cars“ sehr wohl helfen könne, bestimmte strukturelle Nachteile der PSA-Gruppe auszugleichen.

ii) *Anpassung der Produktionsanlagen an die Herausforderungen der Mild-Hybrid-Technologie*

- (337) Im Einleitungsbeschluss stellte sich die Kommission die Frage, ob die für die Entwicklung einer Mild-Hybrid-Technologie geplanten Mittel mit der in den übrigen Teilen des Umstrukturierungsplans vorgesehenen Rationalisierung der Kapazitäten im Einklang stehen.

- (338) Erwägungsgrund 154 ist zu entnehmen, dass die Investitionen im Produktionsbereich, die durch die Umsetzung des Projekts „50CO₂Cars“ und insbesondere die Anpassung der Produktionskapazitäten an die neuen Dieselmotoren und Hybridsysteme erforderlich werden, im Vergleich zu den während der Laufzeit des Umstrukturierungsplans vorgesehenen Gesamtinvestitionen nur begrenzten Umfang haben. Ihre finanziellen Auswirkungen wurden übrigens in den von den französischen Behörden übermittelten Berechnungen berücksichtigt. Was schließlich die Getriebe anbelangt, so teilt die Kommission die Auffassung der französischen Behörden, dass die Internalisierung einer Produktion, die gegenwärtig an japanische Zulieferer ausgelagert ist, bei Erfolg des Vorhabens „50CO₂Cars“ zur Wiederherstellung der Rentabilität der PSA beitragen wird, da sich die Margen des Herstellers erholen werden und dieser sowohl von Logistikkosten als auch von Wechselkursrisiken befreit wird.

- (339) Aufgrund dieser Fakten kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Anpassung der Produktionsanlagen der PSA an die Herausforderungen der Mild-Hybrid-Technologie mit der Umstrukturierung und der Wiederherstellung der Rentabilität der Gruppe im Einklang steht.

iii) *Ausrichtung des Unternehmens auf neue rentable Tätigkeiten*

- (340) Fiat hatte in seiner Stellungnahme (die in Erwägungsgrund 189 zusammengefasst ist) im Wesentlichen ausgeführt, dass der Motor, auf den das Projekt „50CO₂Cars“ abzielt, zwar technisch „machbar“ sei, die Stückkosten der damit ausgestatteten Fahrzeuge jedoch so stark ansteigen könnten, dass die Verbreitung der entwickelten Technologie im großen Maßstab wirtschaftlich ausgeschlossen sei.

- (341) Hierzu stellt die Kommission fest, dass der gegenwärtige hohe Preis der Full-Hybrid-Technologien erklärt, wieso sie nur in den oberen Marktsegmenten (den sogenannten „Premiumfahrzeugen“) verbreitet sind. Die geplante Strategie und die von der PSA und ihren Partnern unternommenen FuE-Bemühungen zielen konkret darauf ab, eine Hybridtechnologie mit einem besseren Preis-Leistungs-Verhältnis als bei herkömmlichen Lösungen zu finden: Senkung des CO₂-Ausstoßes um [10-20]* % gegenüber einem gleichwertigen Fahrzeug ohne Hybridantrieb zu Kosten, die [70-80]* % unter denen der HY425-Lösung liegen.

- (342) In Erwägungsgrund 216 des Einleitungsbeschlusses hatte die Kommission allerdings mit Bedauern festgestellt, dass sie die Auswirkungen der neuen Mild-Hybrid-Technologien auf den Absatz und die Rentabilität der PSA-Gruppe nicht beurteilen könne; sie hatte zum Ausdruck gebracht, dass sie gern über finanzielle Indikatoren, anhand derer in der Regel die Relevanz derartiger FuE-Investitionen untersucht wird, sowie über eine Analyse der Risiken, die die Rentabilität des Projekts beeinträchtigen könnten, verfügen würde.

- (343) Wie in Erwägungsgrund 150 ausgeführt, wäre die PSA ohne die spezielle staatliche Beihilfe für das Projekt „50CO₂Cars“ im Rahmen des Umstrukturierungsplans gezwungen gewesen, ein „kontrafaktisches“ Projekt zu erstellen, das darin bestanden hätte, ihre FuE-Investitionen auf das Minimum herunterzufahren, das erforderlich gewesen wäre, um mit der Weiterentwicklung der für den CO₂-Ausstoß geltenden Rechtsvorschriften Schritt zu halten. Als Finanzindikator nannten die französischen Behörden in Tabelle 15 unter Erwägungsgrund 155 (b) einen Nettogegenwartswert (im Folgenden „NPV“), der eine Differenz zum Ausdruck bringt, einen sogenannten „Differenz-NPV“, mit dem im Unterschied zum Standard-NPV (berechnet als die abgezinste Summe der durch eine

Investition generierten — positiven und negativen — Zahlungsströme) nicht die Rentabilität der Investition (Kapitalrendite), sondern die Rentabilitätsdifferenz zwischen zwei Investitionen, im vorliegenden Fall zwischen dem Vorhaben „50CO₂Cars“ (mit und ohne staatliche Beihilfe) und dem „kontrafaktischen“ Projekt, bewertet werden kann.

- (344) Davon ausgehend, dass, unabhängig vom zugrunde gelegten Abzinsungssatz ([10-13]* % bzw. [13-15]* %), das kontrafaktische Projekt auf jeden Fall einen höheren NPV als das Projekt „50CO₂Cars“ ohne Beihilfe aufweist (zwischen [60-100]* Mio. EUR beim eDCT, zwischen [20-70]* Mio. EUR beim Hybridantrieb der Nebenaggregate), gelangen die französischen Behörden zu dem Schluss, dass das Unternehmen ohne die Beihilfe spontan dazu veranlasst worden wäre, eher das Alternativvorhaben als das Projekt „50CO₂Cars“ durchzuführen. Die Kommission zweifelt allerdings an der Tragfähigkeit dieser Überlegung, die ihres Erachtens logischerweise zu der Schlussfolgerung führen müsste, dass bei einem Abzinsungssatz von [13-15]* % — bei dem die französischen Behörden unterstellten, er könne die aktuellen „Grundlagen“ der Finanzierungsbedingungen des Unternehmens am besten wiedergeben, obwohl der Satz von [10-13]* % offenbar generell zur Bewertung ihrer Investitionen herangezogen wurde — die PSA sich ebenfalls bevorzugt dem kontrafaktischen Projekt als dem Projekt „50CO₂Cars“ zuwenden würde, da die entsprechende Rentabilität seiner beiden Bestandteile höher wäre: [50-60]* Mio. EUR beim eDCT und [20-30]* Mio. EUR beim Hybridantrieb der Nebenaggregate.
- (345) Dementsprechend ist die Kommission der Ansicht, dass
- a) zum einen die Ergebnisse, zu denen man mit dem vorgeschlagenen Differenz-Indikator gelangen könnte, zu sehr von Ad-hoc-Annahmen in Bezug auf den Abzinsungssatz abhängen, der zur Berechnung des Differenz-NPV verwendet wird;
 - b) zum anderen dieser Indikator von seiner Struktur her keine wirtschaftliche Beurteilung der Gesamtauswirkung des Projekts „50CO₂Cars“ auf den Absatz und auf die finanziellen Aussichten der Unternehmensgruppe ermöglicht, sondern lediglich den inkrementellen Vergleich des Gewinns (beziehungsweise der Aufwendungen), der mit der Umsetzung des Projekts „50CO₂Cars“ erwirtschaftet wird, mit dem Gewinn, der mit nur zwei Bestandteilen des kontrafaktischen Projekts erzielt werden könnte.
- (346) Somit ist es nicht möglich, mit den von Frankreich angegebenen Finanzindikatoren die Auswirkungen des im Projekt „50CO₂Cars“ vorgesehenen Mild-Hybrid-Systems zu berücksichtigen. Die Kommission stellt daher fest, dass das Projekt „50CO₂Cars“ im Gegensatz zu dem kontrafaktischen Projekt einerseits ermöglicht, mehrere strukturelle Nachteile, unter denen die PSA-Gruppe derzeit leidet, zu überwinden: mit dem Projekt wird sie ihre Lage im Hinblick auf die Standardisierung der Bauteile verbessern und bestimmte Rückstände der Gruppe im FuE-Bereich aufholen können. In Anbetracht des geringen Umfangs des kontrafaktischen Projekts verbieten sich solche ehrgeizigen Ziele. Überdies würden die in dem kontrafaktischen Projekt vorgesehenen schrittweisen Entwicklungen, die erklärtermaßen lediglich dazu befähigen sollen, die Rechtsvorschriften auf dem Gebiet der CO₂-Emissionen einzuhalten, wahrscheinlich nicht ausreichen, um dem schrumpfenden Absatz von Dieselfahrzeugen der Unternehmensgruppe wirksam entgegenzutreten. Um schließlich zu prüfen, inwieweit die für jedes Projekt erforderlichen Mittel mit den übrigen Bestandteilen des Umstrukturierungsplans in Einklang stehen, hat die Kommission die Gesamtkosten des Projekts „50CO₂Cars“ ([300-400]* Mio. EUR entsprechend Tabelle 4 unter Erwägungsgrund 41) mit den möglichen Mehrkosten und Produktionsrisiken des kontrafaktischen Projekts verglichen, was eine mögliche Gewinneinbuße ergab, die nicht unerheblich ist und in Erwägungsgrund 148 auf [500-700]* Mio. EUR geschätzt wird.
- (347) Die Kommission stellt somit fest, dass der mit dem Projekt „50CO₂Cars“ angestrebte technologische Durchbruch im Gegensatz zu den im kontrafaktischen Projekt geplanten schrittweisen Verbesserungen im Erfolgsfall der PSA bis 2020 ein Wachstumspotenzial verschaffen und der PSA-Gruppe „eine Diversifizierung durch Aufnahme neuer rentabler Tätigkeiten“ ermöglichen könnte. Deshalb trägt das Projekt „50CO₂Cars“ besser zur Wiederherstellung der Rentabilität der Gruppe bei, als dies das kontrafaktische Projekt getan hätte.
- iv) Teilschlussfolgerung zu der Frage, inwieweit das Projekt „50CO₂Cars“ zur Umstrukturierung der PSA-Gruppe beiträgt
- (348) Aus der vorstehenden Analyse ergibt sich, dass das Projekt „50CO₂Cars“ als Bestandteil des Umstrukturierungsplans einen positiven Beitrag zur Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe leistet: Die mit der Umsetzung des Projekts verbundene Anpassung der Produktionsanlagen der Gruppe steht mit der Strategie und den für die Umstrukturierung verfügbaren Mitteln im Einklang, und im Falle eines erfolgreichen Verlaufs wird das Projekt nicht nur dazu beitragen, die Auswirkungen der strukturellen Schwierigkeiten des Unternehmens (hohe Empfindlichkeit gegenüber den Entwicklungen beim Absatz von Dieselfahrzeugen in Europa und Rückstand in bestimmten FuE-Bereichen) auszugleichen, sondern auch eine Diversifizierung der Produktion der Unternehmensgruppe durch Aufnahme „neuer rentabler Tätigkeiten“ ermöglichen, die ihr bis 2020 ein Wachstumspotenzial verschaffen könnten.

8.4.2. DER RENTABILITÄTSPLAN DER BPF

- (349) Im Einleitungsbeschluss hatte die Kommission festgestellt, dass die Schwierigkeiten der BPF aus deren Verflechtung mit der PSA-Gruppe rühren, was dazu führte, dass die Kreditwürdigkeit der Bank am 14. Februar 2013 von S&P trotz Genehmigung der Rettungsbeihilfe auf BB+ („spekulativ“ bzw. „Non-Investment Grade“) herabgestuft wurde.
- (350) Die Kommission hatte in ihren Ausführungen im Einleitungsbeschluss festgestellt, dass es den französischen Behörden gelungen war, ihre Bedenken hinsichtlich der Erhöhung der Bilanzsumme und der Anteils Not leidender Forderungen der BPF auszuräumen.
- (351) Deshalb hält die Kommission an der Schlussfolgerung, zu der sie im Einleitungsbeschluss gelangt war und die von keinem der Beteiligten in Abrede gestellt worden ist, fest, dass das Problem, vor das sich die BPF gestellt sieht, ein Liquiditätsproblem ist, das ausschließlich aus ihrer Verbindung mit der PSA-Gruppe resultiert. Insoweit also die Bedenken hinsichtlich der Wiederherstellung der Rentabilität der Gruppe ausgeräumt werden konnten, ist folglich davon auszugehen, dass dies ebenso für den Rentabilitätsplan der BPF gilt.

8.5. VERMEIDUNG UNZUMUTBARER WETTBEWERBSVERFÄLSCHUNGEN

8.5.1. PRÜFUNG DER NOTWENDIGKEIT VON AUSGLEICHSMASSENNAHMEN

- (352) Gemäß Randnummer 38 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien können Umstrukturierungsbeihilfen nur dann von der Kommission genehmigt werden, wenn Ausgleichsmaßnahmen getroffen werden, die die nachteiligen Auswirkungen der Beihilfe auf die Handelsbedingungen abschwächen. Andernfalls müsste geschlossen werden, dass die Beihilfe „dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft“ und daher nicht mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar ist. Meistens konkretisiert sich diese Bedingung durch eine Begrenzung der Präsenz des Unternehmens auf seinem Markt oder seinen Märkten nach der Umstrukturierungsphase.
- (353) Es sei daran erinnert, dass die französischen Behörden ursprünglich die folgenden Ausgleichsmaßnahmen vorgeschlagen hatten: weitere Senkungen der Investitionsausgaben („Capital Expenditure“ — CAPEX), Aufgabe von Kapazitäten im Werk von Sevelnord zugunsten eines Wettbewerbers, Ausstieg aus der Entwicklung und Produktion der Plug-in-Hybrid-Technologie und eine Maßnahme zur Festlegung einer maximalen Durchdringungsrate der BPF.
- (354) Die Kommission hatte im Einleitungsbeschluss Zweifel daran geäußert, dass einige dieser Maßnahmen als Ausgleichsmaßnahmen betrachtet werden könnten und dass sie in Anbetracht ihrer Umsetzungsbedingungen ausreichen würden.
- (355) Nach diesem förmlichen Prüfverfahren ist die Kommission der Ansicht, dass die in Abschnitt 2.4.5 beschriebenen Maßnahmen, zumindest insoweit, als sie bereits vor der Anmeldung des Umstrukturierungsplans von der PSA beschlossen und durchgeführt worden sind, nicht als „Gegenleistungen“ im Sinne von Randnummer 38 ff. der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien anzusehen sind, sondern vielmehr strategischen Entscheidungen entsprechen, die „ohnehin zur Wiederherstellung der Rentabilität“ der Gruppe „notwendig wären“.
- (356) Jedoch beschlossen die französischen Behörden laut Erklärung vom 23. Juli 2013, alle am 12. März 2013 angemeldeten Ausgleichsmaßnahmen zurückzunehmen — mit Ausnahme der Maßnahme zur Festlegung einer maximalen Durchdringungsrate der BPF, die im Sinne des nachstehenden Abschnitts 8.5.2 geändert wird.
- (357) Die Kommission nimmt deshalb diese Rücknahme zur Kenntnis und stellt fest, dass sie sich folglich zu den nachstehend angeführten Maßnahmen nicht äußern muss:
- a) weitere Senkungen der Investitionsausgaben („Capital Expenditures“ — CAPEX) und insbesondere Einstellung der Produktion der Modelle Citroën 6 — Peugeot 607, Einstellung des Modells Bipper/Nemo und Verzicht auf Nachfolgemodelle sowie Einstellung der Produktion von Dieselmotoren mit einem Hubraum von über zwei Litern,
 - b) Aufgabe von Kapazitäten im Werk von Sevelnord zugunsten eines Wettbewerbers, und
 - c) Ausstieg aus der Entwicklung und Herstellung der Plug-in-Hybridtechnologie.
- (358) Mit Blick auf die „Ausgleichsmaßnahmen“ prüft die Kommission also nur den Vorschlag der französischen Behörden, ausgehend von einem Mindestsatz von [26-29]* % einen Mechanismus zur Anhebung der Garantiekosten entsprechend der Durchdringungsrate der BPF einzuführen.

8.5.2. MECHANISMUS ZUR ANHEBUNG DER KOSTEN FÜR DIE VOM STAAT GESTELLTE GARANTIE
ENTSPRECHEND DER DURCHDRINGUNGSRATE DER BPF

- (359) Im Einleitungsbeschluss stellte die Kommission fest, dass die Deckelung der Durchdringungsrate eine geeignete Maßnahme sein dürfte, die Auswirkungen der finanziellen Unterstützung der BPF auf den Fahrzeugabsatz der PSA zu begrenzen. Gleichwohl hatte die Kommission aufgrund der Umsetzungsbedingungen dieser Maßnahme Bedenken hinsichtlich ihrer tatsächlichen Auswirkungen. So schlug die PSA vor, sich zu verpflichten, 2013 die Rate H2 2012 + 1 % Flexibilität, d. h. die Höchstquote von 33,4 %, in keinem europäischen Land zu überschreiten. In diesem Höchstwert schien der für 2013 erwartete Anstieg bereits berücksichtigt worden zu sein, da die Rate 2012 bei 29,8 % lag. Des Weiteren schlugen die französischen Behörden für die Jahre 2014 und 2015 vor, die Durchdringungsrate des Vorjahres, bereinigt um die Änderung der Durchdringungsrate von der PSA genannter vergleichbarer Banken (Konzernbanken von Renault, Ford, BMW, VW und Daimler) für das G10-Gebiet der BPF zu aggregieren und dabei eine Mindestquote vorzusehen. Diese Änderung hätte der PSA eine Flexibilität verschafft, die möglicherweise die Verbindlichkeit und somit die Wirksamkeit dieser Maßnahme geschmälert hätte.
- (360) Fragen bestanden weiterhin zur Auswahl der von der PSA angegebenen vergleichbaren Banken (bisher betraf dies ausschließlich die Durchdringungsrate der konzerneigenen Banken von Renault und Volkswagen, während andere Hersteller wie Ford oder Fiat ebenfalls enge Wettbewerber sind). Da die Durchdringungsrate in den einzelnen Ländern sehr unterschiedlich ausfallen, hätte die BPF ihre Kapazitäten für die Gewährung von Darlehen auf die Segmente konzentrieren können, in denen sie am stärksten vertreten ist, und hätte so eine aggressive Geschäftsstrategie gegenüber den Mitbewerbern entwickeln können.
- (361) Die französischen Behörden gingen in ihrer Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss auf die Argumente der Kommission ein (vgl. Erwägungsgrund 173). Sie willigten insbesondere ein, den Kreis der in Betracht gezogenen vergleichbaren Banken um die konzerneigenen Banken von Fiat und Ford zu erweitern. Im Übrigen halten sie an den Grundsätzen des in der Anmeldung vorgeschlagenen Mechanismus fest. Hinsichtlich der Differenzierung bei den Durchdringungsrate betonen sie, dass kein Hersteller seine Durchdringungsrate nach Segmenten aufgeschlüsselt bekannt gebe. Zur Flexibilität des Mechanismus vertreten sie die Auffassung, dass sie unbedingt erforderlich sei, damit die BPF mit der voraussichtlichen Entwicklung des Marktes Schritt halten könne, und dass sie die Wirksamkeit und Verbindlichkeit dieser Maßnahme keineswegs beeinträchtigt. Die Kommission nimmt die Bemerkung der französischen Behörden zu der möglichen Flexibilität, die durch die Verwendung einer zusammengefassten Durchdringungsrate für die der BPF auferlegte Ausgleichsmaßnahme eingeführt würde, zur Kenntnis: Erwägungsgrund 177 ist zu entnehmen, dass [...] * % die von der BPF gewährten Mittel die Segmente B und C und die folgenden Länder betreffen würden: Frankreich, Vereinigtes Königreich, Deutschland, Spanien und Italien. In Anbetracht dieser Statistiken ist die Kommission der Auffassung, dass die Gefahr, dass die Ausgleichsmaßnahme aufgrund einer durch die Verwendung einer Gesamtdurchdringungsrate ermöglichten übermäßigen Flexibilität unwirksam werden könnte, ausgeschlossen werden kann.
- (362) Die Kommission stellt zunächst fest, dass die Ausgleichsmaßnahme bezüglich der Durchdringungsrate nach Ansicht der französischen Behörden die zielgerichtetste Ausgleichsmaßnahme ist, mit der mögliche Wettbewerbsverzerrungen, die sich unmittelbar aus der Gewährung einer Beihilfe in Form einer Garantie zugunsten der Banque PSA ergeben könnten, am wirksamsten eingedämmt werden können. Denn eine solche Maßnahme ermöglicht es, den Zusammenhang zwischen den Auswirkungen, die die Gewährung der staatlichen Garantie auf die Tätigkeit der Banque PSA hat, und dem Fahrzeugabsatz angemessen zu beurteilen ⁽⁴⁸⁾.
- (363) Des Weiteren stellt die Kommission fest, dass alle Hersteller in ihren Stellungnahmen die wesentliche Rolle, die eine konzerneigene Bank für die Finanzierung des Verkaufs von Fahrzeugen spielt, bestätigt haben. Toyota hebt hervor, dass konzerneigene Banken die Bindung der Kunden an die Marke um etwa 15 % verbessern können und die Durchdringungsrate in den Kleinwagensegmenten höher sind. Fiat betrachtet die konzerneigenen Banken der Hersteller als äußerst wirksame Verkaufs- und Marketinginstrumente, stimmt mit den Äußerungen von Toyota zur Bedeutung dieser Banken für die Kundenbindung überein und fügt hinzu, dass sie auch für die Absatzförderung wichtig seien und insbesondere an die Stelle der „klassischen“ Finanzinstitute treten, die sich aus dieser Kreditsparte zurückgezogen hätten. Nach Ansicht von Fiat wird die der BPF gewährte staatliche Garantie somit unmittelbare, sofortige und äußerst negative Auswirkungen auf die Wettbewerber der PSA-Gruppe haben.
- (364) Da sich die Beteiligten darin einig sind, dass konzerneigene Banken bei der Finanzierung des Absatzes der Automobilhersteller eine zentrale Rolle spielen und sich die Gewährung der staatlichen Garantie zugunsten der BPF unmittelbar und besonders negativ auf den Wettbewerb auswirkt, stellt die Kommission fest, dass die Maßnahme zur Einschränkung der Möglichkeit, dass die BPF die staatliche Garantie nutzt, um ihre Finanzierungskapazität zum Nachteil von konzerneigenen Banken ihrer Wettbewerber, die keine öffentlichen Fördermittel erhalten, unverhältnismäßig auszubauen, sehr wohl angemessen ist.
- (365) In der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 sagten die französischen Behörden zu, die in Abschnitt 7.2 beschriebenen Änderungen vorzunehmen, um die Wettbewerbsverzerrung, die durch die für die BPF gestellte staatliche Garantie verursacht wird, auszugleichen.

⁽⁴⁸⁾ Randnummer 234 der Stellungnahme.

- (366) Um etwaige durch die Garantie bedingte wettbewerbsverfälschende Auswirkungen zu begrenzen und zugleich der BPF eine gewisse Flexibilität einzuräumen, damit sie auf mögliche Entwicklungen des Marktes reagieren kann, wurde im Rahmen dieser Verpflichtung eine zusätzliche Garantievergütung in Abhängigkeit von der Durchdringungsrate der BPF vorgeschlagen. Die Verpflichtung beruht auf folgendem Prinzip: Die Vergütung für die Garantie wird angehoben, wenn die BPF beim G10-Aggregat eine Mindestdurchdringungsrate von [26-29]* % überschreitet. Die Kommission stellt fest, dass dieses Aggregat (Deutschland, Österreich, Belgien, Italien, Spanien, Niederland, Portugal, Schweiz, Frankreich, Vereinigtes Königreich) unter den verfügbaren Indikatoren für den europäischen Markt offenbar am repräsentativsten ist.⁽⁴⁹⁾ Des Weiteren erscheint ein solcher Mechanismus geeignet, das Prinzip der Ausgleichsmaßnahmen (wonach jede Wettbewerbsverfälschung zu begrenzen ist) zu erfüllen und gleichzeitig die Wiederherstellung der Rentabilität zu gewährleisten. Wird nämlich ein Anstieg der Durchdringungsrate mit einer Anhebung der Garantievergütung verknüpft, so wird die Fähigkeit der BPF, dank der Garantie besonders attraktive Finanzierungsbedingungen anzubieten, auf das für ihre Rentabilität erforderliche Maß beschränkt, und Wettbewerbsverzerrungen werden eingedämmt. Da die Gruppe die Möglichkeit haben wird, die Durchdringungsrate auf einem einer bestimmten Vergütungshöhe entsprechenden Niveau zu halten, wird sie kein Entgelt für die Stellung der Garantie zahlen müssen, das ihre finanziellen Möglichkeiten übersteigt. Die Vergütung steigt mit der Durchdringungsrate, bis sie 491 Basispunkte erreicht (geschätzte marktübliche Vergütung). Das nachstehende Schaubild 2 veranschaulicht den Zusammenhang zwischen der Vergütung der Garantie und der Durchdringungsrate der PSA (die konkreten Zahlen sind Tabelle 17 unter Erwägungsgrund 250 zu entnehmen).

Schaubild 2

Zusammenhang zwischen der Garantievergütung (in Basispunkten) und der Durchdringungsrate beim G10-Aggregat (in %)

[...]*

- (367) Bei der Bewertung der Auswirkungen dieser Maßnahme muss unter anderem die theoretische Durchdringungsrate berücksichtigt werden, die die PSA ohne die Beihilfe hätte erzielen können (im Folgenden „kontrafaktische Durchdringungsrate“). Die Kommission erinnert in diesem Zusammenhang daran, dass ohne die vom Staat gestellte Garantie die Herabstufung der Kreditwürdigkeit der BPF und die Verringerung ihrer Finanzierungskapazität eine entsprechende Abnahme der Kreditvergabe bewirkt hätten, die wiederum zu einem Rückgang des Absatzes im Automobilgeschäft um [5-20]* % geführt hätte.⁽⁵⁰⁾ So würde sich der Umsatz der Automobilsparte der PSA dank der Finanzierungen durch die konzerneigene Bank nach Angaben der französischen Behörden ohne die Beihilfe auf [6 000-7 000]* Mio. EUR und mit der Beihilfe auf [35 000-40 000]* Mio. EUR belaufen (unter Berücksichtigung eines voraussichtlichen Rückgangs der Verkaufszahlen um etwa [10-20] %). Diesen Zahlen zufolge läge die theoretische Durchdringungsrate der BPF bei etwa [15-20]* %. Mit anderen Worten, hätte die BPF die staatliche Garantie nicht erhalten, wäre ihre Finanzierungskapazität soweit geschrumpft, dass ihre Durchdringungsrate deutlich gesunken wäre. Überdies hätte sich daraus angesichts der zentralen Rolle, die die konzerneigenen Banken für den Verkauf von Fahrzeugen spielen, ein gleichzeitiger Rückgang der Verkaufsmengen ergeben. Nach Ansicht der französischen Behörden würde ein solcher Einbruch keine Wiederherstellung der Rentabilität ermöglichen und die PSA in einen Teufelskreis wiederholter Herabstufungen ihrer eigenen Kreditwürdigkeit sowie derjenigen der BPF stürzen, wodurch zusätzliche Verluste für die Gruppe entstehen würden.
- (368) Anhand dieser kontrafaktischen Durchdringungsrate lässt sich die bei der Bemessung der Ausgleichsmaßnahme zu berücksichtigende Untergrenze als Richtwert bestimmen. Der Mindestwert sollte über der auf [15-20]* % geschätzten theoretischen Durchdringungsrate liegen. Die Mindestdurchdringungsrate sollte außerdem niedriger sein als die aktuelle Durchdringungsrate ([29-31]* % beim G10-Aggregat im Jahr 2012). Ziel jeder Ausgleichsmaßnahme ist es, die Auswirkungen einer staatlichen Beihilfe auf die Wettbewerber des begünstigten Unternehmens so gering wie möglich zu halten. Die vom Staat gestellte Garantie gibt der BPF schon jetzt die Möglichkeit, ihre gegenwärtige Durchdringungsrate zu halten (wie die kontrafaktische Durchdringungsrate zeigt). Daher sollte jede Ausgleichsmaßnahme in Form einer zusätzlichen Vergütung schon jetzt an der gegenwärtigen Durchdringungsrate gemessen werden.
- (369) Unter Berücksichtigung der Durchdringungsrate von [29-31]* %, der vorstehend erläuterten Untergrenze von [15-20]* %, der von den französischen Behörden beschriebenen wahrscheinlichen Aufwärtstrends und der wichtigen Rolle, die die Finanzierung durch die konzerneigenen Banken für den Verkauf von Kraftfahrzeugen spielt, wird die Verpflichtung zur Anhebung der Vergütung für die staatliche Garantie ausgehend von [26-29]* %⁽⁵¹⁾ somit als eine geeignete Maßnahme angesehen, die die Wettbewerbsverzerrungen in Grenzen halten kann.

⁽⁴⁹⁾ Der Indikator G5, der im Indikator G10 enthalten ist, deckt bereits, wie in Erwägungsgrund 361 dargelegt, [...]* % der durch die BPF gewährten Finanzierungen ab.

⁽⁵⁰⁾ Schreiben der französischen Behörden vom 7. Dezember 2012: kontrafaktisches Szenario — vorläufige Auswirkungen auf die PSA-Gruppe.

⁽⁵¹⁾ Es ist auch darauf hinzuweisen, dass diese Durchdringungsrate von [26-29]* % deutlich unter derjenigen liegt, die die französischen Behörden ursprünglich in der ersten Fassung der Ausgleichsmaßnahme vorgeschlagen hatten, nämlich 33,4 %, wie in Tabelle 7 unter Erwägungsgrund 102 angegeben.

Angesichts der gegenwärtigen Durchdringungsrate bedeutet diese Verpflichtung nämlich, dass die BPF bereits jetzt die Vergütung für die Garantie um etwa [40-50]* Basispunkte anheben müsste (was bedeutet, dass die vom Staat gestellte Garantie mit etwa [300-310]* Basispunkten anstatt 260 Basispunkten, wie in der ursprünglichen mit dem Staat geschlossenen Vereinbarung vorgesehen, vergütet würde). Möchte die BPF diese Durchdringungsrate erhöhen, steigt die Vergütung in dem in Tabelle 17 unter Erwägungsgrund 250 angegebenen Verhältnis ⁽⁵²⁾. Verringert sich die Durchdringungsrate, sinkt analog die zusätzliche Vergütung ⁽⁵³⁾. Auf diese Weise führt die Verpflichtung zu einer sofortigen Erhöhung der Garantiekosten für die BPF, die in dem Maße steigen, wie die PSA den Anteil der über die BPF finanzierten Fahrzeuge an der Gesamtzahl ihrer verkauften Fahrzeuge erhöht.

- (370) Die Kommission stellt daher fest, dass mit dieser Maßnahme übermäßige Wettbewerbsverzerrungen im Sinne der Randnummern 38 bis 40 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien ausgeglichen werden können.
- (371) Schließlich ist die Kommission ungeachtet der offenbar in der europäischen Automobilindustrie bestehenden strukturellen Überkapazitäten der Auffassung, dass eine weitere Verringerung der Produktionskapazität der PSA-Gruppe aus folgenden Gründen nicht die bestmögliche Lösung für den vorliegenden Fall wäre:
- das Unternehmen hat bereits, wie in Erwägungsgrund 49 ausgeführt, erhebliche Umstrukturierungsmaßnahmen an seinen Standorten in Aulnay und Rennes unternommen;
 - sollten, wie in Erwägungsgrund 315 dargelegt, künftig weitere Umstrukturierungsmaßnahmen erforderlich sein, wäre es besser, der PSA einen strategischen Handlungsspielraum bei der Auswahl der Mittel zur Stabilisierung ihrer Wirtschaftslage einzuräumen, da ein weiterer Kapazitätsabbau nicht als einziges Mittel dafür in Frage kommt.

8.5.3. VERPFLICHTUNG BEZÜGLICH DER DEN VERTRAGSHÄNDLERN EINGERÄUMTEN FINANZIERUNGSMARGE

- (372) Die französischen Behörden haben des Weiteren zugesagt, dass die PSA-Gruppe die durchschnittliche jährliche Handelsspanne für die den Vertragshändlern ihres Netzes gewährten Finanzierungen während der gesamten Dauer der Umsetzung des Umstrukturierungsplans nicht unter die am 30. Juni 2013 für die 12 Monate zuvor ermittelte durchschnittliche jährliche Handelsspanne absenken werde.
- (373) Nach Ansicht der Kommission ist es dank dieser Zusage möglich, dass die Verbindlichkeit der Deckelung der Durchdringungsraten der BPF nicht beeinträchtigt wird. Wenn die durchschnittliche Handelsspanne für die Vertragshändler auf der Höhe gehalten wird, die ohne die Beihilfe galt, wird die BPF nämlich die Garantie nicht für eine aggressive Geschäftspolitik gegenüber diesen Vertragshändlern nutzen können.

8.5.4. UMWANDLUNG DER URSPRÜNGLICH FÜR DIE UMSETZUNG DES PROJEKTS „50CO₂CARS“ GEPLANTEN ZUSCHÜSSE IN RÜCKZAHLBARE VORSCHÜSSE

- (374) Damit die Verhältnismäßigkeit der Mittel, die der Staat für den Erhalt der technologischen Kompetenz des in Schwierigkeiten geratenen Automobilherstellers einsetzt, gewahrt bleibt, ist nach Auffassung der Kommission Folgendes erforderlich:
- Die FuE-Tätigkeiten im Rahmen des Umstrukturierungsplans dürfen nicht in einem Umfang durchgeführt werden, der zu einem Verdrängungsrisiko, wie von der Kommission in Erwägungsgrund 243 des Einleitungsbeschlusses erwähnt, führen könnte;
 - wenn das Unternehmen wieder bessergestellt ist, muss ein erheblicher Teil der öffentlichen Mittel, die dem Automobilhersteller zum Erhalt seiner technologischen Kompetenz zur Verfügung gestellt wurden, im Falle des erfolgreichen Abschlusses des FuE-Projekts und der Wiederherstellung der Rentabilität an die Behörde, die die Beihilfe gewährt hat, zurückgezahlt werden.
- (375) Somit hat die Kommission bezüglich des ersten Punkts zu prüfen, ob im Falle der Verwirklichung des Projekts „50CO₂Cars“ die dynamischen Anreize für andere Fahrzeughersteller, ihre FuE-Bemühungen auf dem Gebiet der Hybridtechnologie fortzusetzen, wesentlich (oder vollständig) verringert würden. Nun ist der Stellungnahme von GM zu entnehmen, dass es sich bei den für die Durchführung des Projekts „50CO₂Cars“ bereitgestellten öffentlichen Mitteln um „nicht unerhebliche“ Beträge für ein FuE-Projekt zur Entwicklung eines Mild-Hybrid-Systems handele, die aber, gemessen an den FuE-Ausgaben, die in dieser Branche insgesamt getätigt werden, nicht „signifikant“ seien und jedenfalls nicht ausreichen, um „einen konkurrierenden Hersteller daran zu hindern, ein eigenes FuE-Programm in demselben Bereich voranzutreiben“ (siehe Erwägungsgrund 184). Auch Fiat bekräftigt, dass der technologische Vorsprung, der durch das Vorhaben „50CO₂Cars“ ermöglicht werde, keine Eintrittsschranke darstelle, die andere Fahrzeughersteller abschrecken würde (siehe Erwägungsgründe 190 und 232).

⁽⁵²⁾ Wenn z. B. die Durchdringungsrate [30-40]* % (gegenüber dem heutigen Stand von [29-31]* %) erreicht, erhöhen sich die Garantiekosten um [70-80]* Basispunkte.

⁽⁵³⁾ Wenn z. B. die Durchdringungsrate [20-30]* % (gegenüber dem heutigen Stand von [29-31]* %) erreicht, steigen die Garantiekosten um nicht mehr als [20-30]* Basispunkte.

Ausgehend von diesen Angaben Dritter gelangt die Kommission daher zu dem Schluss, dass das Risiko, die Durchführung des Vorhabens „50CO₂Cars“ könne einen „Verdrängungseffekt“ auslösen, in diesem Fall ausgeschlossen werden kann.

- (376) In Bezug auf den zweiten Punkt verweist die Kommission auf die von den französischen Behörden vorgeschlagene Ausgleichsmaßnahme (siehe Abschnitt 7.5), in deren Rahmen die ursprünglich geplanten Zuschüsse in Höhe von 24,5 Mio. EUR in rückzahlbare, der ADEME zu erstattende Vorschüsse umgewandelt werden sollen, sodass, wenn die PSA-Gruppe wieder auf Kurs gebracht ist, die vom Staat für die Durchführung der FuE-Maßnahmen vorgeschossenen Beträge in voller Höhe wieder an ihn zurückfließen werden.
- (377) Im Ergebnis ist die Kommission der Auffassung, dass die staatliche Beihilfe für die Durchführung des Vorhabens „50CO₂Cars“ im Rahmen des Umstrukturierungsplans nicht nur kein großes Risiko birgt, dass anderen Herstellern die Anreize zur Fortsetzung ihrer FuE-Bemühungen genommen werden könnten (kein Verdrängungseffekt), sondern auch in einem angemessenen Verhältnis zu der angestrebten Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe steht, da sich die französischen Behörden verpflichtet haben, bei Besserung der Finanzlage der Gruppe die Vorschüsse, die der Staat zur Durchführung dieses FuE-Vorhabens gezahlt hat, in voller aktualisierter Höhe an die Bewilligungsbehörde zurückzuzahlen (siehe Erwägungsgrund 256).

8.5.5. VERPFLICHTUNG, AUF DEN ERWERB VON BETEILIGUNGEN ZU VERZICHTEN

- (378) Die Kommission stellt schließlich fest, dass die PSA-Gruppe laut Zusage der französischen Behörden während der Laufzeit ihres Umstrukturierungsplans auf den Erwerb von Beteiligungen an anderen Unternehmen oder von Vermögenswerten von Unternehmen zu Beträgen von über 100 Mio. EUR jährlich verzichtet, wofür die unter Erwägungsgrund 251 ff. beschriebenen Bedingungen gelten. Abweichend von diesem allgemeinen, in den Erwägungsgründen 251 und 252 niedergelegten Grundsatz, können Faurecia und ihre Tochtergesellschaften vorbehaltlich der Genehmigung der Kommission (Erwägungsgrund 253) Beteiligungen erwerben. Die Kommission wird in ihrer Würdigung den Erwerb von Beteiligungen positiv berücksichtigen, der (i) direkt oder indirekt zur Wiederherstellung der Rentabilität der PSA-Gruppe beiträgt und sich gleichzeitig positiv auf die voraussichtliche Rentabilität der PSA-Gruppe auswirkt, und (ii) mit dem die Verpflichtung, die Auswirkungen der Beihilfe auf das für die Verwirklichung der Ziele des Umstrukturierungsplans der PSA-Gruppe unbedingt erforderliche Mindestmaß zu beschränken, nicht umgangen wird.
- (379) Die Kommission betrachtet diese Maßnahme als notwendig und geeignet, die beihilfebedingten wettbewerbsverfälschenden Auswirkungen auszugleichen.

8.5.6. NOTWENDIGKEIT EINER AUSGLEICHSMASNAHME IN BEZUG AUF DEN FMEA

- (380) Ein anonymer Dritter ist der Auffassung, dass die PSA ihre Beteiligung am FMEA veräußern müsse. Die Kommission stellt fest, dass sich die Bemerkungen dieses Dritten auf eine Beschwerde beziehen, die derzeit von der Kommission geprüft wird, und nicht den Gegenstand dieses Verfahrens betreffen. Im Rahmen dieses Beschlusses erübrigt sich somit eine Stellungnahme dazu.

8.6. BEGRENZUNG DER BEIHILFE AUF DAS ERFORDERLICHE MINIMUM: KONKRETE EIGENLEISTUNG OHNE BEIHILFELEMENT

- (381) Die Beihilfe kann nur dann genehmigt werden, wenn gemäß Randnummern 43 bis 45 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien Höhe und Intensität der Beihilfe auf das Minimum beschränkt werden, das in Abhängigkeit von den verfügbaren Finanzmitteln des Unternehmens, seiner Anteilseigner oder der Unternehmensgruppe, der es angehört, unbedingt notwendig ist, um die Umstrukturierung zu ermöglichen. Daher müssen die Beihilfeempfänger aus eigenen Mitteln einen erheblichen Beitrag zum Umstrukturierungsplan leisten — auch durch den Verkauf von Vermögenswerten, wenn diese für den Fortbestand des Unternehmens nicht unerlässlich sind, oder durch Fremdfinanzierung zu Marktbedingungen.
- (382) Wie schon in den Erwägungsgründen 246 und 247 des Einleitungsbeschlusses ausgeführt, weist die Kommission darauf hin, dass dieses Vereinbarkeitskriterium keine besonderen Bedenken aufkommen ließ. Die Umstrukturierungskosten belaufen sich laut Angaben in der Anmeldung der französischen Behörden auf [1,3-1,8]* Mrd. EUR. Zur Finanzierung ihrer Umstrukturierung hat die PSA-Gruppe einen Plan zur Veräußerung von Vermögenswerten erstellt, auf dessen Grundlage der Unternehmensgruppe frei verfügbare liquide Mittel in Höhe von 1,956 Mrd. EUR zugeflossen sind (entsprechend einer Nettofinanzierungsposition von 2,050 Mrd. EUR). In diesem Zusammenhang ist daran zu erinnern, dass sich der Beihilfebetrug auf 571,9 Mio. EUR beläuft.
- (383) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass die Forderung, den Beihilfebetrug auf das für die Durchführung der Umstrukturierung unbedingt notwendige Minimum zu beschränken, durch die Verpflichtung der französischen Behörden, zu den unter Erwägungsgrund 251 ff. beschriebenen Bedingungen auf den Erwerb von Beteiligungen zu verzichten, ebenfalls erfüllt ist. So stellt diese Verpflichtung nach Ansicht der Kommission sicher, dass die PSA-Gruppe eventuell verfügbare finanzielle Mittel nicht für andere Zwecke als die Wiederherstellung der langfristigen Rentabilität verwendet.

- (384) Nach Auffassung der Kommission besteht demzufolge kein Anlass, die im Einleitungsbeschluss enthaltene Beurteilung zur Erfüllung der Kriterien unter den Randnummern 43 bis 45 der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien zu ändern.

8.7. GRUNDSATZ DER EINMALIGEN BEIHILFEGEWÄHRUNG

- (385) Gemäß Randnummer 72 ff. der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien darf eine Umstrukturierungsbeihilfe innerhalb eines Zeitraums von zehn Jahren nur ein einziges Mal gewährt werden.
- (386) Die französischen Behörden gaben in der Anmeldung vom 12. März 2013 an, dass die PSA-Gruppe in den vergangenen zehn Jahren keine Umstrukturierungsbeihilfen erhalten hat.
- (387) Der in den Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien niedergelegte Grundsatz der einmaligen Beihilfegewährung ist somit erfüllt.

9. SCHLUSSFOLGERUNG

- (388) Aufgrund der von den französischen Behörden eingegangenen Verpflichtungen kann die Beihilfe für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die staatliche Beihilfe, die Frankreich zugunsten der Unternehmensgruppe PSA Peugeot Citroën SA in Form einer staatlichen Garantie für die von der Banque PSA Finances bis 31. Dezember 2016 begebenen Anleihen bis zu einem Kapitalbetrag von 7 Mrd. EUR (Bruttosubventionsäquivalent: 486 Mio. EUR) einerseits und eines rückzahlbaren Vorschusses in Höhe von 85,9 Mio. EUR für die Durchführung des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens „50CO₂Cars“ andererseits — entsprechend einem Gesamtbeihilfebetrags von 571,9 Mio. EUR — zu gewähren plant, ist mit dem Binnenmarkt vereinbar.

Die Durchführung dieser staatlichen Beihilfe wird daher genehmigt.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Französische Republik gerichtet.

Brüssel, den 29. Juli 2013

Für die Kommission
Joaquín ALMUNIA
Vizepräsident

ANHANG

DURCHFÜHRUNG UND UNABHÄNGIGER SACHVERSTÄNDIGER

1. BESTELLUNG EINES UNABHÄNGIGEN SACHVERSTÄNDIGEN

- (1) Die französischen Behörden sagen zu, dass die PSA-Gruppe einen Unabhängigen Sachverständigen beauftragt, dessen Aufgabe es ist zu überprüfen, inwieweit die Verpflichtungen, die in der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 für die Laufzeit des Umstrukturierungsplans, d. h. bis zum 31. Dezember 2015, übernommen wurden, eingehalten werden („Unabhängiger Sachverständiger“).
- (2) Der Unabhängige Sachverständige muss von der PSA-Gruppe unabhängig sein. Im Hinblick auf seinen Aufgabenbereich beispielsweise als „Investitionsbank“, Berater oder Wirtschaftsprüfer muss der Unabhängige Sachverständige über das Fachwissen und die zur Erfüllung seines Auftrags erforderlichen Kenntnisse verfügen und darf sich zu keiner Zeit in einem Interessenkonflikt befinden. Der Unabhängige Sachverständige ist von der PSA-Gruppe so zu vergüten, dass die effektive und unabhängige Erfüllung seiner Aufgaben in keiner Weise beeinträchtigt wird.
- (3) Die französischen Behörden schlagen der Europäischen Kommission spätestens vier Wochen nach Zustellung des von der Kommission in der Beihilfesache SA.35611 zu erlassenden Beschlusses mindestens zwei als Unabhängige Sachverständige in Frage kommende Personen oder Einrichtungen vor, damit sie vorab ihre Zustimmung geben kann.
- (4) Die Vorschläge der französischen Behörden müssen hinreichende Einzelheiten enthalten, damit sich die Europäische Kommission vergewissern kann, dass der Unabhängige Sachverständige die im Rahmen dieser Verpflichtung geltenden Anforderungen erfüllt. Die Vorschläge müssen insbesondere Folgendes enthalten:
 - a) einen Mandatsentwurf, der im Einzelnen alle Bestimmungen enthält, die dem Unabhängigen Sachverständigen die Erfüllung seiner Aufgaben ermöglichen;
 - b) einen Arbeitsplanentwurf, in dem ausführlich dargelegt ist, wie der Unabhängige Sachverständige seine Aufgaben auszuführen plant.
- (5) Die Europäische Kommission kann die Vorschläge in Bezug auf den Unabhängigen Sachverständigen billigen oder ablehnen, und sie kann den Mandatsentwurf vorbehaltlich von Änderungen genehmigen, die sie als zweckdienlich erachtet, damit der Unabhängige Sachverständige seinen Auftrag erfüllen kann. Billigt die Europäische Kommission nur einen der Vorschläge der PSA-Gruppe, so bestellt diese die betreffende Person oder Einrichtung zum Unabhängigen Sachverständigen oder leitet die erforderlichen Schritte ein, damit diese Person oder Einrichtung gemäß dem von der Europäischen Kommission genehmigten Mandatsentwurf bestellt wird. Werden mehrere Vorschläge gebilligt, so kann die PSA-Gruppe frei entscheiden, welche der Personen oder Einrichtungen sie zum Unabhängigen Sachverständigen zu bestellen wünscht. Der Unabhängige Sachverständige wird innerhalb einer Woche nach Billigung durch die Kommission gemäß dem von der Kommission genehmigten Mandatsentwurf bestellt.
- (6) Werden alle Vorschläge der französischen Behörden abgelehnt, sagen diese zu, dass die PSA-Gruppe der Europäischen Kommission mindestens zwei weitere Personen oder Einrichtungen nach den in dieser Verpflichtung festgelegten Bedingungen und Verfahren vorschlägt; dies erfolgt innerhalb von zwei Wochen, nachdem die Europäische Kommission ihre Ablehnung des ersten Vorschlags mitgeteilt hat.
- (7) Lehnt die Europäische Kommission die neuen Vorschläge der französischen Behörden ab, so bestellt sie selbst einen Unabhängigen Sachverständigen, den die PSA-Gruppe gemäß dem von der Kommission genehmigten Mandatsentwurf beauftragt.

2. AUFGABEN UND PFLICHTEN DES UNABHÄNGIGEN SACHVERSTÄNDIGEN

- (8) Der Unabhängige Sachverständige i) unterstützt die Europäische Kommission, wenn sie prüft, ob die PSA-Gruppe ihren Verpflichtungen gemäß der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 nachkommt, und ii) erfüllt seinen Auftrag im Sinne dieser Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013. Der Unabhängige Sachverständige nimmt seine Aufgaben nach dem von der Europäischen Kommission genehmigten und gegebenenfalls mit ihrer Zustimmung geänderten Arbeitsplan wahr. Die Europäische Kommission kann von sich aus oder auf Ersuchen des Unabhängigen Sachverständigen oder der PSA-Gruppe dem Unabhängigen Sachverständigen Anweisungen erteilen. Die PSA-Gruppe darf dem Unabhängigen Sachverständigen keine Anweisungen erteilen.
- (9) Aufgabe des Unabhängigen Sachverständigen ist sicherzustellen, dass alle in der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 dargelegten Verpflichtungen eingehalten und vollständig umgesetzt werden und dass die PSA-Gruppe den bei der Europäischen Kommission am 12. März 2013 angemeldeten Umstrukturierungsplan durchführt.

- (10) Der Unabhängige Sachverständige:
- a) hat der Europäischen Kommission in seinem ersten Bericht einen ausführlichen Arbeitsplan vorzulegen, in dem er beschreibt, wie er die Einhaltung der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 zu überprüfen plant;
 - b) hat zu prüfen, ob die PSA-Gruppe ihren Umstrukturierungsplan vollständig und korrekt umsetzt, und insbesondere:
 - ob sie die Verpflichtungen, die Gegenstand der Erklärung vom 23. Juli 2013 sind, und die Ausgleichsmaßnahmen laut Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 umsetzt;
 - ob sie die in Punkt 6 der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 dargelegten Rentabilitätsmaßnahmen durchführt;
 - c) hat die Einhaltung aller sonstigen in der Erklärung vom 23. Juli 2013 beschriebenen Verpflichtungen sicherzustellen;
 - d) hat alle sonstigen Aufgaben, die ihm im Rahmen der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 übertragen werden, zu erfüllen;
 - e) hat der PSA-Gruppe Maßnahmen vorzuschlagen, die er für die Einhaltung der in der Erklärung vom 23. Juli 2013 vorgesehenen Verpflichtungen für zweckmäßig erachtet;
 - f) hat Änderungen der Rechtsvorschriften, die sich auf die Liquidität und die Zahlungsfähigkeit auswirken könnten, zu berücksichtigen und so zu überwachen, wie sich die wichtigsten relevanten Finanzindikatoren im Vergleich zu den Prognosen im Umstrukturierungsplan der PSA-Gruppe entwickeln;
 - g) hat der Europäischen Kommission, den französischen Behörden und der PSA-Gruppe innerhalb von 30 Tagen nach jedem Sechsmonatszeitraum den schriftlichen Entwurf eines Berichts vorzulegen. Die Europäische Kommission, die französischen Behörden und die PSA-Gruppe können innerhalb einer Frist von fünf Arbeitstagen Änderungen vorschlagen. Der Unabhängige Sachverständige erstellt innerhalb von fünf Arbeitstagen nach Erhalt der Bemerkungen einen Abschlussbericht, in dem er soweit möglich und nach eigenem Ermessen die eingegangenen Bemerkungen berücksichtigt. Anschließend übermittelt der Unabhängige Sachverständige seinen Bericht der Europäischen Kommission und den französischen Behörden. Danach kann er seinen Bericht der PSA-Gruppe zuleiten. Auf keinen Fall darf er seinen Bericht an die französischen Behörden oder die PSA-Gruppe weiterleiten, bevor er ihn der Europäischen Kommission übermittelt hat. Wenn der Abschlussbericht des Unabhängigen Sachverständigen vertrauliche Informationen gegenüber der PSA-Gruppe enthält, hat der Unabhängige Sachverständige der Gruppe eine nichtvertrauliche Fassung zu übermitteln.

In dem Bericht ist insbesondere darzulegen, welche Schritte der Unabhängige Sachverständige unternommen hat, um seinen Auftrag zu erfüllen und sicherzustellen, dass die PSA-Gruppe ihren Verpflichtungen aus der Verpflichtungserklärung nachkommt. Die Europäische Kommission muss die Möglichkeit haben, anhand des Berichts zu überprüfen, ob die PSA-Gruppe im Einklang mit den Verpflichtungen aus der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 geführt wird. Die Europäische Kommission kann erforderlichenfalls genauer angeben, welche Informationen der Bericht enthalten sollte.

Neben diesen Berichten, hat der Unabhängige Sachverständige die Kommission vorsorglich in schriftlicher Form über jede vermutete Nichteinhaltung der in der Erklärung vom 23. Juli 2013 beschriebenen Verpflichtungen zu informieren und gleichzeitig der PSA-Gruppe eine nichtvertrauliche Version seines Schreibens zuzuleiten.

3. PFLICHTEN DER PSA-GRUPPE

- (11) Die PSA-Gruppe sichert dem Unabhängigen Sachverständigen unter Einhaltung der Vorschriften über das Geschäftsgeheimnis jede Mitarbeit, Unterstützung und Information zu, die dieser berechtigterweise zur auftragsgemäßen Wahrnehmung seiner Aufgaben verlangen kann, und fordert dies auch von ihren Beratern. Der Unabhängige Sachverständige muss uneingeschränkter Zugang zu allen Informationen, zu den Dokumenten oder Archiven sowie zu allen Führungskräften oder Beschäftigten der PSA-Gruppe haben, die er für die Durchführung seiner Aufgaben benötigt. Die PSA-Gruppe stellt dem Unabhängigen Sachverständigen in ihren Räumen ein Büro zur Verfügung, und jeder Beschäftigte der PSA-Gruppe muss sich für Treffen mit dem Unabhängigen Sachverständigen bereithalten und ihm die für die Wahrnehmung seiner Aufgaben benötigten Auskünfte erteilen.
- (12) Vorbehaltlich der Zustimmung der PSA-Gruppe (die nicht grundlos versagt oder verzögert werden darf) und auf deren Kosten kann sich der Unabhängige Sachverständige, wenn er dies für die Wahrnehmung seiner Aufgaben nach der Verpflichtungserklärung vom 23. Juli 2013 für notwendig erachtet und unter der Bedingung, dass die dadurch entstehenden Kosten und sonstigen Auslagen angemessen sind, insbesondere in rechtlichen Fragen oder in Bezug auf die Unternehmensfinanzierung beraten lassen. Verweigert die PSA-Gruppe dem Unabhängigen Sachverständigen die Hinzuziehung solcher Berater, kann die Kommission nach Anhörung der PSA-Gruppe deren Bestellung genehmigen. Nur der Unabhängige Sachverständige darf diesen Beratern Anweisungen erteilen.

4. ERSETZEN, ENTLASTUNG UND BESTELLUNG EINES NEUEN UNABHÄNGIGEN SACHVERSTÄNDIGEN

- (13) Tritt der Unabhängige Sachverständige von seinem Amt gemäß der Erklärung vom 23. Juli 2013 oder aus einem anderen Grund, wie z. B. einem Interessenkonflikt, in den er geraten ist, zurück:
- a) kann die Kommission nach Anhörung des Unabhängigen Sachverständigen die PSA-Gruppe anweisen, ihn zu ersetzen;
 - b) kann die PSA-Gruppe mit Zustimmung der Kommission den Unabhängigen Sachverständigen ersetzen.
- (14) Wurde der Unabhängige Sachverständige nach Abschnitt 4 dieses Anhangs seines Amtes enthoben, kann ihm auferlegt werden, seine Tätigkeit fortzusetzen, bis ein neuer Unabhängiger Sachverständiger bestellt ist und er ihm alle ihm zur Verfügung stehenden sachdienlichen Informationen mitgeteilt hat. Der neue Unabhängige Sachverständige wird nach dem in Abschnitt 1 dieses Anhangs beschriebenen Verfahren bestellt.
- (15) Vorbehaltlich Absatz 13 dieses Anhangs darf der Unabhängige Sachverständige seine Tätigkeit erst beenden, nachdem er nach Erfüllung all seiner Verpflichtungen von der Kommission entlastet wurde. Stellt sich zu einem späteren Zeitpunkt jedoch heraus, dass den Verpflichtungen im Sinne der Erklärung vom 23. Juli 2013 nicht in vollem Umfang nachgekommen wurde, kann die Kommission jederzeit verlangen, dass ein neuer Unabhängiger Sachverständiger bestellt wird.
-