

II

(Muut kuin lainsäätämismenettelyssä hyväksyttävät säädökset)

PÄÄTÖKSET

KOMISSION PÄÄTÖS (EU) 2016/2068,

annettu 29 päivänä heinäkuuta 2013,

valtioneustusta SA.35611 (13/C), jonka Ranska aikoo myöntää PSA Peugeot Citroën SA -konsernin hyväksi

(tiedoksiannettu numerolla C(2013) 4971)

(Ainoastaan ranskankielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 108 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa⁽¹⁾ ja ottanut huomioon nämä huomautukset,

sekä katsoo seuraavaa:

1. MENETTELY

- (1) Komissio vastaanotti 5 päivänä marraskuuta 2012 kantelun yritykseltä, joka ei halua nimeään julkistettavan, jäljempänä 'nimetön kolmas osapuoli'.
- (2) Komissio antoi 11 päivänä helmikuuta 2013 rahoitusvakauden ylläpitämiseksi päätöksen, jäljempänä 'pelastamispäätös', jolla se antoi Ranskalle väliaikaisen luvan myöntää takauksen Banque PSA Financen, jäljempänä 'BPF', joukkovelkakirjalainoille, joiden nimellisarvo on 1,2 miljardia euroa. Ranskan viranomaiset sitoutuivat tässä yhteydessä toimittamaan PSA Peugeot Citroën SA -konsernin, jäljempänä 'PSA' tai 'konserni' tai 'PSA-konserni', rakenneuudistussuunnitelman ja BPF:n elinkelpoisuuden palauttamista koskevan suunnitelman kuuden kuukauden kuluessa pelastamispäätöksen antamisesta.
- (3) Ranska ilmoitti komissiolle 12 päivänä maaliskuuta 2013 päivätyllä kirjeellä PSA-konsernin rakenneuudistuksesta.
- (4) Komissio ilmoitti 2 päivänä toukokuuta 2013 päivätyllä kirjeellä Ranskalle päätöksestään aloittaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä 'SEUT-sopimus', 108 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee kyseistä tukea.

⁽¹⁾ EUVL C 275, 16.11.2007, s. 18.

- (5) Komission päätös menettelyn aloittamisesta, jäljempänä 'aloittamispäätös', julkaistiin *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* 16 päivänä toukokuuta 2013 ⁽²⁾. Komissio on kehottanut asianomaisia osapuolia esittämään huomautuksensa kyseisestä tuesta. Komissio lähetti 3 päivänä kesäkuuta 2013 PSA:n tärkeimmille kilpailijoille kyselylomakkeen.
- (6) Komissio vastaanotti huomautuksia viideltä asianomaiselta osapuolelta, jotka olivat
- i) PSA-konserni, joka on tuensaaaja, toimitti huomautukset 13 päivänä kesäkuuta 2013 päivätyllä kirjeellä;
 - ii) yritys, joka ei halua nimeään julkistettavan, jäljempänä 'nimetön kolmas osapuoli', toimitti huomautukset 14 päivänä kesäkuuta 2013 päivätyllä kirjeellä;
 - iii) kilpailijat Fiat, General Motors, jäljempänä 'GM', ja Toyota, toimittivat huomautukset 17, 18 ja 21 päivänä kesäkuuta 2013 päivätyillä kirjeillä.
- (7) Komissio toimitti saadut huomautukset Ranskalle 19 ja 21 päivänä kesäkuuta 2013 päivätyillä kirjeillä.
- (8) Ranskan viranomaiset esittivät 3 päivänä kesäkuuta 2013 päivätyllä kirjeellä aloittamispäätöstä koskevat huomautuksensa sekä 28 päivänä kesäkuuta 2013 päivätyllä kirjeellä asianomaisten osapuolten huomautuksia koskevat huomautuksensa.
- (9) Ranskan viranomaiset toimittivat komission pyynnöstä lisätietoja 1 ja 2 päivänä heinäkuuta 2013.
- (10) Komission yksiköt, Ranskan viranomaiset ja PSA-konserni osallistuivat 4 päivänä heinäkuuta 2013 puhelinneuvotteluun. Niiden välillä pidettiin myös kaksi muuta kokousta 11 ja 12 päivänä heinäkuuta 2013 sekä puhelinneuvottelu 15 päivänä heinäkuuta 2013. Näiden kokousten jälkeen Ranskan viranomaiset toimittivat 16 päivänä heinäkuuta 2013 päivätyllä kirjeellä tietoja, joita muutettiin 23 päivänä heinäkuuta 2013 päivätyllä kirjeellä.

2. KUVAUS

2.1 PSA-KONSERNI

- (11) PSA-konserni on Euronextin Pariisin pörssissä noteerattu yritys. Vuonna 2011 konserni myi maailmanlaajuisesti yli 3,5 miljoonaa ajoneuvoa sekä varaosia (42 prosenttia myynnistä suuntautui Euroopan ulkopuolelle). PSA-konsernilla on liiketoimintaa 160 maassa ja 11 kokoonpanotehdasta (yhdeksän niistä on Euroopan unionissa), joissa ajoneuvot kootaan, sekä 12 ajoneuvojen osien tuotantoon erikoistunutta tehdasta. Konsernin toiminta käsittää myös ajoneuvojen rahoituksen (BPF) ja ajoneuvojen varusteiden tuotannon (Faurecia). Joulukuuhun 2012 saakka PSA-konserniin kuului myös huolintapalveluihin erikoistunut Gefco. Vuonna 2012 PSA-konsernin liikevaihto oli 55,4 miljardia euroa. Jäljempänä taulukossa 1 on esitetty konsernin liikevaihdon kehitys viitena viime vuotena.

Taulukko 1

PSA-konsernin liikevaihto (miljoonaa euroa)

	2008	2009	2010	2011	2012
Viime vuosien liikevaihto	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

- (12) BPF on PSA:n yksinomaisessa määräysvallassa oleva kytköspankki, joka rahoittaa Peugeot- ja Citroën-merkkisten ajoneuvojen, ajoneuvokalustojen ja varaosien myyntiä jakeluverkostoille sekä tarjoaa rahoitusta konsernin asiakkaille. BPF:llä on liiketoimintaa 23 maassa. BPF järjestää rahoituksen suurelle osalle konsernin valmistamien ajoneuvojen markkinakäynnästä. Sen rahoituksen kattavuusaste ⁽³⁾ oli keskimäärin 29,8 prosenttia vuonna 2012, joten sillä on keskeinen rooli konsernin liiketoiminnan rahoittamisessa. Sen myöntämien luottojen kokonaismäärä oli vuonna 2012 noin 23–24 miljardia euroa. Vuonna 2011 sen nettotulos oli 354 miljoonaa euroa.

⁽²⁾ EUVL C 137, 16.5.2013, s. 10.

⁽³⁾ Segmenttien väliset kattavuusasteiden erot eivät näy keskimääräisestä 29,8 prosentin kattavuusasteesta. Kattavuusaste on suurempi erityisesti B- ja C-segmentissä, joissa kattavuusaste on yli 30 prosenttia ja joissakin maissa jopa 40 prosenttia. Ajoneuvojen hankinnan rahoitustoiminta keskittyykin mainittuihin segmentteihin.

- (13) Faurecia on ajoneuvojen varusteiden toimittaja. PSA omisti siitä 57,18 prosenttia 31 päivänä joulukuuta 2012. Se valmistaa pääasiassa ajoneuvojen istuimia, sisustuksia, päästöjen rajoittamistekniikkaa ja ajoneuvojen ulkopuolisia osia. Vuonna 2012 sen liikevaihto oli noin 17,4 miljardia euroa.

2.2 PSA-KONSERNIN VAIKEUDET

- (14) Konsernin liikevaihto väheni 5,2 prosenttia vuonna 2012, mikä johtui pääasiassa autonvalmistusyksikön huonosta tuloksesta, joka kutistui 10,3 prosenttia 38,3 miljardiin euroon. Varsinaisen toiminnan osalta konserni tuotti 576 miljoonaa euroa tappiota. Kehitys on siis muuttunut tappiolliseksi vuoden 2011 jälkeen, jolloin liikevoitto oli 1,093 miljardia euroa. Pelkästään autonvalmistusyksikössä toiminnan tappio oli 1,5 miljardia euroa vuonna 2012, kun se vuonna 2011 oli 92 miljoonaa euroa.
- (15) Vaikeuksien taustalla ovat automarkkinoille ominaiset tekijät, taloudellisen taantuman vaikutukset euroalueeseen ja PSA-konsernin rakenteelliset ongelmat.

2.2.1 EUROOPAN AUTOMARKKINOIDEN VUONNA 2007 ALKANUT SUPISTUMINEN

- (16) Euroopan automarkkinoiden taantuminen alkoi vuonna 2007. Ennen vuotta 2007 Euroopan automarkkinat käsittivät noin 18 miljoonaa ajoneuvoa vuodessa. Vuonna 2012 myytiin sen sijaan vain 14 miljoonaa ajoneuvoa, mikä merkitsee markkinoiden kutistumista 15 prosentilla.
- (17) PSA:n myynti on tätä taustaa vasten ja ottaen huomioon toiminnan keskittymisen Eurooppaan – ja erityisesti Etelä-Eurooppaan – vähentynyt 6,1 prosenttia näillä markkinoilla, joiden osuus PSA:n myynnistä on 58 prosenttia. PSA-konsernin markkinaosuus on supistunut 13,3 prosenttiin, kun se vuonna 2010 oli vielä 14,2 prosenttia.
- (18) PSA-konserni ei pysty tasapainottamaan Euroopan markkinoiden kutistumista Euroopan ulkopuolisen myynnin avulla. Autojen ja hyötyajoneuvojen myynti muualla kuin Euroopassa ei vuonna 2012 riittänyt kompensoimaan konsernin tuloksen heikentymistä Euroopan markkinoilla.

2.2.2 YLEISVALMISTAJIEN KANNALTA EPÄSUOTUISA KILPAILURAKENNE

- (19) Ranskan viranomaisten mukaan PSA:n kilpailijoita ovat
- kaikki muut yleisvalmistajat eli korkealuokkaisten ajoneuvojen yleisvalmistajat, kuten Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen, ja muut yleisvalmistajat, kuten Ford, Fiat, Skoda, Seat ja Honda;
 - kaikki erikoisvalmistajat, kuten Audi, BMW, Mercedes jne., jotka suuntautuvat yhä enemmän korkealuokkaisten tuotteiden kehittämiseen kaikissa segmenteissä ja tunkeutuvat sen myötä yleisvalmistajien tärkeimmälle markkina-alueelle;
 - uudet valmistajat, jotka tuottavat yhä parempaa tulosta erityisesti keskihintaisten ajoneuvojen segmenteissä (Hyundai, Kia jne.).
- (20) Yhteenvedona voidaan todeta, että Ranskan viranomaisten mukaan yleisvalmistajien luontaisille markkinoille tunkeutuvat nyt ylhäältä käsin kalliin hintaluokan autoihin erikoistuneet valmistajat, jotka tähtäävät uusiin segmentteihin (esimerkiksi Audi A1) ja alhaalta käsin edullisten ja keskihintaisten ajoneuvojen valmistajat, erityisesti korealaiset (Hyundai, Kia) valmistajat, jotka pyrkivät parantamaan valikoimaansa.

2.2.3 PSA-KONSERNIN RAKENTEELLISET ONGELMAT

- (21) Yli puolet (53 prosenttia vuonna 2011) PSA-konsernin tuotannosta on Länsi-Euroopassa, jossa työvoimakustannukset ovat suuremmat kuin muualla maailmassa. Työvoimakustannusten osuus on yli [20–30]* prosenttia PSA:n vähittäishinnoista. Lisäksi valtaosa tutkimus- ja kehitystoiminnan, jäljempänä 'T&K', henkilöstöstä, ja valtaosa konsernin tuotantolaitoksista on Ranskassa, joten henkilöstökustannukset ovat huomattavat.

* Luottamuksellinen tieto.

- (22) Konserni on jäänyt jälkeen kilpailijoistaan myös T&K:n ja erityisesti autonosien standardoinnin alalla.
- (23) PSA:lla ei myöskään ole yhtä hyvää julkisuuskuvaa ja mainetta kuin saksalaisilla korkealuokkaisten ajoneuvojen valmistajilla.
- (24) Konsernin ja erityisesti autonvalmistusyksikön vaikeudet heijastuvat suoraan BPF:n toimintaan (ja päinvastoin). Kytköspankin vaikeudet johtuvat suurelta osin konsernin ongelmista, koska niiden luottoluokitukset ovat kytköksissä toisiinsa. PSA:n luottoluokituksen aleneminen johtaa myös BPF:n luottoluokituksen alenemiseen, mikä heikentää BPF:n asemaa jälleenrahoitusmarkkinoilla. BPF:llä on kuitenkin erittäin tärkeä asema PSA-konsernin autonvalmistustoiminnan tukemisessa. Esimerkiksi vuonna 2012 BPF rahoitti 29,8 prosenttia PSA:n myynnistä ja 100 prosenttia PSA:n eurooppalaisten jälleenmyyjien myynnistä. BPF:n rahoituskapasiteetin merkittävä heikkeneminen ja sen myötä luotonannon väheneminen vaikuttaa sen vuoksi lamaannuttavasti autonvalmistusyksikön toimintaan. Luottoluokitusjärjestelmä voi näin ollen johtaa jatkuvaan noidankehään, kun BPF:n rahoituslähteet vähenevät entisestään, mikä puolestaan vaikuttaa PSA-konsernin myyntiin luotonsaannin rajoittumisen myötä.

2.3 TUKITOIMENPITEET

2.3.1 VALTIONTAKAUS BPF:N JOUKKOVELKAKIRJALAINOILLE

- (25) Jotta PSA-konserni pystyisi toteuttamaan rakenneuudistussuunnitelmansa, Ranskan hallitus on päättänyt myöntää sille takauksen, jäljempänä 'takaus', joka kattaa BPF:n pitkäaikaiset joukkovelkakirjalainat, jotka on tehty aikaisintaan takaussopimuksen tekopäivänä tai Euroopan komission antaman luvan myöntämispäivänä ja viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2016. Ranskan valtion ja PSA-konsernin on tätä varten allekirjoitettava erillinen takaussopimus, jonka täytäntöönpanon ehdoksi asetetaan, että Euroopan komissio antaa luvan takauksen myöntämiselle SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti. Ranskan viranomaiset ovat tehneet 1,2 miljardin euron erää koskevan ensimmäisen väliaikaisen takaussopimuksen pelastamistuen hyväksymisestä 11 päivänä helmikuuta 2013 tehdyn komission päätöksen mukaisesti ja aikovat tehdä PSA-konsernin kanssa toisen takaussopimuksen, joka kattaisi velan jäljelle jäävän 5,8 miljardin määrän.
- (26) Talousministeri voi vuoden 2012 lisätalousarviosta 29 päivänä joulukuuta 2012 annetun lain nro 2012-1510 85 §:n mukaisesti korvausta vastaan hyväksyä valtiontakauksen BPF:n 1 päivän tammikuuta 2013 ja 31 päivän joulukuuta 2016 välisenä aikana liikkeeseen laskemille arvopapereille. Takaus kattaa BPF:n uudet pitkäaikaiset joukkovelkakirjalainat. Takaus kattaa siis vakuudettomat velkainstrumentit, jotka BPF laskee liikkeeseen takauksen täytäntöönpanoa koskevan Euroopan komission antaman hyväksynnän myöntämispäivän jälkeen ja viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2016. Näiden instrumenttien erääntymisaika on enintään 36 kuukautta niiden liikkeeseenlaskupäivästä lukien.
- (27) Ranskan viranomaiset korostavat, että PSA-konsernin tarvitseman takauksen yläraja määriteltiin analysoimalla BPF:n taseen nykyistä rakennetta (ja erityisesti BPF:n rahoitusrakennetta) sekä vuosien 2013–2016 rahoitustarpeita koskevia ennusteita, jotka Ranskan viranomaiset ovat laatineet seuraavien arvioiden perusteella:
- luottojen määrän arvioidaan pysyvän jokseenkin muuttumattomana ja olevan noin 24–25 miljardia euroa, minkä ansiosta PSA-konsernin autojen myynnin rahoittamista voidaan jatkaa;
 - arvopaperistamisen osuutta BPF:n rahoitustoiminnassa lisätään, mikä tasapainottaa osittain sijoitustodistusten ja yritystodistusten vähenemistä (vaikutustaso A-3/P-3);
 - pankkirahoitusjärjestelyjä uudistetaan siten, että BPF pystyy vahvistamaan 11,6 miljardin euron keskipitkän aikavälin pankkilainan tammikuussa 2013 erityisesti ottamalla käyttöön uuden, 4,1 miljardin euron syndikoidun luottojärjestelyn, jonka maturiteetti on viisi vuotta, uudistamalla valtaosan kahdenvälisistä pankkiluotoistaan, jatkamalla 1,2 miljardin euron uusiutuvaa luottojärjestelyä siten, että se erääntyy tammikuussa 2016, ja jatkamalla samanaikaisesti 1,8 miljardin euron luottojärjestelyä joulukuuhun 2015 saakka (ks. jäljempänä johdanto-osan 31 kappaleessa esitetyt yksityiskohtaiset tiedot);
 - käytetään talletuksia vuodesta 2013 alkaen.

- (28) Ranskan viranomaisten mukaan korvaus takauksesta on laskettu markkinahintaan niiden perusteiden mukaisesti, jotka on vahvistettu yhteisön suuntaviivoissa valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi ⁽⁴⁾, jäljempänä 'pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivat' sekä komission tiedonannossa EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan (nykyään SEUT-sopimuksen 107 ja 108 artikla) soveltamisesta valtiontukiin takauksina ⁽⁵⁾. Takaustiedonannossa todetaan, että jos rahoitusmarkkinoilta ei löydy vastaavaa takauksen viitemaksua, taatun lainan kokonaiskustannusta, mukaan lukien lainan korko ja takausmaksu, on verrattava vastaavan takaamattoman lainan markkinahintaan.
- (29) Ranskan viranomaisten mukaan valtion on sille maksettavan korvauksen laskemiseksi meneteltävä samalla tavalla kuin niin sanottuun uuteen klubisopimukseen (New Club Deal) eli BPF:n ja sen velkojapankkien väliseen sopimukseen osallistuvat pankit. Pankkien arvioiman riskin kustannusten määrittäminen perustui kokonaiskorvaukseen uuden klubisopimuksen likviditeettijärjestelyistä, joita muokattiin erityisesti likviditeetin lisäämisen ja takauksen välisten erojen huomioon ottamiseksi. Valtiontakauksesta perittäväksi korvaukseksi on tällä tavoin määritetty 260 peruspistettä.
- (30) BPF on laskenut omista nimissään liikkeeseen joukkovelkakirjoja, joille on jälkimarkkinat. Jäljempänä taulukossa 2 esitetään BPF:n lähes kolmen vuoden maturiteetin joukkovelkakirjojen mediaanituotot yhden kuukauden ajalta ennen konsernia koskevan tukitoimenpiteen julkaisemista lehdissä ⁽⁶⁾. Tarkalleen kolmen vuoden maturiteetin hypoteettisen joukkovelkakirjan tuotto interpoloitiin BPF:n niiden joukkovelkakirjojen tuottojen perusteella, joiden maturiteetti oli mahdollisimman lähellä kolme vuotta kunakin päivänä. Taulukossa 2 esitetään tuottotasot myös valtion joukkovelkakirjoille, joiden maturiteetti on kolme vuotta.

Taulukko 2

Tuotot jälkimarkkinoilla

	16.10.2012	Mediaani 16.9.–16.10.
25.9.2015 erääntyvä joukkovelkakirja	5,04	5,52
24.6.2015 erääntyvä joukkovelkakirja	4,84	5,57
25.2.2016 erääntyvä joukkovelkakirja	5,37	6,23
Hypoteettinen kolmivuotinen joukkovelkakirja (interpoloidut tuotot)	5,09	5,54
Kolmivuotinen Ranskan valtion obligaatio	0,34	0,39

- (31) Joulukuun loppupuolella 2012 BPF neuvotteli uusista luottojärjestelyistä useiden pankkien kanssa. Ne myönsivät BPF:lle
- likviditeettiä 4 miljardin euron pitkän aikavälin lainoilla, jäljempänä 'uusi klubisopimus';
 - 4,6 miljardin euron kahdenväliset luottojärjestelyt;
 - pidennyksen kahteen 3 miljardin euron varajärjestelyyn (joita ei aiottu nostaa).

Näiden pankkien sitoumukset olivat näin ollen yhteensä 11,6 miljardia euroa. Ranskan antamien tietojen mukaan uuden klubisopimuksen luottojärjestelyjen käyttäminen riippuisi valtion tukitoimenpiteen täytäntöönpanosta ⁽⁷⁾.

⁽⁴⁾ EUVL C 244, 1.10.2004, s. 2.

⁽⁵⁾ EUVL C 155, 20.6.2008, s. 10.

⁽⁶⁾ Lehdissä kerrottiin toimenpiteen täytäntöönpanoa koskevista valtion suunnitelmista 17 päivänä lokakuuta 2012.

⁽⁷⁾ Ranskan 7 päivänä tammikuuta 2013 toimittamien lainaehdotusmerkien mukaan luottojen käyttäminen edellyttää, että Ranskan parlamentti äänestää Ranskan valtion tukisuunnitelman puolesta (suunnitelma hyväksytään talousarviossa).

- (32) BPF laski 25 päivänä maaliskuuta 2013 liikkeeseen valtion takaamat 1,2 miljardin euron joukkovelkakirjat. Näiden joukkovelkakirjojen kuponkikorko on 0,625 prosenttia ja tuotto 0,664 prosenttia, mikä merkitsee 24 peruspisteen korotusta valtion kolmen vuoden obligaatioihin (OAT-obligaatioihin) nähden.
- (33) Komissio ilmoitti pelastamispäätöksen johdanto-osan 51 kappaleessa, että tukiosuus on 91,8 miljoonan euron ja liikkeeseen laskettujen 1,2 miljardin euron joukkovelkakirjojen nimellisarvon välillä. Ranskan viranomaiset toteavat, että pelastamispäätöksen mukaisten menetelmien perusteella määritetty toimenpiteeseen sisältyvä tukiosuus on seuraava:

Taulukko 3

Tukiosuuden määrittäminen takauksen kattamista joukkovelkakirjoista

Interpoloidut tiedot kolmen vuoden ajalta 24 peruspisteen korkoero valtion obligaatioihin nähdessä	Spot	Joukkovelkakirjatuottojen mediaani	
	16.10.2012	12.7.–16.10.	16.9.–16.10.
Kolmivuotinen Ranskan valtion obligaatio (OAT-obligaatio)	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Arvioitu korkoero valtion obligaatioihin nähdessä valtiontakauksen jälkeen	0,24 %	0,24 %	0,24 %
BPSA:n korko takauksen jälkeen (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Takauksen kustannukset (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Takauksen kattamien liikkeeseenlaskujen (a) + (b) arvioidut kokonaiskustannukset	3,18 %	3,19 %	3,23 %
BPSA:n jälkimarkkinoiden tuotto interpoloi- tuna kolmelta vuodelta	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Valtiontuen määrä (miljoonaa euroa)	401	429	486

Lähde: BNP Paribas Global Markets, Datastream.

- (34) Ranskan viranomaiset katsovat, että komission käyttämä BPF:n joukkovelkakirjatuottoja koskeva viiteajanjakso on erityisen epäsuotuisa. Ranskan viranomaisten mielestä parempi arviointiperusta joukkovelkakirjojen tuotolle olisi heinäkuun 12 päivän ja lokakuun 16 päivän 2012 välinen ajanjakso, joka alkaa päivästä, jolloin PSA:n vaikeudet tulivat tietoon organisaatiouudistussuunnitelman ilmoittamisen myötä.

2.3.2 TUKI 50CO₂CARS-HANKKEELLE

- (35) Ranskan suunnittelema 50CO₂Cars-hankkeelle myönnettävä julkinen rahoitus on osa lisätalousarviosta 9 päivänä maaliskuuta 2010 annetulla lailla nro 2010-237 perustettua tulevien investointien ohjelmaa. Ympäristöstä ja energiasta vastaava hallintoviranomainen (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie), jäljempänä 'ADEME', on yksi niistä toimijoista⁽⁸⁾, joiden tehtäväksi Ranskan valtio on antanut tuleviin investointeihin ohjattavien määrärahojen hallinnoinnin. ADEME:n kokonaisbudjetti on 2,65 miljardia euroa.
- (36) 50CO₂Cars-hanke kuuluu tulevien investointien ohjelmassa tulevaisuuden ajoneuvoja koskevaan toimenpiteeseen, jonka tarkoituksena on kokeilla ja edistää vähemmän energiaa kuluttavia ja vähemmän kasvihuonekaasupäästöjä aiheuttavia teknologioita ja yhdistelmiä. Tähän toimenpiteeseen on valittu teknologisia rakennuspalikoita kahden kiinnostuksenilmaisupyynnön puitteissa:
- a) uudentyyppiset erittäin energiatehokkaat dieselmoottorit ja kaksoiskytkinvaihteisto (DCT) kuuluivat polttomoottorien voimalaitteita ja apulaitteita koskeneeseen kiinnostuksenilmaisupyynnöön, jäljempänä 'kiinnostuksenilmaisupyyntö nro 1'.

⁽⁸⁾ Ks. edellä mainitun lain nro 2010-237 8 §:n ja 3 päivänä toukokuuta 2010 annetun asetuksen nro 2010-442 mukainen luettelo toimijoista.

- b) sähköhybriditeknologia kuului voimalaitteita, apulaitteita ja suunnanvaihtoisia energianvarastointijärjestelmiä sähkö- ja hybridiajoneuvoille koskeneeseen kiinnostuksenilmaisupyynnöön, jäljempänä 'kiinnostuksenilmaisupyynnö nro 2'.
- (37) Tulevaisuuden ajoneuvoja koskeva toimenpide kuuluu erityisesti tukiohjelmaan SA.32466 (2011/X) ⁽⁹⁾, joka on vapautettu ilmoitusvelvollisuudesta yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen ⁽¹⁰⁾ nojalla.
- (38) Ranskan viranomaiset ovat antaneet tietoja kunkin hankkeeseen osallistuvan tahon saamista julkisesta rahoituksesta ja sen toteuttamisesta. 50CO₂Cars-hankkeen johtajana toimivaa PSA:ta lukuun ottamatta kaikkien hankkeeseen osallistuvien tahojen (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON ja IC2MP) saama julkisen rahoituksen määrä hankkeen toteuttamiseen on pienempi kuin yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 6 artiklan 1 kohdan e alakohdassa määritellyt erillistä ilmoitusta koskevat kynnsarvot. Tämä julkinen rahoitus kuuluu näin ollen edellä mainitulle ohjelmalle SA.32466 (2011/X) myönnetyn poikkeuksen piiriin siltä osin kuin se on SEUT-sopimuksen 107 artiklassa tarkoitettua valtiontukea ⁽¹¹⁾.
- (39) Yleistä ryhmäpoikkeusasetusta ei sen 1 artiklan 6 kohdan c alakohdan mukaisesti kuitenkaan sovelleta tukeen vaikeuksissa oleville yrityksille. PSA-konserni on varmasti täyttänyt vaikeuksissa olevan yrityksen tunnusmerkit ainakin sen jälkeen, kun Ranskan viranomaiset ilmoittivat 17 päivänä lokakuuta 2012 aikomuksestaan myöntää sille takauksen. Tuki, jota Ranskan valtio aikoo myöntää PSA:lle 50CO₂Cars-hanketta varten, ei siis voi kuulua tukiohjelmaan SA.32466 (2011/X) eikä olla tutkimus- ja kehitystyöhön sekä innovaatiotoimintaan myönnettävää valtiontukea koskevien puitteiden ⁽¹²⁾, jäljempänä 'T&K&I-puitteet', perusteella tehtävän erillisen ilmoituksen kohteena ⁽¹³⁾.
- (40) Hallinnon yksinkertaistamiseksi 50CO₂Cars-hankkeeseen kuuluvien PSA:n toimien kustannukset on luokiteltu samalla tavalla kuin muiden osallistujien toiminnan kustannukset eli käyttämällä yleisessä ryhmäpoikkeusasetuksessa määriteltyjä luokkia (jotka vastaavat T&K&I-puitteissa käytettyä luokitusta).
- (41) PSA:n toteuttamat toimet määritellään näin ollen ⁽¹⁴⁾ perustutkimukseksi (PT), teolliseksi tutkimukseksi (TT) ja kokeelliseksi kehittämiseksi (KK) ja joiden tukikelpoiset kustannukset esitetään seuraavassa taulukossa 4:

Taulukko 4

50CO₂Cars-hankkeen kustannukset (tuhatta euroa) T&K-toiminnan tyyppin mukaan

Kustannukset	Yhteensä	Tukikelpoiset ⁽¹⁾	PT	TT	KK
Kiinnostuksenilmaisupyynnö nro 1	[260–330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
Kiinnostuksenilmaisupyynnö nro 2	[50–110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Yhteensä	[300–400]*	304 593,48	1 328,79	175 567,54	127 697,15

⁽¹⁾ 50CO₂Cars-hankkeen kustannukset on jaettu yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 31 artiklan 5 kohdassa määriteltyihin T&K-luokkiin (jotka vastaavat T&K&I-puitteiden 5.1.4 kohdassa määriteltyä luokitusta).

- (42) Ranskan valtio aikoo myöntää PSA-konsernille yhteensä 85,9 miljoonaa euroa tukea rakenneuudistussuunnitelman tätä osa-aluetta varten. Se koostuu avustuksista (24,5 miljoonaa euroa), joita ei peritä takaisin, ja takaisinmaksettavista ennakoista (61,4 miljoonaa euroa). Tuen intensiteetti on 100 prosenttia perustutkimuksen, 30 prosenttia teollisen tutkimuksen ja 25 prosenttia kokeellisen kehittämisen kustannuksista.

⁽⁹⁾ EUVL C 78, 11.3.2011, s. 33.

⁽¹⁰⁾ Komission asetus (EY) N:o 800/2008, annettu 6 päivänä elokuuta 2008, tiettyjen tukimuotojen toteamisesta yhteismarkkinoille soveltuviksi perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisesti (yleinen ryhmäpoikkeusasetus) (EUVL L 214, 9.8.2008, s. 3).

⁽¹¹⁾ Komissio toteaa tässä yhteydessä erityisesti, että (muuhun kuin taloudelliseen toimintaan liittyvän) muualla kuin tutkimusorganisaatioissa tehtävän tutkimustyön julkiseen rahoitukseen ei sisälly valtiontukea.

⁽¹²⁾ EUVL C 323, 30.12.2006, s. 1.

⁽¹³⁾ Ks. erityisesti T&K&I-puitteiden 2.1 kohdan viimeinen kappale: "Valtiontuesta vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseksi ja rakenneuudistukseksi annetuissa yhteisön suuntaviivoissa tarkoitetuille vaikeuksissa oleville yrityksille tutkimukseen ja kehitykseen sekä innovaatiotoimintaan myönnetty tuki ei kuulu näiden puitteiden soveltamisalaan."

⁽¹⁴⁾ Yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen 30 artiklan 1, 2 ja 3 kohdan mukaisten määritelmien perusteella. (Määritelmät vastaavat T&K&I-puitteiden 2 artiklan 2 kohdan e, f ja g alakohdassa olevia määritelmiä.)

- (43) Takaisinmaksettavat ennakat diskontataan käyttämällä tukipäätöksen tekoajankohtana tammikuussa 2012 voimassa ollutta viitekorkoa, joka oli 3,07 prosenttia Ranskan osalta. PSA maksaa ne takaisin käyttäen kummankin kiinnostuksenilmaisupyynnön osalta eri menetelmää.
- (44) Kiinnostuksenilmaisupyynnön nro 1 liittyvässä hankkeen osassa hybridirakenteen toteuttamiselle on kolme eri vaihtoehtoa, joita arvioidaan rinnakkain: toteutus joko sähkötoimisena kaksoiskytkinvaihteistona (eDCT), moottorin lisävarustekonsolissa tai vapaakytkimellä varustettuna moottorin lisävarustekonsolissa. Takaisinmaksu määräytyy viime kädessä hankkeen aikana valitun rakenteen mukaan ja siihen sovelletaan yhtä seuraavista vaihtoehdoista:
- a) Jos valitaan hybridirakenne, jossa käytetään eDCT-vaihteistoa, takaisinmaksu perustuu kahteen kustannusyksikköön:
- [10–20]* euroa kutakin valmistettua [500 000.–600 000.]* dieselmoottoria, jonka teholuokka on 40/50 kW tai 70 kW, kohti siten, että tämä osa ennakosta maksetaan takaisin sen diskontatun arvon mukaan lähimpään euroon pyöristettynä neljän vuoden kuluessa nimellisen tuotantoskenaarion perusteella. Kun PSA-konserni on maksanut diskontatun määrän kokonaan takaisin, se jatkaa [3–6] euron alennetun määrän maksamista kutakin valmistettua moottoria kohti [1–3] vuoden ajan.
 - [30–40]* euroa kutakin valmistettua [50 000.–60 000.]* eDCT-vaihteistoa kohti siten, että tämä osa ennakosta maksetaan takaisin sen diskontatun arvon mukaan lähimpään euroon pyöristettynä viiden vuoden kuluessa nimellisen tuotantoskenaarion perusteella. Kun PSA-konserni on maksanut diskontatun määrän kokonaan takaisin, se jatkaa [5–10] euron alennetun määrän maksamista kutakin valmistettua eDCT-vaihteistoa kohti.
- b) Jos valitaan hybridirakenne, jossa käytetään lisävarustekonsolia, takaisinmaksu perustuu yksinomaan teholuokkien 40/50 kW ja 70 kW dieselmoottorien kustannusyksikköön, josta PSA maksaa [10–20]* euroa kutakin valmistettua [500 000.–600 000.]* yksikköä kohti, kunnes diskontattu määrä on maksettu kokonaan takaisin (noin [0–5]* vuodessa nimellisskenaarion mukaan) ja sen jälkeen [5–10]* euroa yksikköä kohti.
- c) Jos valitaan hybridirakenne, jossa käytetään lisävarustekonsolia vapaakytkimellä varustettuna, takaisinmaksettavan määrän laskeminen perustuu niin ikään teholuokkien 40/50 kW ja 70 kW dieselmoottorien kustannusyksikköön: PSA maksaa [20–30]* euroa kutakin valmistettua [500 000.–600 000.]* yksikköä kohti, kunnes diskontattu määrä on maksettu kokonaan takaisin (noin [0–5]* vuodessa nimellisskenaarion mukaan) ja sen jälkeen [5–10]* euroa yksikköä kohti.
- (45) Kiinnostuksenilmaisupyynnön nro 2 liittyvässä hankeosuudessa takaisinmaksettavan määrän laskeminen perustuu sähköisen voimalaitteen kustannusyksikköön: PSA maksaa takaisin kutakin valmistettua [500 000.–600 000.]* yksikköä kohti [20–30]* euroa, kunnes diskontattu määrä on maksettu kokonaan takaisin (noin [5–10]* vuodessa nimellisskenaarion mukaan) ja sen jälkeen [5–10]* euroa yksikköä kohti.
- (46) Ranskan viranomaiset katsovat, että näitä menetelmiä käyttämällä ennako maksetaan takaisin sen diskontatun arvon mukaan järkeviin ja kohtuullisiin arvioihin perustuvassa skenaariossa, jossa hanke johtaa hyviin tuloksiin. Jos hanke epäonnistuu osittain, takaisin maksettava määrä on suhteessa hankkeen onnistumisasteeseen.

2.4 PSA-KONSERNIN RAKENNEUUDISTUSSUUNNITELMA

- (47) Rakennuudistussuunnitelman taustalla ovat 26 päivänä lokakuuta 2011 esitellyt kustannusleikkaukset (kustannusten vähentäminen 800 miljoonalla eurolla, mikä johtaa henkilöstön vähentämiseen 2 500 työntekijällä Euroopassa), ja 15 päivänä helmikuuta 2012 esitellyt kaikkiaan 200 miljoonan euron lisätoimenpiteet.
- (48) Rakennuudistussuunnitelmaan sisältyy kolmenlaisia toimenpiteitä: teollinen rakennuudistus, konsernin hallintorakenteen supistaminen sekä T&K-hankkeen 50CO₂Cars toteuttaminen. Vaikka PSA-konserni toimii monissa maailman maissa, rakennuudistustoimenpiteet koskevat pääasiassa vain Ranskaa, jonne valtaosa konsernin tuotantoresursseista keskittyy.

2.4.1 TEOLLISUUSTUOTANTOJÄRJESTELMÄÄ TEOLLISUUSTUOTANTOJÄRJESTELMÄN RAKENNEUUDISTUSTOIMENPITEET

- (49) Tärkeimmät toimenpiteet koskevat Ranskan tehtaita: Aulnayn tehtaan sulkeminen ja Rennesin tehtaan kapasiteetin merkittävä vähentäminen, mikä johtaa henkilöstön vähentämiseen 4 400 työntekijällä. Nämä kaksi toimenpidettä ovat olennainen osa PSA:n tuotantolaitosten yleistä optimointia.

- (50) Koska PSA sijoittuu perinteisesti pienten autojen ja monitoimijoneuvojen segmenttiin, jäljempänä 'B-segmentti', sillä on runsaasti tuotantokapasiteettia B-segmentissä: Ranskassa (Aulnay, Poissy ja Mulhouse), Espanjassa (Madrid) ja Slovakiassa (Trnava). PSA:lla on edelleen liikaa kapasiteettia B-segmentissä, vaikka toimintaa on tehostettu 2000-luvun alusta lähtien (Rytonin tehtaan sulkeminen Yhdistyneessä kuningaskunnassa vuonna 2006 ja Aulnayn tuotantokapasiteetin vähentäminen vuonna 2008). Aulnayn tehtaan sulkeminen johtaa mallien 208, C3 ja DS3 tuotannon vähentämiseen 155 000 ajoneuvolla vuodessa vuonna 2012 käyttöön otetun järjestelyn mukaisesti, jossa kapasiteetin edellytetään vähenevän enintään 232 000 ajoneuvolla vuodessa. Samalla B-segmentin tuotanto keskitetään Poissyn, Mulhousen ja Trnavan tehtaisiin. Ranskan viranomaisten mukaan tämä toimenpide vähentää kapasiteettia pysyvästi B-segmentissä ja vähentää konsernin yleiskustannuksia merkittävästi (arviolta [100–200]* miljoonaa euroa vuodessa).
- (51) Rennesin tehdas keskittyy nykyisin D- ja E-segmentin ajoneuvojen tuotantoon ⁽¹⁵⁾. Se kärsii jatkuvasta kysynnän vähenemisestä etenkin D-segmentin sedan-mallien kohdalla. Siirtymällä 2,5-vuorotyöstä 2-vuorotyöhön ja lopettamalla yövuoro ja yksi pieni tuotantolinja voidaan Ranskan viranomaisten mukaan vähentää tuotantoa ja valmistaa vain Peugeot 508:aa (sedan ja farmari) sekä C5:tä (sedan ja farmari).
- (52) Myös T&K-toimintaa on supistettava (10 prosenttia). T&K-tiimien toiminta tulee keskittymään tuotannon tukemiseen, ja konsernin toimintaa yleisesti edistävät kehitystehtävät lopetetaan.
- (53) PSA toivoo voitavansa tällä tavoin tehostaa organisaationsa toimintaa Euroopassa erityisesti hyödyntämällä nykyistä kapasiteettia paremmin ja edistämällä tehtaiden erikoistumista siten, että ne valmistavat vain yhtä tai kahta segmenttiä. Tämän organisaatiouudistuksen tavoitteena on alentaa ajoneuvojen vähittäismyyntihintaa noin [200–300]* – [200–300]* eurolla.

2.4.2 PSA-KONSERNIN HALLINTORAKENTEeseen LIITTYVÄT TOIMENPITEET

- (54) PSA-konserni aikoo tehdä hallintouudistuksia kaikilla osastoillaan. Uudistukset johtavat henkilöstön vähentämiseen kaikkiaan 3 586 työntekijällä.
- (55) Samaan aikaan PSA on ilmoittanut rakenneuudistustoimenpiteisiin perustuvasta 1 miljardin euron säästösuunnitelmasta, joka koskee hankintoja (400 miljoonaa euroa) ja kiinteitä kustannuksia (600 miljoonaa euroa) sekä GM:n ja PSA:n yhteistoimintaan perustuvia tuotantotoimintaa, T&K-toimintaa sekä yleisiin kustannuksiin liittyviä toimenpiteitä.

2.4.3 T&K-HANKE 50CO₂CARS

- (56) PSA-konserni aikoo osana teollista rakenneuudistusta kehittää uusia hybriditeknologioita, jotka Ranskan viranomaisten näkemyksen mukaan auttavat konsernin elinkelpoisuuden palauttamisessa. Tämän T&K-hankkeen tarkoituksena on auttaa PSA-konsernia aloittamaan dieselhybridiajoneuvojen massatuotanto B-segmentissä (paino 900 kilogrammasta 1,3 tonniin) ja siten monipuolistamaan tuotantoaan segmentissä, jolta odotetaan hyvää kannattavuutta. Eurooppalaiset kuluttajat suosivat dieselmootoreita. Hybridijärjestelmän tärkeimpiä osia ⁽¹⁶⁾ voitaisiin kuitenkin myöhemmin mukauttaa vastaaviin bensiinimootoreihin sopiviksi ja markkinoida myös muualla maailmassa.
- (57) T&K-hankkeen 50CO₂Cars tarkoituksena on sellaisen (ei ladattavan) hybridivoimalaitteen suunnittelu ja valmistus B-segmenttiä varten, jonka ansiosta B-segmentin ajoneuvojen hiilidioksidipäästöjä voidaan vähentää 50 grammaan kilometriä kohti, jäljempänä 'g CO₂/km', ja lisäksi C-segmentin perheajoneuvojen päästöjä 65 g:aan CO₂/km. Hankkeen tavoitteena on, että mahdollisimman monilla olisi varaa käyttää tätä teknologiaa.

⁽¹⁵⁾ D- ja E-segmenttiin kuuluu ryhmien perheauto, edustusauto, tila-auto ja maastoauto ajoneuvoja, joiden keskipituus on Euroopassa 4,40–5 metriä. Tähän segmenttiin kuuluvat Peugeot 508 sedan, 508 SW, 807, 4007 ja Citroën C5 sedan, C5 farmari, DS5, C8, C-Crosser ja C6.

⁽¹⁶⁾ Varastointiyksikkö, sähkövoimayksikkö ja siihen liittyvä ohjauselektronikka sekä jännitemuunnin, joka mahdollistaa kaksijännitteisen verkon käytön.

- (58) Hankkeessa yhdistetään uudentyyppiset erittäin energiatehokkaat dieselmoottorit hybridikäyttöön soveltuvaan moottorikäyttöiseen kaksoiskytkinvaihteistoon, jäljempänä 'DCT', ja kohtuuhintaiseen sähköhybriditeknologiaan.
- (59) PSA johtaa 50CO₂Cars-hanketta varten perustettua T&K-konsortiota.
- (60) Konsortioon kuuluu myös teollisuuden ja korkeakoulujen edustajia: viisi suuryritystä (Delphi, Mann & Hummel, Valeo ja Rhodia), yksi pk-yritys (CTL), yksi yhdistys (IRMA) neljä tutkimusorganisaatiota (IFPEN, LACCO, IRCELYON ja IC2MP).

2.4.4 PSA-KONSERNIN LIKETOIMINTASUUNNITELMA

- (61) PSA-konsernin liiketoimintasuunnitelma kattaa vuodet 2013–2017. Ranskan viranomaiset ovat täsmentäneet, että keskivertoskenaarion mukaan konsernin liiketoiminta tuottaa vuodesta 2014 alkaen [1 200–2 000]* miljoonaa euroa voittoa, mikä on [1–5]* prosenttia liikevaihdosta. Elinkelpoisuutta parannetaan pääasiassa rakenneuudistus-suunnitelmaan sisältyvillä sisäisillä toimenpiteillä. Niihin kuuluu tuotantokustannusten merkittävä leikkaaminen ja kassavirran lisääminen, ja niiden lähtökohtana on PSA-konsernin toiminnan uusi maantieteellinen painopiste. Tavoitteena on, että vuonna 2015 konsernin myynnistä 50 prosenttia toteutuu Euroopan unionin ulkopuolella, jolloin voidaan hyödyntää siellä (varsinkin Kiinassa ja Brasiliassa) olevaa kasvupotentiaalia.
- (62) Ranskan viranomaiset ovat toimittaneet PSA-konsernin liiketoimintasuunnitelman vuoteen 2017 saakka. Suunnitelma perustuu Euroopan markkinoiden kokoa ja PSA:n markkinaosuutta koskeviin oletuksiin, jotka puolestaan perustuvat IHS Global Insightin laatimiin arvioihin.
- (63) Euroopan markkinoiden ennustetaan Ranskan viranomaisten mukaan supistuvan 2,2 prosentilla vuonna 2013, minkä jälkeen vuosille 2014 ja 2015 ennustetaan 6 prosentin vuotuista kasvua sekä vuosille 2016 ja 2017 3 prosentin vuotuista kasvua. PSA:n markkinaosuus olisi [12–15]* prosenttia vuonna 2013, [13–16]* prosenttia vuonna 2014 ja [11–15]* prosenttia vuosina 2015, 2016 ja 2017.
- (64) Liiketoimintasuunnitelmassa tarkastellaan erilaisia skenaarioita. Keskivertoskenaariossa PSA-konsernin liiketoiminta tuottaa vuodesta 2014 alkaen [1 200–2 000]* miljardia euroa voittoa, mikä on [1–5]* prosenttia konsernin liikevaihdosta. Vuonna 2017 liikevoiton arvioidaan olevan EUR [3 000–3 800] miljardia eli [2–6]* prosenttia PSA:n liikevaihdosta. Ranskan viranomaisten mukaan PSA-konserni saa tämän kannattavuuden ansiosta riittävän luokituksen, jonka avulla se pystyy itsenäisesti hankkimaan jälleenrahoitusta markkinoilta. Konsernin luokituksen paraneminen vaikuttaa automaattisesti myös BPF:n luokitukseen.
- (65) Myös muunlaisia skenaarioita on tarkasteltu. Pessimistisessä skenaariossa PSA-konsernin myynti vähenee (keskivertoskenaarioon verrattuna) Euroopassa vuosittain 100 000 ajoneuvolla vuodesta 2013 alkaen. Optimistisessä skenaariossa PSA-konsernin myynti sitä vastoin lisääntyy Euroopassa vuosittain noin 100 000 ajoneuvolla vuodesta 2013 alkaen. Tiedoksiannetun liiketoimintasuunnitelman mukaan PSA-konsernin liiketoiminta kokonaisuudessaan tuottaa myös pessimistisessä skenaariossa vuodesta 2014 alkaen voittoa (noin [1–5]* prosenttia PSA-konsernin liikevaihdosta) ja vuonna 2017 jo [2–6]* prosenttia liikevaihdosta. Olisi kuitenkin pidettävä mielessä, että PSA-konsernia koskevien ennusteiden mukaan liikevaihto kasvaa merkittävästi Euroopan ulkopuolella eli kasvumarkkinoilla. PSA-konserni voi näin ollen odottaa myyntinsä kasvavan Euroopan markkinoiden pessimistisistä ennusteista huolimatta, koska sen tavoitteena on toteuttaa 50 prosenttia myynnistä Euroopan ulkopuolella vuonna 2015.
- (66) Ranskan viranomaiset ovat laatineet PSA-konsernin tuotantokapasiteetin kehityksestä kaksi taulukkoa, joissa esitetään kunkin tehtaan Harbour-käyttöaste⁽¹⁷⁾ ennen konsernin rakenneuudistusta ja sen jälkeen. Poissyn tehdasta lukuun ottamatta tämä käyttöaste pysyy muuttumattomana. Ranskan viranomaiset korostavat, ettei tehtaiden elinkelpoisuutta voida arvioida erillään PSA-konsernin elinkelpoisuuden arvioinnista, vaan PSA-konsernin autonvalmistustoimintaa on tutkittava kunkin markkinasegmentin osalta erikseen. Ranskan viranomaisten mukaan kullakin tehtaalla on valikoima ajoneuvoja, joita se voi valmistaa. Jos käyttöaste joillakin tehtailla laskee tai nousee, kyseessä on yleensä tiedossa ja hallinnassa oleva tilanne, joka liittyy tuotteiden elinkaareen.

⁽¹⁷⁾ Harbour-kapasiteetti on teollisuusstandardi. Siinä oletetaan, että kussakin tehtaassa tehdään kahta vuoroa kahdeksan tuntia päivässä ja 235 päivää vuodessa. Harbour-käyttöasteella tarkoitetaan kullakin tehtaalla tosiasiallisesti valmistettujen ajoneuvojen määrää verrattuna Harbour-kapasiteettiin.

Taulukko 5

PSA-konsernin liikevaihtoennuste (miljoonaa euroa)* kolmessa skenaariossa

	2013	2014	2015	2016	2017
Keskivertoskenaario	[55 000– 60 000]	[60 000– 65 000]	[60 000– 65 000]	[60 000– 65 000]	[65 000– 70 000]
Pessimistinen skenaario (100 000 ajoneuvon vähennys vuodessa)	[55 000– 60 000]	[60 000– 65 000]	[60 000– 65 000]	[60 000– 65 000]	[60 000– 65 000]
Optimistinen skenaario (100 000 ajoneuvon lisäys vuodessa)	[57 000– 62 000]	[60 000– 65 000]	[60 000– 65 000]	[65 000– 70 000]	[65 000– 70 000]

Taulukko 6

Autonvalmistusyksikön liikevaihtoennuste (miljoonaa euroa)* kolmessa skenaariossa

	2013	2014	2015	2016	2017
Keskivertoskenaario	[40 000– 45 000]	[45 000– 50 000]	[45 000– 50 000]	[45 000– 50 000]	[45 000– 50 000]
Pessimistinen skenaario (100 000 ajoneuvoa vähemmän vuodessa)	[40 000– 45 000]	[40 000– 45 000]	[40 000– 45 000]	[40 000– 45 000]	[45 000– 50 000]
Optimistinen skenaario (100 000 ajoneuvon lisäys vuodessa)	[40 000– 45 000]	[45 000– 50 000]	[45 000– 50 000]	[45 000– 50 000]	[45 000– 50 000]

2.4.5 RANSKAN VIRANOMAISTEN ALUN PERIN ILMOITTAMAT VASTASUORITTEET

- (67) PSA-konserni on ilmoittanut rakenneuudistustoimenpiteistä, joilla supistetaan sen tuotantokapasiteettia ja markkinaläsnäoloa. Niitä ovat ennen kaikkea (3 000 työntekijää työllistävän) Aulnayn tehtaan sulkeminen ja Rennesin tehtaan kapasiteetin merkittävä supistaminen, mikä johtaa henkilöstön vähentämiseen noin 1 400 työntekijällä. Niiden ohella suunnitellaan tai on jo toteutettu kannattavien toimialojen myyntiä, kuten GEFCON omistus pohjan laajentamista, kiinteän omaisuuden osien myyntiä ja autovuokraamoyhtiö Citerin myyntiä. PSA-konserni on ilmoittanut myös investointimenojensa leikkaamisesta. Sen johdosta konsernin tuotantokapasiteetti supistuu enemmän kuin alun perin oli suunniteltu ennen konsernin vaikeuksien ilmenemistä.
- (68) Ranskan viranomaiset ovat ehdottaneet myös seuraavia vastasuoritteita:
- käyttöomaisuusinvestointien vähentäminen entisestään (2.4.5.1),
 - Sevelnordin tehtaan kapasiteetin siirtäminen kilpailijalle (2.4.5.2),
 - pistokehybriditeknologian kehittämisen ja tuotannon lakkauttaminen (2.4.5.3),
 - enimmäiskattavuusasteen asettaminen BPF:n järjestämälle rahoitukselle (2.4.5.4).

Nämä toimenpiteet ovat lisätoimenpiteitä, jotka aiotaan toteuttaa vuoden 2012 alkuperäisen keskipitkän aikavälin suunnitelman, jäljempänä 'KAS' ⁽¹⁸⁾, mukaisten rakenneuudistustoimenpiteiden lisäksi.

2.4.5.1 PSA-konsernin investointien vähentäminen entisestään

- (69) Suunnitteilla on vähentää käyttöomaisuusinvestointeja (vuoden 2012 alkuperäisen KAS:n lisäksi) seuraavasti: 300 miljoonaa euroa vuonna 2013 ja 500 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2014 ja 2015. Vuosien 2013–2015 käyttöomaisuusinvestointeja ja T&K-toimintaa koskevaa suunnitelmaa on sen vuoksi tarkistettu alaspäin 9,9 miljardista 8,6 miljardiin euroon, mikä merkitsee 13 prosentin vähennystä alkuperäiseen suunnitelmaan nähden. Tämä määrä on 27 prosenttia pienempi kuin vuosien 2011–2012 keskiarvo.

⁽¹⁸⁾ Keskipitkän aikavälin suunnitelma on asiakirja, jonka pohjalta PSA-konsernin taloushallinto on esittänyt konsernin tulevien vuosien tuloksia koskevia ennusteita.

- (70) PSA:n investointeja vähennetään näin ollen 3,3 miljardilla eurolla vuodessa keskimäärin 2,86 miljardiin euroon vuodessa. Näiden 1,3 miljardin leikkausten pääasiallinen kohde on konsernin autonvalmistustoiminta Euroopassa (yli 80 prosenttia leikkauksista kohdistuu siihen).
- (71) Ranskan viranomaisten mukaan käyttöomaisuusinvestointien leikkaukset heikentävät huomattavasti konsernin kilpailuasemaa markkinoilla. Tiettyjen T&K-investointien ja käyttöomaisuusinvestointien vähentämisellä edelleen on PSA:n kannalta myös muita merkittäviä haittavaikutuksia. Leikkauksilla heikennetään huomattavasti PSA-konsernin valmiuksia
- vastata niiden asiakkaiden odotuksiin, jotka arvostavat erityisesti valikoimaa ja teknologioita, joita PSA-konserni ei enää tuo markkinoille;
 - reagoida kilpailijoiden kehittymiseen;
 - teollistaa itse tiettyjä kiinnostavia teknologioita, minkä vuoksi sen on ostettava niitä kilpailijoilta, jolloin sen kate pienenee;
 - hyötyä tietyistä verokannustimista, jotka liittyvät esimerkiksi hiilidioksidipäästöihin.
- (72) Nämä vähennykset toteutetaan erityisesti seuraavin tavoin:
- Citroën C6 -mallin tuotannon lakkauttaminen 31 päivänä joulukuuta 2012 ja Peugeot 607:n uudistamatta jättäminen (E-segmentti) (a);
 - Bipper/Nemo-ajoneuvojen tuotannon lakkauttaminen vuonna 2015 eli kaksi vuotta suunniteltua aiemmin, ja näiden ajoneuvojen uudistamatta jättäminen (B / kevyet hyötyajoneuvot -segmentti) (b);
 - yli kahden litran dieselmoottorien tuotannon lakkauttaminen (D-segmentti) (c).
- a) **Citroën C6- ja Peugeot 607 -mallien tuotannon lakkauttaminen**
- (73) Tämä vastasuorite käsittää kaksi osatekijää, jotka koskevat kaiken kaikkiaan E-segmenttiä:
- Citroën C6:n tuotannon lakkauttaminen vuodesta 2013 alkaen alun perin suunnitellun vuoden 2016 sijasta, ja
 - Citroën C6:n ja Peugeot 607:n uudistamatta jättäminen.
- (74) PSA-konserni arvioi yksinomaan ensimmäisen osatekijän vaikutuksen olevan 3 000 ajoneuvoa (eli 1 000 ajoneuvoa vuodessa), mikä merkitsee 90 miljoonan euron liikevaihdon menettämistä kolmen vuoden aikana. C6 kuuluu E-segmenttiin, joka on kalliin hintaluokan autojen segmentti. PSA-konsernin omien arvioiden mukaan tämän segmentin osuus on 5,7 prosenttia Euroopan automarkkinoista vuonna 2013.
- (75) Ranskan viranomaisten mukaan konsernin kalleimpien automallien uudistamatta jättäminen pienentää huomattavasti markkinaosuutta. Uusimman Peugeot 607 -mallin potentiaaliset myyntimäärät olisivat noin 20 000 ajoneuvoa vuodessa, mikä vastaa noin 500 miljoonan euron liikevaihdon menetystä. Uusimman Citroën C6 -mallin potentiaaliset myyntimäärät olisivat noin 7 000 ajoneuvoa vuodessa, mikä vastaa noin 200 miljoonan euron liikevaihdon menetystä.
- (76) PSA-konsernin sitoutuminen Citroën C6- ja Peugeot 607 -mallien uudistamatta jättämiseen kattaa vuodet 2016–2018. PSA-konserni arvioi toimenpiteen tämän osa-alueen vaikutuksen olevan 40 500 ajoneuvoa, mikä vastaa 1,05 miljardin liikevaihtoa. Näiden mallien uudistamatta jättämisen ansiosta PSA pystyy lopettamaan tähän liittyvät investoinnit vuodesta 2013 alkaen (uuden ajoneuvon kehittäminen kestää tavallisesti kolme vuotta).
- (77) Ranskan viranomaisten mukaan tämä vastasuorite vaikuttaa välillisesti heikentämällä merkittävästi PSA-konsernin yrityskuvaa. Mallien (ja/tai tehokkaiden moottorien) puuttuminen E-segmentistä estäisi konsernia esimerkiksi vastaamasta tiettyihin tarjouspyyntöihin. PSA-konsernin lähteminen E-segmentistä tarkoittaisi myös, että kalleimmista automalleista kiinnostuneet kuluttajat todennäköisesti vähentäisivät PSA-konsernin verkoston seuraamista, mikä vaikeuttaisi konsernin tuotemerkkien siirtämistä kalliimpaan luokkaan esimerkiksi B-segmentin yläpuolelle (DS-mallisto). PSA-konserni arvioi, että ajoneuvokalustoja koskeviin tarjouspyyntöihin vastaamatta jättäminen vastaa 2 000 ajoneuvoa vuodessa, mikä merkitsee vuositasolla 30 miljoonan euron liikevaihdon menetystä eli yhteensä 180 miljoonaa euroa ja 12 000 ajoneuvoa.

- (78) PSA-konserni arvioi, että tämän vastasuoritteen vaikutuksena olisi kaiken kaikkiaan 1,32 miljardin euron liikevaihdon menetys.

b) Bipper/Nemo-mallin tuotannon lakkauttaminen ja uudistamatta jättäminen

- (79) Bipper/Nemo on hyötyajoneuvo, jota myydään kahdella eri nimellä. Ehdotettu toimenpide on kaksiosainen:
- vuodesta 2017 alkaen Bipper/Nemo-ajoneuvojen uudistamatta jättäminen (eli markkinoille ei tuoda uutta sukupolvea), jonka vaikutusten liikevaihtoon PSA arvioi olevan 1 miljardi euroa, ja
 - nykyisten Bipper/Nemo-ajoneuvojen tuotannon lakkauttamisen aikaistaminen vuoteen 2015, kun sen oli alun perin suunniteltu alkavan vuonna 2017, minkä vaikutusten liikevaihtoon PSA arvioi olevan 560 miljoonaa euroa.
- (80) Vuonna 2012 PSA myi 35 650 Bipper/Nemo-ajoneuvoa (16 678 Bipper henkilöajoneuvoa ja hyötyajoneuvoa sekä 18 972 Nemo-ajoneuvoa (henkilöajoneuvoa ja hyötyajoneuvoa). Liikevaihto yhtä ajoneuvoa kohti oli keskimäärin 8 950 euroa, joten vuotuinen kokonaisliikevaihto oli 319 miljoonaa euroa.
- (81) Bipper/Nemo hyötyajoneuvomallit kuuluvat segmenttiin B LCV⁽¹⁹⁾. Vuonna 2012 tämän segmentin osuus Euroopan kevyiden hyötyajoneuvojen markkinoista oli 3,7 prosenttia. PSA:n markkinaosuus oli 49 prosenttia. Vuonna 2012 PSA-konserni myi 26 674 kevyttä Nemo/Bipper hyötyajoneuvoa, kun niitä kaiken kaikkiaan myytiin 54 514. Vuonna 2012 PSA-konserni myi 8 976 henkilöajoneuvoa (ja sen markkinaosuus oli 10 prosenttia).
- (82) Ranskan viranomaisten mukaan näiden ajoneuvojen myynti ei tuota puhdasta voittoa mallin käyttöänsä aikana pääosin sen vuoksi, että mallit eivät ole kannattavia heti elinkaarensa alkuvaiheessa. Näistä ajoneuvoista tulee kannattavia vasta ensimmäisen sukupolven jälkeen.
- (83) PSA-konserni katsoo, että tämän vastasuoritteen vaikutuksena on 1,56 miljardin euron liikevaihdon menetys.

c) Yli kahden litran dieselmoottorit

- (84) Tämän ehdotetun vastasuoritteen mukaisesti yli kahden litran moottorien tuotanto on määrä lakkauttaa ennen Euro 6 -standardin voimaantuloa. Ranskan viranomaisten mukaan PSA-konsernilla on riittävästi teollisia resursseja kyseisten moottorien ja etenkin DW12-moottorin Euro 6 -version valmistamiseen. PSA-konserni poikkeaa kilpailijoistaan siinä, ettei sillä ole yli kahden litran bensiinimoottoreita (sen voimakkain bensiinimoottori on 1,6 litran turbomoottori). Tämä toimenpide koskee sen vuoksi erityisesti D-segmenttiä.
- (85) PSA-konsernin D-segmentin henkilöajoneuvojen myynnin osuus oli 1 prosentti Euroopan markkinoista vuonna 2012 (eli 150 000 ajoneuvoa). Hyvinä vuosina PSA-konsernin yli kahden litran moottorilla varustettujen ajoneuvojen myynti oli parhaimmillaan 30 000 ajoneuvoa. Toimenpiteen vaikutus on PSA-konsernin arvioiden mukaan 10 000 ajoneuvoa vuodessa eli noin 20 prosenttia D-segmentistä.
- (86) PSA katsoo yli kahden litran moottorilla varustettujen dieselhenkilöautojen vuosien 2011 ja 2012 rekisteröintitietojen perusteella, että pistokehybridi-dieselhenkilöautojen valikoiman kehittämisen seurauksena yli kahden litran moottorilla (tai vastaavalla voimanlähteellä) varustettujen ajoneuvojen määrä olisi lisääntynyt 30 000–40 000 yksikköön PSA-konsernin osalta. Ranskan viranomaisten mukaan tämä toimenpide koskee 10 000:ta ajoneuvoa vuodessa ja merkitsee 200 miljoonan euron vuotuisen liikevaihdon menetystä.

2.4.5.2 Sevelnordin tehtaan kapasiteetin siirtäminen kilpailijalle

- (87) Tämän toimenpiteen mukaisesti PSA-konsernin on määrä siirtää Sevelnordin tehtaan kapasiteetti Toyotalle. Sevelnordin tehdas rakennettiin vuonna 1988 laajennettaessa PSA:n ja Fiat-konsernin yhteisyrityksen Société Européenne de Véhicules Légersin, jäljempänä 'Sevel', toimintaa. Vuonna 2011 tällä tehtaalla oli 2 700 työntekijää ja siellä valmistettiin keskimäärin 420 ajoneuvoa päivässä (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). Vuonna 2011 siellä valmistettiin kaiken kaikkiaan 94 843 ajoneuvoa.

⁽¹⁹⁾ LCV: lyhenne sanoista light commercial vehicle (kevyt hyötyajoneuvo).

- (88) Kun Fiat halusi erota yhteisyrityksestä PSA-konsernin kanssa Sevelnordin tehtaalla, PSA allekirjoitti Toyotan kanssa yhteistyösopimuksen, jonka mukaan PSA-konsernin oli määrä valmistaa kevyitä hyötyajoneuvoja, joita Toyotan oli määrä markkinoida Euroopassa omalla tuotenimellään. Tämän ansiosta Toyotan on määrä saada huomattava asiakaskunta mahdollisimman vähäisin kustannuksin.
- (89) Sopimuksen mukaisesti PSA-konsernin oli aluksi (vuoden 2013 toisesta neljänneksestä alkaen) toimittaa kevyitä hyötyajoneuvoja olemassa olevista Peugeot Expert- ja Citroën Jumpy -valikoimistaan, jäljempänä 'G9-toimitus'. Sopimuksessa määrätään myös yhteistyöstä PSA-konsernin tuottaman uuden ajoneuvosukupolven osalta, jäljempänä 'K0-toimitus'.
- (90) Ranskan viranomaisten mukaan PSA-konserni katsoo, että se olisi voinut säilyttää kevyisiin hyötyajoneuvoihin liittyvän toimintansa elinkelpoisena omin neuvoin, ilman Toyotan kanssa tehtyä sopimusta. Toyotan kanssa tehty sopimus ei sen vuoksi ollut välttämätön tämän tehtaan toiminnan jatkamisen kannalta.
- (91) Ranskan viranomaiset korostavat, että tämän toimenpiteen avulla supistetaan PSA-konsernin markkinaläsnäoloa siten, että sen kilpailijoille koituu välitöntä hyötyä seuraavin tavoin:
- a) PSA-konserni siirtää lähes 30 prosenttia Sevelnordin tehtaan tuotantokapasiteetista Toyotalle;
 - b) tämän sopimuksen perusteella PSA:n merkittävä kilpailija Toyota pääsee markkinoille, joilla se ei sitä ennen toiminut, ja pystyy laajentamaan hyötyajoneuvovalikoimaansa;
 - c) tämä sopimus tarjoaa suoran ja selvän kilpailuedun Toyotalle, koska Toyota voi sen perusteella saada suuren osan sopimuksen kattamien ajoneuvojen katteesta ja saada uusia asiakkaita sekä saavuttaa heidän luottamuksensa markkinoilla, joilla se ei ole aiemmin toiminut;
 - d) tämä toimenpide koskee yhtä niistä markkinoista, joilla PSA-konsernilla on erityisen suuri markkinaosuus (21 prosenttia Euroopan tasolla vuonna 2011).
- (92) Tämän toimenpiteen vaikutuksen liikevaihtoon arvioidaan olevan noin 443 miljoonaa euroa.

2.4.5.3 *Pistokehybriditeknologian tuotannon ja kehittämisen lakkauttaminen*

- (93) PSA-konserni supistaa markkinaläsnäoloaan purkamalla sopimuksen, jonka se allekirjoitti 25 päivänä lokakuuta 2011 BMW:n kanssa yhteisyrityksen perustamiseksi hybridi- ja sähköajoneuvojen teknologian kehittämistä ja tuotantoa varten.
- (94) Yhteisyritys kehitti ja valmisti kaikkia sähköiseen voimalaitteeseen tarvittavia sähkökomponentteja. PSA-konserni ja BMW ovat investoineet yli 100 miljoonaa euroa tähän hankkeeseen, joka työllisti vuoden 2011 lopulla 400 työntekijää Münchenin T&K-keskuksessa. Tämän yhteisyrityksen toiminnan päättymisen merkitsee PSA-konsernin vetäytymistä pistokehybridiajoneuvojen segmentistä (C-segmentistä) sen jälkeen, kun yhteisyrityssopimus BMW:n kanssa on purettu.
- (95) Ranskan viranomaisten mukaan PSA-konserni vetäytyy yhteisyrityksen toiminnan lopettaessaan pysyvästi lupaavana pidetystä segmentistä ja menettää 6 prosentin markkinaosuuden vuoteen 2016 mennessä. PSA-konserni menettää myös sopimuksen, joka on arvokas siinä mielessä, että yhteistyö BMW:n kanssa kohentaa konsernin yrityskuvaa.
- (96) PSA-konsernin vetäytyminen yhteisyrityksestä BMW:n kanssa vaikuttaa kahdella tavalla:
- a) ensinnäkin ilmoitus aikomuksista lakkauttaa pistokehybriditeknologia vahingoittaa konsernin yrityskuvaa tässä segmentissä ja vaikuttaa vuodesta 2013 alkaen PSA-konsernin dieselhybridien myyntiin. PSA-konserni arvioi tämän vaikutuksen olevan 3 000 ajoneuvoa vuodessa (perustuen 10 prosentin osuuteen koko myyntimäärästä), mikä vastaa 60 miljoonan euron liikevaihdon vuosittaista menetystä;
 - b) kun vuonna 2016 käyttöön otettavaksi suunnitellun pistokehybriditeknologian kehittäminen lopetetaan, toisena seurauksena on tuotannon väheneminen keskimäärin 20 000 ajoneuvolla kolmen vuoden aikana, mikä merkitsee keskimäärin 400 miljoonan euron liikevaihdon vuosittaista menetystä.
- (97) PSA-konserni arvioi, että tämän toimenpiteen vaikutuksena on yhteensä 1,56 miljardin euron liikevaihdon menetys.

2.4.5.4 BPF:n järjestämän rahoituksen enimmäiskattavuusastetta koskeva sitoumus

- (98) Ranskan viranomaiset suunnittelevat sitoutumista BPF:n järjestämän rahoituksen enimmäiskattavuusasteeseen ⁽²⁰⁾. Niiden mukaan kattavuusaste on kasvanut jyrkästi viime vuosina sekä BPF:n että sen kilpailijoiden osalta. BPF:n tapauksessa osuus oli 27,5 prosenttia vuonna 2009 ja 29,8 prosenttia vuonna 2012. RCI Banque SA:n ⁽²¹⁾ tapauksessa kyseinen osuus nousi samana ajanjaksona 30,0 prosentista 35,0 prosenttiin, kuten jäljempänä taulukossa 7 esitetään.
- (99) Ranskan viranomaiset harkitsevat tätä sitoumusta erityisesti, koska kattavuusasteen valvonta on niiden mukaan helppoa julkisten lähteiden perusteella.
- (100) Suunnitellut sitoumusosuudet olisivat erilaiset vuonna 2013 ja toisaalta vuosina 2014 ja 2015. Vuonna 2013 H2 2012 -osuutta ei suunnitelmien mukaan ylitetä missään BPF:n liiketoiminnan piiriin kuuluvassa (G10-alueen) Euroopan maassa ⁽²²⁾ kattavuusasteen jouston ollessa +1.
- (101) Ranskan viranomaiset katsovat, että tämän jälkeen on alan nopean kehityksen vuoksi arvioitava, miten BPF:n sitoumuksen on muututtava kyseisen kehityksen perusteella. Ne ehdottavat sen vuoksi BPF:n vuonna n-1 saavuttaman kattavuusasteen suurentamista asettamalla vuodelle n enimmäiskattavuusaste sen perusteella, miten tämä aste on muuttunut BPF:n eurooppalaisten kilpailijoiden kohdalla vuonna n-1. Näin estettäisiin BPF:n joutuminen sivuun kilpailuympäristössään tapahtuvasta kehityksestä.
- (102) BPF:n enimmäiskattavuusastetta koskeva sitoumus G10-maissa vuodelle n olisi sen vuoksi 31 päivästä joulukuuta 2013 alkaen BPF:n tällä alueella vuonna n-1 saavuttama aste, jota on mukautettu vastaavien yritysten kattavuusasteen vuonna n-1 tapahtuneiden muutosten perusteella. BPF:n kattavuusastetta ei tämän mukauttamisen johdosta kuitenkaan voida pienentää alle tietyn vähimmäismäärän. Vastaaviksi yrityksiksi ehdotetaan tässä RCI Banque SA:n Länsi-Euroopan yksikköä ja Volkswagen Financial Services -yhtiön, jäljempänä 'VWFS', Euroopan yksikköä. Jotta voidaan suojautua kilpailijoiden arvaamattomalta kehitykseltä ja ottaa huomioon se, että BPF:n kattavuusaste on tällä hetkellä kilpailijoiden vastaavaa astetta pienempi, kattavuusasteen enimmäismääräksi asetetaan 32,4 prosenttia, joka vastaa G10-alueella vuoden 2012 jälkipuoliskolla vallinnutta kattavuusastetta.

Taulukko 7

BPF:n kattavuusaste uusien ajoneuvojen osalta maiden ja tärkeimpien maantieteellisten alueiden mukaan (prosentteina)

	Enimmäisaste H2 2012*	Jousto	Ehdotettu enimmäisaste*
Saksa	[...]	+ 1,0	[...]
Itävalta	[...]	+ 1,0	[...]
Belgia	[...]	+ 1,0	[...]
Italia	[...]	+ 1,0	[...]
Espanja	[...]	+ 1,0	[...]
Alankomaat	[...]	+ 1,0	[...]
Portugali	[...]	+ 1,0	[...]
Sveitsi	[...]	+ 1,0	[...]
Ranska	[...]	+ 1,0	[...]
Yhdistynyt kuningaskunta	[...]	+ 1,0	[...]

⁽²⁰⁾ Sillä tarkoitetaan BPF-pankin myöntämällä lainoilla rahoitetun ajoneuvojen myynnin suhteellista osuutta PSA-konsernin kokonaismyynnistä.

⁽²¹⁾ RCI Banque SA on Renault SAS:n kokonaan omistama tytäryhtiö. RCI Banque rahoittaa Renault-konsernin ja Nissan-konsernin tuotemerkkien myyntiä.

⁽²²⁾ Alankomaat, Belgia, Espanja, Italia, Itävalta, Portugali, Ranska, Saksa, Sveitsi ja Yhdistynyt kuningaskunta.

	Enimmäisaste H2 2012*	Jousto	Ehdotettu enimmäi- aste*
G5 yhteensä ⁽¹⁾	33,3	+ 1,0	34,3
M5 yhteensä ⁽²⁾	27,3	+ 1,0	28,3
G10 yhteensä ⁽³⁾	32,4	+ 1,0	33,4

(¹) G5 yhteensä käsittää seuraavat maat: Ranska, Saksa, Italia, Espanja ja Yhdistynyt kuningaskunta.

(²) M5 yhteensä käsittää seuraavat maat: Belgia, Alankomaat, Sveitsi, Itävalta ja Portugali.

(³) G10 yhteensä käsittää tässä taulukossa esitetyt kymmenen maata.

2.4.6 ARVIO RAKENNEUUDISTUKSEN KUSTANNUKSISTA JA NIIDEN RAHOITTAMINEN

- (103) Rakennemuutosten kustannusten arvioidaan olevan 1 708,9 miljoonaa euroa. Seuraavat toimenpiteet aiotaan toteuttaa: tuotannon lopettaminen 3 000 työntekijän Aulnayn tehtaalla vuonna 2014, tuotannon siirtäminen Pariisiin alueelle Poissyyn ja Aulnayn tehtaana uudistaminen. Kustannusten arvioidaan olevan [400–500]* miljoonaa euroa vuosina 2012–2017. Rennesin tehtaana tuotannon tehostamisen kustannusten arvioidaan olevan [100–200]* miljoonaa euroa vuosina 2012–2017. Tehtaana kaikkiaan 5 600 työpaikasta on määrä siirtää muualle 1 400 työpaikkaa. PSA-konsernin organisaation keventäminen työllisyyden ja osaamisen ennakoivaan hallintointiin liittyvien GPEC 1- ja 2-suunnitelmien (Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences) avulla aiheuttaa noin [500–600]* miljoonan euron kokonaiskustannukset vuosina 2012 ja 2013. On syytä huomauttaa, etteivät GPEC 1- ja 2-suunnitelmien kustannukset ole päällekkäisiä Aulnayn ja Rennesin rakennemuutostuskustannusten kanssa. Muita toimenpiteitä ovat erityisesti Euroopan liiketoiminnan rakennemuutostus ja henkilöstön vähentäminen PSA:n vähittäismyyjäverkosto PCR:ssä (Peugeot Citroën Retail) pääasiassa Etelä-Euroopassa. Näiden kustannusten arvioidaan olevan [100–200] miljoonaa euroa. PSA:lle 50CO₂Cars-hankkeesta aiheutuvat kustannukset ovat lisäksi [300–400]* miljoonaa euroa.
- (104) Näiden rakennemuutostuskustannusten rahoittamiseksi PSA-konserni saa alkuvuonna 2012 käynnistetyistä omaisuuserien myyntiohjelmasta seuraavat resurssit:
- Gefcon myynti joulukuussa 2012: 878 miljoonaa euroa (²³);
 - Citerin myynti helmikuussa 2012: 449 miljoonaa euroa;
 - kiinteän omaisuuden (mukaan luettuna pääkonttori) myynti vuonna 2012: 628,7 miljoonaa euroa.
- (105) Ranskan viranomaisten mukaan PSA-konserni on jo nyt vapauttanut 1,956 miljardia euroa vapaata kassavirtaa, joka on määrä investoida uudelleen PSA-konsernin rakennemuutostukseen konsernin elinkelpoisuuden palauttamiseksi.
- (106) Likviditeetin osalta todetaan, että yksityiset pankit aikovat uuden klubisopimuksen mukaisesti antaa 11,6 miljardia euroa konsernin rahoitukseen rakennemuutostuskauden aikana.

2.5 BPF:n ELINKELPOISUUDEN PALAUTTAMISTA KOSKEVA SUUNNITELMA

- (107) Ranskan viranomaisten esittämä suunnitelma sisältää BPF:ää koskevan rahoitusennusteen ja rahoitusuunnitelman vuoden 2015 loppuun saakka. Ranskan viranomaisten mukaan BPF:n oman pääoman tuotto tulee olemaan [5–10]* prosenttia vuodesta 2014 alkaen ja [10–20]* prosenttia vuonna 2016. Ne korostavat, että komission päätöksentekokäytännön mukaan pankin elinkelpoisuuden osoittamiseen vaadittavana oman pääoman tuottona pidetään 8–12 prosenttia.

2.5.1 RAHOITUSSUUNNITELMA

- (108) BPF aikoo lisätä pitkäaikaista pankkirahoitusta, joka vuoden 2012 lopussa oli [0–5]* miljardia euroa, [5–10]* miljardiin euroon vuoden 2015 loppuun mennessä. Pankki on myös tuonut markkinoille yksityishenkilöille tarkoitettua talletustuotteen, josta saadaan rahoitusennusteiden mukaan [800–900]* miljoonaa euroa rahoitusta vuonna 2015 (verrattuna tilanteeseen vuoden 2012 lopussa, jolloin tätä rahoitusta ei ollut). Samana ajanjaksona arvopaperistamisesta ja EMTN-ohjelman liikkeeseenlaskuista saatava rahoitus vähenee.

(²³) Myynnistä saatuun 797 miljoonaan euroon lisätään 100 miljoonan euron ylimääräinen osinko ja saadusta summasta vähennetään peruuntunut 19 miljoonan euron kassavirta.

Taulukko 8

BPF:n kassatilanne rakenneuudistuskauden aikana*

[...]*

- (109) Ennusteen mukaan pankin taseen loppusumma ja sen myötä pankin rahoitus kasvaa vähitellen ennustejakson aikana vuoden 2012 lopun 27 186 miljoonasta eurosta [$>28\ 000$] miljoonaan euroon vuoden 2015 lopussa.

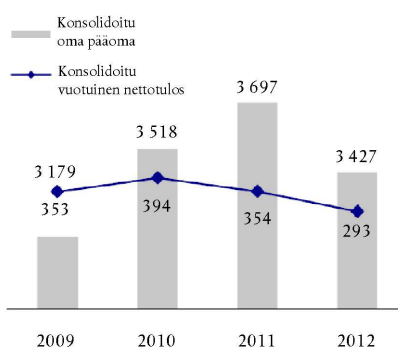
2.5.2 KANNATTAVUUS JA VAKAVARAISUUS

- (110) BPF:n toiminta on aiemmin ollut kannattavaa, kuten jäljempänä kaaviossa 1 on esitetty. Vuoden 2012 lopussa omien varojen suhdelukuna (core tier 1) ⁽²⁴⁾ ilmaistu pääomapohja oli 13 prosenttia.

Kaavio 1

Tiedot BPF:n toiminnan kannattavuudesta

OMA PÄÄOMA JA NETTOTULOS ENNEN
31 PÄIVÄÄ JOULUKUUTA 2012 (miljoonaa euroa)



- (111) Pankki katsoo, että tulos on voitollinen myös konsernin rakenneuudistuksen aikana, kuten jäljempänä taulukossa 8 esitetään.

Taulukko 9

BPF:n kannattavuutta koskevat ennusteet

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Oman pääoman tuotto*	8,0	[4–6]	[6–8]	[8–10]	[10–12]	[10–12]

- (112) Saatujen tietojen perusteella luotonantajille ei aiheutuisi tappioita, jos BPF:n olisi lopetettava toimintansa. Jos toimintaa alettaisiin ajaa alas, likviditeettiylijäämä olisi kolmen vuoden kuluttua [1–3]* miljardin ja [2–4]* miljardin euron välillä stressiskenaariossa riippuen sovellettavasta stressitasosta.

- (113) BPF:n rahoitusvaroilla on hyvin lyhyt maturiteetti ja keskimäärin lyhyempi maturiteetti kuin sen rahoitusveloilla.

- (114) Pankin riskikustannukset kasvoivat [...] eurosta vuonna 2011 [...] euroon vuonna 2012. Luottotappiot kasvoivat vähitellen. Loppuvuonna 2008 ne olivat 3 prosenttia ja loppuvuonna 2012 4,2 prosenttia.

⁽²⁴⁾ Omien varojen suhdeluvun perusteella arvioidaan pankkien vakavaraisuutta. Se tarkoittaa omia varoja jaettuna (riskipainotettujen) erien yhteismäärällä.

2.5.3 KATTAVUUSASTE

- (115) Ranskan viranomaisten mukaan BPF:n rahoituksen noin 29,8 prosentin osuus (vuonna 2012) PSA-konsernin ajoneuvomyynnistä tarkoittaa, että BPF järjestää rahoituksen suurelle osalle PSA-konsernin valmistamien ajoneuvojen markkinakysynnästä ja sillä on keskeinen rooli konsernin liiketoiminnan ja koko ajoneuvoalan rahoittamisessa vähittäismyyjäverkostot ja asiakkaat mukaan luettuina.
- (116) Ranskan viranomaiset korostavat, että ennusteessa lähdetään kattavuusasteen vähäisestä kasvusta vuosien 2011 ja 2017 välillä. Kasvu perustuu seuraaviin tekijöihin:
- perinteisten pankkien osittainen ja asteittainen vetäytyminen tältä alalta, koska niiden on erityisesti Basel III -säännösten voimaantuloon liittyvien rahoitus- ja pääomarajoitusten vuoksi pakko hallita taseitaan valikoivasti;
 - kuluttajien rahoitustarpeen kasvu ostovoiman supistuessa merkittävästi Euroopassa;
 - nykyinen historiallisen alhainen korkotaso, joka kannustaa ottamaan luottoa ajoneuvohankintojen rahoittamiseen, ja
 - suuntaus, jossa ajoneuvoista tulee hyödykkeitä, joita rahoitetaan päivittäiskulutustavaroiden tapaan yhä useammin kuukausierinä takaisin maksettavilla luotoilla.
- (117) BPF:n kattavuusasteen kehitys eri maantieteellisillä alueilla ja eri segmenteissä (B, C, D, H ja hyötyajoneuvot) esitetään jäljempänä taulukossa 9 (P tarkoittaa Peugeotia ja C Citroënia).

Taulukko 10

BPF:n kattavuusaste maantieteellisen alueen, ajoneuvosegmentin ja tuotemerkin mukaan (prosentteina)

%	P			C		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Ranska						
B-segmentti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
C-segmentti						
D-segmentti						
H-segmentti						
Hyötyajoneuvot						
Yhteensä						
Yhdistynyt kuningaskunta						
B-segmentti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
C-segmentti						

%	P			C		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
D-segmentti						
H-segmentti						
Hyötyajoneuvot						
Yhteensä						
Saksa						
B-segmentti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
C-segmentti						
D-segmentti						
H-segmentti						
Hyötyajoneuvot						
Yhteensä						
Italia						
B-segmentti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
C-segmentti						
D-segmentti						
H-segmentti						
Hyötyajoneuvot						
Yhteensä						
Espanja						
B-segmentti	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
C-segmentti						
D-segmentti						
H-segmentti						
Hyötyajoneuvot						
Yhteensä						
G5 yhteensä						
B-segmentti	[28–33]	[31,6–36,6]	[33,1–38,1]	[26,5–31,5]	[29–34]	[34,4–39,4]
C-segmentti	[20,4–25,4]	[21,6–26,6]	[22,7–27,7]	[18,9–23,9]	[25,5–30,5]	[29,1–34,1]

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

2.5.4 KONSERNIN RIIPPUVUUS

- (118) Ranskan viranomaisten mukaan BPF:n luokitus korreloi PSA:n luokituksen kanssa, mikä näkyy konsernin ja pankin joukkovelkakirjatuottojen välisestä tiiviistä korrelaatiosta.
- (119) Luottoluokituslaitokset ovat raporteissaan kytkeneet PSA-konsernin ja BPF:n luokitukset yhteen ja määrittäneet konsernin luokituksen ja kytköspankin luokituksen väliseksi eroksi enintään kaksi alaluokkaa ⁽²⁵⁾. BPF:n luokitusta alennettiin 14 päivänä helmikuuta 2013 sijoituskelvottomaan luokkaan.

2.6 KANTELU

- (120) Nimetön kantelija katsoo, että BPF pystyy Ranskan valtion takauksen ansiosta tarjoamaan lainaa PSA:n vähittäismyyjille ja asiakkaille paremmilla ehdoilla kuin kilpailevien autonvalmistajien kytköspankit.

3. MENETTELYN ALOITTAMISEN PERUSTEET

- (121) Komissio esitti menettelyn aloittamispäätöksessä seuraavat epäilyt:

3.1 BPF:n ELINKELPOISUUDEN PALAUTTAMISTA KOSKEVA SUUNNITELMA

- (122) Koska komissio on huolestunut koko PSA-konsernin elinkelpoisuudesta, se suhtautui epäilevästi myös BPF:n elinkelpoisuutta koskevaan suunnitelmaan, jota on analysoitava pankkitiedonannon valossa.

3.2 PSA-KONSERNIN RAKENNEUUDISTUSSUUNNITELMA

- (123) Teollisuuskonsernin rakenneuudistussuunnitelmaa on puolestaan analysoitava pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen perusteella, ja sen osalta komission epäilykset kohdistuvat seuraaviin seikkoihin:

3.2.1 ELINKELPOISUUDEN PALAUTTAMISTA KOSKEVAT EPÄILYT

- (124) Komissio pyysi kolmansiä osapuolia esittämään huomautuksia seuraavista seikoista:

- a) Euroopan ja muun maailman automarkkinoiden kehityksestä esitetyt arviot ja erityisesti näiden arvioiden varovaisuus;

⁽²⁵⁾ Moody's on hiljattain määrittänyt kolmen alaluokan eron BPF:lle myönnetyn takauksen johdosta.

- b) PSA-konsernin elinkelpoisuuden palauttamiseksi suunnitellut rakenneuudistustoimenpiteet;
- c) 50CO₂Cars-hankkeen rooli elinkelpoisuuden palauttamisessa ja erityisesti tämän hybridiajoneuvojen kehittämiseen liittyvän tutkimusohjelman käynnistämiseen käytettävien T&K-investointien johdonmukaisuus siihen samanaikaiseen ilmoitukseen nähden, jonka mukaan konsernin menestyksekkäästi kehittämästä pistokehybriditeknologiasta luovutaan.

3.2.2 VASTASUORITTEITA KOSKEVAT EPÄILYT

- (125) Komissio on pyytänyt kolmansilta osapuolilta huomautuksia siitä, voidaanko ehdotettuja toimenpiteitä pitää pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa tarkoitettuina vastasuoritteina, niiden määrän määrittämisestä ja siitä, pystytäänkö niillä tasapainottamaan tuen aiheuttamaa kilpailun vääristymisen riskiä.

4. MENETTELYN ALOITTAMISPÄÄTÖSTÄ KOSKEVAT RANSKAN HUOMAUTUKSET

4.1 TUEN MÄÄRÄ

- (126) Ranskan viranomaiset katsovat, että tuen määrä ei voi olla yhtä suuri kuin takauksen nimellismäärä, että BPF:n liikkeeseenlaskuissa likviditeettipreemion ja riskin on oltava vaihtuva ja selvästi suurempi kuin pelastamistuen johdosta toteutetun liikkeeseenlaskun 24 peruspistettä ja että BPF:n aiempien tuottojen osalta huomioon otettavan viiteajanjakson olisi oltava kolme kuukautta.
- (127) Ranskan viranomaisten mukaan tässä tapauksessa eivät täyty ne kaksi kumulatiivista edellytystä, joiden mukaan tuen määrän voidaan katsoa olevan yhä suuri kuin takauksen määrä. Toinen edellytys on suuri todennäköisyys, että lainanottaja ei pysty maksamaan takauksen kattamaa lainaa takaisin, ja toinen edellytys ovat poikkeukselliset olosuhteet. Valtiontakaukseen sisältyvän tuen määrä on sen vuoksi takaukseen perustuvan rahoituksen ja itse takauksen kokonaiskustannusten ja niiden kokonaiskustannusten välinen erotus, jotka yritys maksaisi rahoituksesta ilman takausta.
- (128) Ranskan viranomaisten mukaan oletus BPF:lle aiheutuvista noin 40 peruspisteen lisäkustannuksista on perusteltu. BPF:n liikkeeseenlasku 25 päivänä maaliskuuta 2013 tapahtuivat erityisen suotuisissa markkinaolosuhteissa. Korkeerat suhteessa Ranskan valtion obligaatioihin (24 peruspistettä) oli liikkeeseenlaskun aikana historiallisen alhaiset. Ranskan viranomaiset toteavat esimerkiksi, että sijoittajat vaatisivat autoteollisuuden kytköspankilta yleensä suuremman korvauksen kuin julkisoikeudellisilta yhteisöiltä kuten UNEDIC⁽²⁶⁾ tai CADES⁽²⁷⁾, erityisesti koska niiden käytettävissä on CADESin tai UNEDICin arvopaperien merkitsemistä varten jo valmiita kanavia, joita niillä ei välttämättä olisi BPF:n kanssa tehtäviä liiketoimia varten.
- (129) Käyttämällä Ranskan viranomaisten esittämää viiteajanjaksoa (12 päivästä heinäkuuta 16 päivään lokakuuta 2012) otetaan parhaiten huomioon BPF:n joukkovelkakirjojen todelliset tuotot markkinoilla, koska siinä otetaan huomioon PSA-konsernin vaikeudet eikä ilmoitusta valtiontakauksesta.

4.2 BPF:n ELINKELPOISUUS

- (130) Ranskan viranomaiset ottavat huomioon komission näkemyksen, jonka mukaan BPF:llä ei ole kannattavuus- tai vakavaraisuusongelmia ja että sen likviditeettiongelma johtuu yksinomaan sen yhteyksistä PSA-konserniin.
- (131) Ne esittävät kuitenkin seuraavat huomautukset:
- a) Ranskan viranomaisten mielestä BPF:n taseen loppusumman kasvu on kohtuullinen ja ennustetun inflaation mukainen. Kasvun taustalla on makrotaloudellisen tilanteen heikentyminen ja kuluttajien keskuudessa yleistynyt ajoneuvojen hankinnan rahoittaminen lainavaroin.
- b) Vastauksessaan komission väitteeseen, jonka mukaan BPF:ää olisi estettävä rahoittamasta epävarmoja lainoja PSA-konsernin liikevaihdon parantamiseksi keinotekoisesti, Ranskan viranomaiset korostavat seuraavaa:

⁽²⁶⁾ Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (kansallinen teollisuuden ja kaupan alan työntekijöiden liitto).

⁽²⁷⁾ Caisse d'amortissement de la dette sociale (sosiaaliturvamaksujen lyhennyskassa).

- BPF:ää koskevan vastasuoritteen yksinomaisena tavoitteena on hillitä BPF:n kilpailukäyttäytymistä ja pienentää sen markkinaosuutta;
- järjestämättömien lainojen osuus on noin 4 prosenttia, eikä se ole juurikaan muuttunut kolmen viime vuoden aikana;
- BPF päättää riskinhallintapolitiikastaan itsenäisesti Ranskan rahoitusalan valvontaviranomaisen valvonnassa.

Ranskan viranomaisten mukaan olisi mahdotonta muuttaa pankin riskinhallintapolitiikkaa, koska luottoluokitukset ja BPF:n tilintarkastuskomitea valvovat tiiviisti luottotappioiden määrää.

4.3 PSA-KONSERNIN ELINKELPOISUUDEN PALAUTTAMINEN

4.3.1 MARKKINOIDEN KEHITYSTÄ KOSKEVAT OLETUKSET

- (132) Ranskan viranomaiset katsovat ensinnäkin, ettei markkinoiden kehitys vuoden 2013 ensimmäisellä neljänneksellä ole osoittanut PSA-konsernin ennusteita vääriksi. Ennusteet eivät myöskään ole kumoutuneet vuoden 2012 tulosenusteiden ja lopullisen tuloksen välisten erojen vuoksi.
- (133) Ranskan viranomaisten mukaan PSA-konserni on ennakoinut vuoden 2013 myyntilukujen jatkuvan pienenemisen arvioidessaan IHS Global Insightin tavoin, että markkinat supistuisivat 4 prosenttia vuodesta 2012 vuoteen 2013.
- (134) Ranskan viranomaiset ovat esittäneet päivitetyn talousennusteen, joka perustuu aloittamis päätöksen johdanto-osan 54–58 kappaleessa kuvattuja ennusteita pessimistisempiin oletuksiin. Aloittamis päätöksen johdanto-osan kyseisissä kappaleissa kuvatut toimintaperiaatteet pysyvät muuttumattomina.
- (135) Ennusteiden muutokset perustuvat IHS Global Insightin laatimiin päivitettyihin ennusteisiin 30 ETA-maan markkinoiden kehityksestä, ja ne otetaan huomioon autonvalmistusyksikön liikevaihdossa, joka vähenee ennustekauden aikana.
- (136) Pessimististä skenaariota, jossa PSA-konsernin myynti vähenee (verrattuna keskiwertoskenaarioon) Euroopassa vuosittain 100 000 ajoneuvolla vuodesta 2013 alkaen, on niin ikään päivitetty.

Taulukko 11

IHS Global Insightin ennusteiden mukainen Euroopan markkinoiden koko ja PSA:n markkinaosuus

	2013	2014	2015	2016	2017
IHS Global Insightin huhtikuussa 2013 ennustama Euroopan markkinoiden (30 Euroopan maan) koko	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
PSA:n osuus Euroopan markkinoista*	[10–14] %	[10–14] %	[10–14] %	[9–13] %	[9–13] %

Taulukko 12

PSA-konsernin liikevaihdon ennuste (miljoonaa euroa)

	2013	2014	2015	2016	2017
Aloittamis päätöksen keskivertoskenaario*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]
Päivitetty keskivertoskenaario*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[59 000–64 000]	[60 000–65 000]
Päivitetty pessimistinen skenaario (100 000 ajoneuvoa vähemmän vuodessa)*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–70 000]	[60 000–65 000]

Taulukko 13

Autonvalmistusyksikön liikevaihdon ennuste (miljoonaa euroa)

	2013	2014	2015	2016	2017
Aloittamis päätöksen keskivertoskenaario*	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]
Päivitetty keskivertoskenaario*	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]
Päivitetty pessimistinen skenaario (100 000 ajoneuvoa vähemmän vuodessa)*	[35 000–40 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]

(137) Kassavirtojen päivityksessä on otettu huomioon toiminnan supistuminen. Investoinneista aiheutuvia kassavirtoja ei kuitenkaan ole muutettu. Ennusteen mukainen velan määrä [...] on sen vuoksi aloittamis päätöksen ennustetta suurempi; mediaanitapauksessa ennustettu velan määrä on suurempi kuin epäsuotuisassa tapauksessa aiemmin ennustettu määrä.

(138) PSA on esittänyt myös ennusteita nettovelasta vahvemman stressin skenaariossa, jossa PSA-konsernin myynti vähenee (verrattuna mediaaniskenaarioon) Euroopassa vuosittain 200 000 ajoneuvolla vuodesta 2013 alkaen. Nettovelan määrät eri skenaarioissa esitetään jäljempänä taulukossa 14. PSA:n antamien tietojen mukaan 100 000 ajoneuvon stressitekijä lisää nettovelkaa [...] [200–400]* miljoonalla eurolla vuodessa.

Taulukko 14

Nettovelka [...] (miljoonaa euroa)

	2013	2014	2015	2016	2017
Aloittamis päätöksen mediaaniskenaario	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Päivitetty mediaaniskenaario	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	2013	2014	2015	2016	2017
Päivitetty pessimistinen skenaario (100 000 ajoneuvoa vähemmän vuodessa)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Päivitetty vahvemman stressin skenaario (200 000 ajoneuvoa vähemmän vuodessa)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (139) Ranskan viranomaiset katsovat lisäksi, että PSA-konsernin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamista koskevien oletusten perustana on tärkeää ottaa liikevaihdon sijasta huomioon konsernin liiketoiminnan tulos. Hallintoneuvoston kokouksessa 6 päivänä marraskuuta 2012 tuloksen arvioitiin olevan [1 000–2 000] * miljoonan euron tappio, ja lopullinen tulos oli 1 504 miljoonan euron tappio (eli ero oli alle [0–3] prosenttia).
- (140) Ranskan viranomaiset katsovat myös, että PSA-konsernin käyttämät markkinoiden tulevaa kehitystä koskevat ennusteet ovat erityisen varovaisia ja komission väitteen perustana olevat markkina-analyttikkojen tiedot ovat puutteellisia ja kyseenalaisia.
- (141) Kaikki asianomaiset toimijat katsovat, että markkinat ovat alimmalla mahdollisella tasolla, joten tästä lähtien niiden on pakko kasvaa. Yleisesti ottaen Euroopan makrotaloudellisten olosuhteiden on tuoreimpien ennusteiden mukaan määrä kohentua tulevina vuosina ⁽²⁸⁾. Tämä kohentuminen tulee Ranskan viranomaisten mukaan ehdottomasti näkymään myös autoteollisuudessa.
- (142) Lopuksi Ranskan viranomaiset katsovat, että komission valitsemat rahoitusanalyttikkojen tiedot eivät ole edustavia, koska niissä ei oteta huomioon PSA-konsernin ennusteita parhaiten vastaavia lukuja. Ranskan viranomaiset kyseenalaistavat joka tapauksessa rahoitusanalyysien käyttämisen keskipitkän aikavälin rakenneuudistussuunnitelman arviointiin. Ne katsovat, että rahoitusanalyttikkojen tehtävänä on antaa arvopaperien ostoa tai myyntiä koskevia neuvoja tietyn rahoitustavoitteen saavuttamiseksi. Rahoitusanalyttikot eivät keskity myyntimäärien ennustamiseen tai liikevaihdon arviointiin, minkä vuoksi heidän arvionsa jäävät varsin usein irrallisen taustalla olevista taloudellisista periaatteista.
- (143) Ranskan viranomaiset katsovat näin ollen, että rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanemiseksi voitaisiin ottaa perustellusti lähtökohdaksi IHS Global Insightin ennusteet ja soveltaa niihin stressitekijää sekä jättää huomiotta rahoitusanalyttikkojen oletukset.
- (144) Lopuksi Ranskan viranomaiset korostavat yksityisen sektorin uskovan, että PSA-konsernin elinkelpoisuus palautuu. Tästä on osoituksena ensinnäkin PSA:n ja GM:n välinen yhteistyö, joka vahvistettiin allekirjoittamalla 20 päivänä joulukuuta 2012 kolmea ajoneuvohanketta ja hankintoja varten luotavaa yhteisyritystä koskevat lopulliset sopimukset. BPF:n saama 11,6 miljardin pankkirahoitus on lisäksi osoituksena markkinoiden luottamuksesta tilanteen paranemiseen. BPF:n äskettäin toteuttamat arvopaperistamisoperaatiot osoittavat, etteivät markkinat pyri välttämään autoteollisuuteen liittyviä riskejä.

4.3.2 PSA-KONSERNIN KAPASITEETIN KÄYTTÖASTE JA MYYNIN MONIPUOLISTAMINEN

- (145) Ranskan viranomaiset katsovat, että käyttöasteita koskevat komission epäilyt eivät ole aiheellisia, koska komissio ei ole ottanut huomioon Aulnayn tehtaan sulkemista, joka niiden mielestä kompensoi PSA-konsernin heikkoa kilpailukykyä B-segmentissä. Aulnayn sulkeminen tulee olemaan erityisen merkittävä elinkelpoisuuden palauttamisen kannalta, koska PSA-konserni joutuu kohtaamaan voimakasta kilpailua tässä segmentissä.

⁽²⁸⁾ Raportti maailmantalouden näkymistä, luvut 1 ja 2, huhtikuu 2013.

- (146) Ranskan viranomaiset katsovat, että PSA-konserni on toteuttanut kaikki toimenpiteet saavuttaakseen tavoitteen, jonka mukaan 50 prosenttia sen myynnistä toteutetaan vuonna 2015 Euroopan ulkopuolella: kolmannen tehtaan avaaminen ja uusien jälleenmyyjien hankkiminen Kiinassa, Latinalaisessa Amerikassa markkinoitavien ajoneuvojen valikoiman uudistaminen ja kahden mallin tuominen markkinoille erityisesti Euroopan ulkopuoliseen myyntiin ja lisäksi osana PSA:n ja GM:n välistä yhteistyötä yhteisen perustan kehittäminen B-segmentin ajoneuvojen markkinointiin Euroopassa ja muualla maailmassa, pienten taloudellisten bensiinimoottorien uuden sukupolven yhteinen kehittäminen sekä ajoneuvohankkeet Latinalaisessa Amerikassa, Venäjällä ja muilla kasvumarkkinoilla.

4.3.3 50CO₂CARS-HANKKEEN ROOLI PSA-KONSERNIN ELINKELPOISUUDEN PALAUTTAMISESSA

a) 50CO₂Cars-hankkeen johdonmukaisuus PSA-konsernin rakenneuudistussuunnitelman kanssa

- (147) Ranskan viranomaiset korostavat, että 50CO₂Cars-hankkeeseen liittyvien huomattavien T&K-toimien tarkoituksena on kehittää teknologiaa, jolla dieselistä saadaan entistä ympäristöystävällisempää ja energiatehokkaampaa. T&K-hanke auttaa näin ollen toteuttamaan strategiaa, jolla pyritään kääntämään dieselajoneuvojen myynnin alamäki uuteen nousuun.
- (148) Dieselajoneuvot ovat nykyään tärkeä tulolähde PSA-konsernille: vuonna 2012 [60–80]* prosenttia PSA:n Euroopassa myymistä ajoneuvoista oli varustettu dieselmoottorilla. PSA:lla on parhaat mahdolliset tuotantolaitokset ja hyvä julkisuuskuva. Dieselajoneuvojen osalta kannattavuus on varsin hyvä ja parempi kuin bensiinikäyttöisillä ajoneuvoilla. Näiden myönteisten seikkojen vastapainona ovat kuitenkin nykyiset suuntaukset. Dieselmoottorien julkisuuskuva huononee jatkuvasti Euroopassa. Säätely- ja normatiiviseen kehykseen tehdään muutoksia (Euro 6), jotka saattavat merkitä lisämaksua dieselmoottoreille. Koska tämä lisämaksu ei uhkaa bensiinimoottoreita, dieselmoottorit voivat joutua kuluttajien epäsuosioon. Pienempiä autoja suosiva strategia ⁽²⁹⁾, jolla on pyritty varmistamaan standardien noudattaminen, on nyt tullut tiensä päähän, ja eräät valtiot tai paikalliset viranomaiset suunnittelevat dieselille epäsuotuisan verojärjestelmän käyttöönottoa. PSA katsoo, että dieselajoneuvojen myynnin korvaamisesta bensiinikäyttöisten ajoneuvojen myynnillä aiheutuva katteen menetys olisi Euroopan markkinoilla noin [500–700]* miljoonaa euroa. Kun kotitalouksien ostovoima vähenee ja kuluttajien huoli ympäristöstä lisääntyy, PSA-konsernin ensisijaisena tavoitteena on dieselmoottoreiden kilpailukykyyn ja julkisuuskuvaan ylläpitäminen (verrattuna bensiinimoottoreihin). Koska nykyisten dieselhybridiajoneuvojen hintataso ei sovi massamarkkinointiin, tämän teknologian saattamiseen yleisesti saataville tarvitaan merkittäviä T&K-investointeja. Ranskan viranomaisten mukaan 50CO₂Cars-hanke voisi edistää PSA-konsernin elinkelpoisuuden palauttamista, jos se pystyisi parantamaan dieselpolttoaineen kilpailukykyä ja julkisuuskuvaan sekä estämään PSA-konsernin dieselajoneuvojen myynnin ja katteiden vähenemisen. Jos teollistamissuunnitelma menestyisi, 50CO₂Cars-hankkeen teknologia tarjoisi hyvät kasvumahdollisuudet kehittyvillä markkinoilla vuoteen 2020. Tarttumalla tilaisuuteen hyödyntää kevythybridi-dieselmoottorien menekkimahdollisuuksia rakenneuudistussuunnitelman loppuvaiheessa voitaisiin varmistaa liikevaihdon kasvu monipuolistamalla valikoimaa lupaavaan segmenttiin, joka on olennainen osa konsernin ydintoimintaa (ajoneuvojen sarjatuotantoa).
- (149) Investointitarpeiden yhteydessä Ranskan viranomaiset erottavat toisistaan ”vastasuoritteeksi” ehdotetun investointien vähentämisen, jonka tavoitteena on rajoittaa valtiontukeen liittyvää kilpailun vääristymistä, ja T&K-investointien jatkamisen, jota yritys tarvitsee ”palauttaakseen pitkän aikavälin elinkelpoisuutensa”. Ranskan viranomaiset korostavat, että komissio on päätöksentekokäytännössään useissa tapauksissa hyväksynyt, että yrityksen elinkelpoisuus voitaisiin pyrkiä palauttamaan tuomalla markkinoille uusia tuotteita liikevaihdon lisäämiseksi ⁽³⁰⁾.
- (150) Viranomaiset painottavat, että PSA:n olisi pakko toteuttaa vaihtoehtoista hanketta, jos rakenneuudistussuunnitelmassa ei olisi erityistä valtiontukea 50CO₂Cars-hankkeelle. Koska konserni ei pysty omin neuvoin poistamaan teknisiä esteitä eikä voisi toteuttaa 50CO₂Cars-hanketta valitsemiensa kumppanien kanssa, sen olisi tyydyttävä mahdollisimman vähäisiin investointeihin, joilla pystyttäisiin vain varmistamaan, että dieselmoottorit ovat muuttuneiden säännösten mukaisia. Ranskan viranomaiset korostavat tässä yhteydessä, että julkisen vallan toimilla ei vain anneta PSA-konsernille rahoitustukea 50CO₂Cars-hankkeen toteuttamiseen vaan tarjotaan konsernille myös mahdollisuus koota yhteen yhteistyökumppaneita (teollisuusyrityksiä, yhdistyksiä, tutkimuslaboratorioita jne.), joiden koordinoituja toimia tarvitaan kohtuuhintaisen dieselhybridimoottorin kehittämistä haittaavien teknisten esteiden poistamiseksi. Ne katsovat, että jollei valtiontukea 50CO₂Cars-hanketta johtavalle PSA-konsernille hyväksyttäisi, hankkeen toteuttaminen joutuisi vaakalaudalle niin itse konsernin kuin kaikkien

⁽²⁹⁾ Tavoitteena on vähentää hiilidioksidipäästöjä rajoittamalla moottorien kokoa ja käyttämällä asianmukaisia ahtimia.

⁽³⁰⁾ Komission päätös, tehty 1 päivänä joulukuuta 2004, asia C-504/03, Bull, johdanto-osan 51 kappale, komission päätös, tehty 18 päivänä helmikuuta 2004, asia C-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, johdanto-osan 236 kappale, komission päätös, tehty 3 päivänä heinäkuuta 2001, asia C-33/98, Babcock Wilcox Espana SA, johdanto-osan 98 kappale.

sen yhteistyökumppanien kannalta. Vaihtoehtoinen strategia, jossa diesel korvattaisiin bensiinillä, aiheuttaisi lisäkustannuksia ja huomattavia teollisia riskejä, koska dieseliin liittyvää asiantuntemusta ei pystyittäisi käyttämään ja myynti vähenisi siirtymäkauden aikana. Lisäksi olisi järjestettävä resursseja konsernin tuotantojärjestelmän yksinkertaistamiseen ja mukauttamiseen bensiinimoottoreiden tuotantoa varten, ja ne jouduttaisiin ottamaan elinkelpoisuuden palauttamiseen tarkoitetuista resursseista.

- (151) Ranskan viranomaiset katsovat lyhyesti sanottuna, että 50CO₂Cars-hanke on tarpeen, jotta voidaan säilyttää PSA-konsernin teollisen ydintoiminnan (dieselmoottorien tuotannon) kannattavuus ja palauttaa PSA-konsernin elinkelpoisuus antamalla sille taloudelliset edellytykset rakenneuudistuksen jälkeiseen kasvuun (innovatiivisten ja taloudellisesti kannattavien ajoneuvojen uuden valikoiman avulla). Investoiminen T&K-toimintaan on siis täysin rakenneuudistussuunnitelman tavoitteiden mukaista.

b) Komission aloittamispäätöksessä esitetyt epäilyt

- (152) Ranskan viranomaiset ovat ymmärtäneet aloittamispäätöksen perusteella, että komissio katsoo niiden väitteiden pohjalta, joiden mukaan PSA-konserni on jäänyt jälkeen T&K-toiminnassa, että 50CO₂Cars-hanke on tarpeen PSA-konsernin elinkelpoisuuden palauttamiseksi vain siinä tapauksessa, että se voi auttaa konsernia kuromaan kiinni kilpailijoiden T&K-toiminnan alalla saavuttaman etumatkan. Ranskan viranomaiset kyseenalaistavat koko analyysin periaatteen.

a) Ensinnäkin Ranskan viranomaiset toteavat uudelleen, että 50CO₂Cars-hanke voi auttaa konsernin elinkelpoisuuden palauttamisessa seuraavin tavoin: dieselajoneuvojen ympäristöystävällisen julkisuuskuvan palauttaminen, uusi lähestymistapa kuluttajiin nähden (hybridiautojen mahdollisimman laaja saatavuus) ja kasvumahdollisuudet rakenneuudistussuunnitelman toteutuksen päätyttyä.

b) Toiseksi T&K-alaan liittyvät rakenteelliset ongelmat, joiden mainitaan ilmoituksessa olevan syynä osaan PSA-konsernin vaikeuksista, johtuvat siitä, että konserni on jäänyt jälkeen kilpailijoistaan autonomien standardoinnin alalla, jolloin T&K-toiminnan tuottavuus on heikompi kuin kilpailijoilla (mittakaavavaikutus). 50CO₂Cars-hankkeen on määrä auttaa tämän tilanteen korjaamisessa siten, että

— 50CO₂Cars-hankkeessa edistetään ensinnäkin eräiden autonomien ja erityisesti voimalaitteen standardointia;

— toiseksi olosuhteet, joissa 50CO₂Cars-hanketta toteutetaan, parantavat PSA-konsernin T&K-toiminnan tuottavuutta erityisesti monien yhteistyökumppanien kanssa tehtävän koordinoitun työn tarjoamien synergiaetujen ja myös tukea myöntävien viranomaisten toteuttaman seurannan ansiosta.

c) Kolmanneksi Ranskan viranomaiset vastustavat aivan erityisesti komission aloittamispäätöksen johdanto-osan 169 kappaleessa esitettyä ”juridisesti innovatiivista” perustetta, jonka taustalla on PSA-konsernin väitetty jälkeenjääneisyys T&K-toiminnassa. Ne katsovat, että aiemmin esitetyt perustelut riittävät osoittamaan 50CO₂Cars-hankkeen myönteisen vaikutuksen konsernin elinkelpoisuuden palauttamiseen. Sen vuoksi ne tutkivat vain toissijaisesti, täyttyykö kyseinen peruste nyt käsiteltävässä tapauksessa:

i) Jälkeenjääneisyys hybriditeknologioiden osalta

- (153) Ranskan viranomaisten mukaan tämä jälkeenjääneisyyttä T&K-toiminnassa koskeva peruste täyttyy kolmesta seuraavassa kuvatussa syystä:

a) Viranomaisten mukaan ensimmäinen syy on, että 50CO₂Cars-hankkeen kolmeen osa-alueeseen sisältyy aloja, joilla PSA-konserni on edelleen jäljessä muista:

— Diesel-ajoneuvojen alalla konserni on jäänyt jälkeen moottorin polttoaineen kulutuksen vähentämiseen liittyvien teknologioiden kehittämisessä. 50CO₂Cars-hanke kohdistuu juuri tälle osa-alueelle.

— Vaihteistojen alalla PSA-konserni on jäänyt jälkeen kaksoiskytkinvaihteiston (DCT) kehittämisessä. Tämä johtuu pääasiassa siitä, että konserni on perinteisesti suosinut automaatti- tai robottivaihteistoja, vaikka ne eivät ole saavuttaneet yhtä suurta kaupallista menestystä kuin kilpailijansa. 50CO₂Cars-hanke antaa näin ollen konsernille mahdollisuuden kuroa muiden etumatkaa umpeen DCT- ja eDCT-vaihteistojen kehittämisessä.

- Hybridijärjestelmien alalla PSA-konserni on jäänyt jälkeen sarjatuotantoon soveltuvaan ja kohtuuhintaisen hybriditeknologian kehittämisessä. Kilpailevilla valmistajilla, kuten Toyotalla, Hondalla ja VAG:lla ⁽³¹⁾ on (tai tulee pian olemaan) käytössään moniin eri tarkoituksiin soveltuva hybriditeknologia, joka sopii paremmin massatuotantoon. Ranskan viranomaiset yhtyvät tässä yhteydessä (aloittamis päätöksen johdanto-osan 187 kappaleessa olevaan) komission alustavaan arviointiin siitä, ettei konserni pääse nykyisen stop&start-mikrohybriditeknologian ⁽³²⁾ avulla huippusaavutuksiin hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä vaan sen olisi edistytävä kevyt- tai täyshybriditeknologian kehittämisessä. Näin ollen 50CO₂Cars-hankkeen tavoitteena on korjata konsernin teknologista jälkeenjääneisyyttä hybridijärjestelmien alalla.
- b) Toiseksi viranomaiset katsovat, että 50CO₂Cars-hanke antaa PSA-konsernille keinoja konsernin jälkeenjääneisyyden korjaamiseen, koska siinä ratkaistaan useita hybriditeknologiasta aiheutuvia teknisiä ongelmia:
- 50CO₂Cars-hankkeessa kehitettävien dieselmoottorien hiilidioksidipäästöt tulevat olemaan [50–70]* g/km B-segmentissä (teholuokan 40–70 kW ajoneuvoissa), vaikka käytetään yksinomaan stop&start-teknologiaa. Näin ollen PSA:lla voisi vuoteen 2017 tai 2018 mennessä olla taloudellisten dieselajoneuvojen valikoima, jossa päästöt olisivat samaa luokkaa kuin Euroopan markkinoilla toimivilla kilpailijoilla.
- Älykkään eDCT-kaksoiskytkinvaihteiston ansiosta hybridivoimalaitteen energiatehokkuus voidaan optimoida. Samalla vaihteisto tulee olemaan yhteensopiva monien eri teholuokkien sähkölaitteiden kanssa. PSA voi standardoinnin ansiosta korjata teknologista jälkeenjääneisyyttä.
- Hybridijärjestelmien osalta 50CO₂Cars-hanke tulee ratkaisevasti muuttamaan kustannuksia sekä energiankulutuksen mitoituksen (akku ja tehoelektroniikka) että mekaanisen rakenteen (sähkölaitteiden ja voimalaitteen välinen kytkentä) optimoinnin ansiosta. Hybridijärjestelmän standardointi tulee vastaavasti edistämään tuotantomäärien kasvua ja siten parantamaan järjestelmän saatavuutta B-segmentissä.
- c) Ranskan viranomaiset käsittelevät lopuksi strategian mahdollista uudelleensuuntaamista siten, että 50CO₂Cars-hanketta jatkettaisiin mutta pistokehybrideihin liittyvät toimet lakkautettaisiin. Ne korostavat tässä yhteydessä, että kevythybriditeknologialla ja pistokehybriditeknologialla on eri käyttökohde ja erilaiset kaupalliset vaikutukset. Pistokehybriditeknologian ⁽³³⁾ hinnan vuoksi sen saatavuus rajoittuisi korkealuokkaisten ajoneuvojen luokkaan (samalla, kun julkisuuskuva joutuisi kärsimään huomattavista heijastusvaikutuksista etenkin yritysasiakkaiden keskuudessa). Kevythybriditeknologian kohderyhmänä voisi sen sijaan sen saatavuuden ansiosta olla monia yhteiskuntaluokkia (vähätuloisista keskituloisiin), mikä tyydyttäisi suurempaa osuutta konsernin asiakkaista. Ranskan viranomaiset korostavat, että nämä kaksi teknologiaa eivät sulje toisiaan pois ja että PSA-konserni pyrki alun perin kehittämään niitä kumpaakin niin, että tavoitteena oli sekä korkealuokkaisten pistokehybridiajoneuvojen että B- ja C-segmenttiin kuuluvien kohtuuhintaisten hybridiajoneuvojen myynnin edistäminen. Pistokehybriditeknologiasta luopuminen vastasuoritteena ei sen vuoksi merkitse strategian uudelleensuuntaamista, vaan sellaisen kaupallisesti kannattavan toiminnan lopettamista, joka ei vaaranna konsernin elinkelpoisuuden palauttamista. 50CO₂Cars-hankkeella on merkittävä rooli rakenneuudistussuunnitelmassa, ja Ranskan viranomaiset katsovat sen vuoksi, että suunnitelmassa ehdotettu hybridistrategia on täysin johdonmukainen.
- ii) 50CO₂Cars-hankkeeseen käytettävien resurssien johdonmukaisuus rakenneuudistussuunnitelman muiden osien kanssa
- (154) Ranskan viranomaisten mukaan PSA-konsernin tuotantolaitosten mukauttaminen 50CO₂Cars-hankkeen toteuttamista varten on kaikin puolin rakenneuudistussuunnitelman periaatteiden mukaista. Erityisesti tuotantoresurssien rationalisointi ja optimointi voidaan toteuttaa konsernin dieselajoneuvojen voimalaitteiden ja vaihteistojen standardoinnin ansiosta:
- a) Dieselmoottorien alalla Trémeryn ja Douvrinin tehtaisiin on investoitu [100–200]* miljoonaa euroa eli [0–5]* prosenttia rakenneuudistussuunnitelman mukaisista [10–20]* miljardin investoinneista. Investointien osuus on Ranskan viranomaisten mukaan varsin pieni, ellei jopa mitätön. Nämä rahoitusvaikutukset on myös sisällytetty

⁽³¹⁾ VAG-konserni esitteli hiljattain Wienissä pidetyssä symposiumissa hybriditeknologisen rakennussarjansa, jonka avulla hybridijärjestelmä voidaan mukauttaa konsernin erilaisiin ajoneuvoihin sopivaksi varsin vähäisin kustannuksin. *Lähde:* VAG-konsernin esittelyraportti Wienissä pidetyssä 34. Motor-symposiumissa, 26.4.2013, s. 28.

⁽³²⁾ Mikrohybriditeknologiaa käytetään 2–4 kW:n teholuokassa, kevythybriditeknologiaa 8–15 kW:n teholuokassa ja täyshybriditeknologiaa yli 20 kW:n teholuokassa.

⁽³³⁾ Ranskan viranomaiset vahvistavat, että PSA-konserni hallitsee jo pistokehybriditeknologiaa, jos se voidaan teollistaa taloudellisesti hyväksyttävällä tavalla.

marraskuusta 2012 lähtien PSA-konsernin keskipitkän aikavälin suunnitelmaan ja sen päivitettyyn versioon. Ranskan viranomaiset katsovat sen vuoksi, että nämä investoinnit ovat kaikilta osin ilmoitetun rakenneuudistussuunnitelman periaatteiden mukaisia. Teollisuuteen kohdistuvien vaikutusten osalta on tarkoitus toteuttaa toimenpiteitä, joilla muutetaan⁽³⁴⁾ dieselajoneuvojen nykyistä tuotantokapasiteettia olosuhteiden pysyessä muuten muuttumattomina. Tuotantokapasiteettia ei lisätä, vaan sen katsotaan olevan riittävä 50CO₂Cars-hankkeen loppuvaiheessa valmistettaville ajoneuvoille, joita tämänhetkisten arvioiden mukaan olisi [100 000–200 000]. Periaatteena on luovuttaa segmentistä, jossa on ylikapasiteettia, osa tuotantovälineistä segmenttiin, jossa kapasiteettia ei välttämättä ole riittävästi siksi, että sitä vasta kehitetään (kapasiteetin sisäinen uudelleenjako houkuttelevien tuotteiden hyväksi).

- b) Vaihteistojen osalta Ranskan viranomaiset hyväksyvät aloittamis päätöksen johdanto-osan 202 kappaleessa olevan arvioinnin pääpiirteet: jos 50CO₂Cars-hanke onnistuu, ulkoistettu tuotanto otetaan takaisin sisäisen tuotannon piiriin⁽³⁵⁾. Tarvittavat investoinnit on jo sisällytetty ilmoitettuun rakenneuudistussuunnitelmaan ja myös päivitettyyn keskipitkän aikavälin suunnitelmaan. Ranskan viranomaiset katsovat, että tämä tuotannon sisäistämisen strategia sopii yhteen konsernin elinkelpoisuuden palauttamisen kanssa. Rahoituksen kannalta tästä seuraa, että kate palautetaan konserniin ja konserni vapautetaan Japaniin liittyvistä valuuttakurssiriskeistä⁽³⁶⁾ sekä logistiikkakustannuksista ja logistisista viivästyksistä heikentämättä kuitenkaan PSA-konsernin valmiuksia mukautua nopeasti kysyntään.
- c) Hybridijärjestelmiin liittyvät investoinnit ovat rakenneuudistussuunnitelman kattamalta ajalta [40–50] miljoonaa euroa eli alle [0–5] prosenttia suunnitelluista kokonaisinvestoinneista. Tämä osuus on Ranskan viranomaisten mielestä erittäin pieni. Investoinnit liittyvät myös kehittyviin markkinoihin (joten ylikapasiteettia ei ole). Sen vuoksi ne ovat Ranskan viranomaisten mukaan kaikilta osin rakenneuudistussuunnitelman periaatteiden mukaisia.

iii) *Myönteiset vaikutukset konsernin myyntiin ja kannattavuuteen*

(155) Ranskan viranomaisten mukaan 50CO₂Cars-hanke parantaa PSA-konsernin myynnin ja kannattavuuden dynaamisuutta rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisen jälkeen.

- a) Ranskan viranomaiset vastaavat kysymyksiin, jotka komissio on esittänyt aloittamis päätöksen johdanto-osan 210 ja 211 kappaleessa (dieselmoottoreita bensiinimoottoreiden kustannuksella suosivan strategian järjestyksestä) ja johdanto-osan 216 kappaleessa (50CO₂Cars-hankkeen liiketoimintasuunnitelmasta ja sen perustana olevien oletusten luotettavuudesta), ja katsovat, että esitetty strategia ei ole perusteltu vain tuotannollisista syistä vaan vaikuttaa myös myönteisesti konsernin myyntiin. Sen sijaan, että kehitettäisiin kohtuuhintaista hybriditeknologiaa bensiinimoottoreille, on parempi investoida ensin dieselmoottorien ekologisen ja energiatehokkaan julkisuuskuvan parantamiseen, jotta voidaan aluksi hälventää kuluttajien epäilykset ja sen jälkeen muokata⁽³⁷⁾ 50CO₂Cars-hankkeen tuloksia bensiinimoottoreihin sopiviksi. Komponenttitoimittajat voisivat sitten hoitaa bensiinimoottorien jälleenmyyntiä eri puolilla maailmaa. Investointien kannattavuus parani tällä tavoin mittakaavaetujen ansiosta. Ranskan viranomaisten mukaan PSA:n ehdottaman strategian järjestyksen vahvistavat myös markkinatutkimukset, joissa viitataan⁽³⁸⁾ dieselajoneuvojen myynnin kasvuun tulevina vuosina.
- b) Ranskan viranomaiset ovat 50CO₂Cars-hankkeen rahoitusvaikutuksiin liittyen esittäneet liiketoimintasuunnitelman. Se perustuu oletuksiin, jotka ovat yhdenmukaisia monien lehtiartikkelien kanssa ja joihin sisältyy vuoteen 2026 ulottuvia ennusteita (viranomaisten mukaan tämä on perusteltua tulevien päivitysten kannalta ja sen vuoksi, että Euro 6 -standardit korvataan kyseisenä ajankohtana). 50CO₂Cars-hankkeessa T&K-toimintaa toteutetaan vuodesta 2013 vuoteen 2017, ja ensimmäiset moottorit voidaan tuoda markkinoille vuoden 2016 puolivälin ja alkuvuoden 2017 välillä. Pian sen jälkeen on vuorossa taloudellinen hybridijärjestelmä. Kannattavuuslaskelmissa on käytetty kahta diskonttokorkoa ([10–13]* prosenttia ja [13–15]* prosenttia), joista jälkimmäisessä otetaan paremmin huomioon rahoituskustannusten viimeaikainen kasvu. Suunnitelmaan ei sisälly 50CO₂Cars-hankkeen tulosten patentoinnista kertyviä tuloja. Uusien dieselmoottorien ja hybridivoimalaitteiden määrät ja myyntihinnat on arvioitu eri skenaarioissa: skenaario A, jossa 50CO₂Cars-hanke

⁽³⁴⁾ Sana "modifier" on alleviivattu Ranskan viranomaisten laatimassa alkuperäisessä ranskankielisessä tekstissä.

⁽³⁵⁾ Ranskan viranomaiset korostavat, että tällainen yrityksensisäinen tuotanto saattaa olla vain osittaista ja määräytyy 50CO₂Cars-hankkeen tulosten mukaan.

⁽³⁶⁾ Ranskan viranomaiset korostavat, että euro heikkeni jeniin nähden 30 prosenttia vuosina 2009–2012 ja palautui vuoden 2009 tasolle loppuvuoden 2012 ja toukokuun 2013 välisenä aikana. Tämä heilahtelu aiheuttaa huomattavaa epävakautta myös automaattivaihteistojen hankintakustannuksissa. Lisäksi on maksettava Ranskan viranomaisten huomattavina pitämiä tullimaksuja.

⁽³⁷⁾ 50CO₂Cars-järjestelmän tärkeimmät komponentit on suunniteltu dieselmoottoreita varten. Ranskan viranomaisten mukaan tämän teknologian muuntaminen vastaavantehoisiin bensiinimoottoreihin soveltuvaksi edellyttäisi vain kohtuullisia T&K-investointeja hyvin lyhyellä aikavälillä.

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

toteutetaan valtiontuella ja jossa yhden hybridiajoneuvon myynti tuottaisi arviolta [200–300]* – [300–400]* euron lisäkateen teknologisesta ratkaisusta riippuen (valmistajalle B-segmenttiin kuuluvan ajoneuvon myynnistä koituvan [2 000–3 000]* euron kateen lisäksi); skenaario B, jossa 50CO₂Cars-hanke toteutetaan ilman valtiontukea ja jossa katteet ovat samat kuin skenaariossa A (viranomaiset korostavat kuitenkin, että kyse on kuvitteellisesta skenaariosta, jota PSA-konserni ei pystyisi toteuttamaan ja joka esitetään yksinomaan teoreettista vertailua varten); vaihtoehtoinen skenaario C, jossa 50CO₂Cars-hankkeen sijasta toteutetaan vaihtoehtoinen hanke, jossa lisäkatteet ovat pienemmät ([100–200]* euroa – [200–300] euroa). Näiden oletusten perusteella eDCT:lle ja lisävarustekonsoliratkaisulle määritetyt erilliset nettonykyarvot ⁽³⁹⁾, jäljempänä 'NNA', ovat seuraavat:

Taulukko 15

50CO₂Cars-hankkeen taloudelliset indikaattorit

PSA-konserni (vertaaminen vaihtoehtoiseen skenaarioon C)		Skenaario A (50CO ₂ Cars valtiontuella)	Skenaario B* (50CO ₂ Cars ilman valtiontukea)
eDCT	NNA [10–13]* %	[0–10] miljoonaa euroa	– [60–70] miljoonaa euroa
	NNA [13–15]* %	– [50–60] miljoonaa euroa	– [90–100] miljoonaa euroa
Lisävarustekonsoli	NNA [10–13]* %	+ [30–40] miljoonaa euroa	– [20–30] miljoonaa euroa
	NNA [13–15]* %	– [20–30] miljoonaa euroa	– [60–70] miljoonaa euroa

Ranskan viranomaiset toteavat, että riippumatta valitusta teknologisesta ratkaisusta skenaarion B suhteellinen kannattavuus on aina huonompi kuin skenaarion C, joten 50CO₂Cars-hanke on yksinkertaisesti mahdoton toteuttaa ilman julkista tukea. Koska skenaariossa A saavutettava NNA on pieni (hieman suurempi kuin skenaariossa C käytettäessä [10–13]* prosentin diskonttokorkoa ja pienempi käytettäessä [13–15]* prosentin diskonttokorkoa), nämä suhteellisen kannattavuuden tasot ovat oikeassa suhteessa ensimmäisen innovaatiokupolven kehittämisen tavoitteeseen nähden.

c) 50CO₂Cars-hanke sisältää neljänlaisia riskejä, jotka suunnitellun valtiontuen on määrä pääosin kompensoida:

- dieselajoneuvojen uuteen tyyppihyväksyntäsykliin liittyvät lainsäädännölliset riskit;
- teknologiset riskit, jotka liittyvät kohtuuhintaisen kevythybriditeknologian kehittämisen aiheuttamiin teknisiin ongelmiin;
- kaupalliset riskit, jotka liittyvät kuluttajien käyttäytymiseen ja ympäristöongelmien tiedostamiseen;
- taloudelliset riskit erityisesti PSA-konsernin käytettävissä olevan likviditeetin rajoitusten valossa.

⁽³⁹⁾ Ranskan viranomaiset selittivät 11 päivänä heinäkuuta 2013 päivättyssä muistiossa, että vaikka ajoneuvojen komponenttien kehityskustannusten ja valmistuskustannusten osuudet voidaan selvittää laskennallisesti, moottorin osuutta ajoneuvon myyntihinnasta ei voida laskea absoluuttisena arvona. Ne ehdottivat sen vuoksi kateeseen perustuvaa lähestymistapaa, jossa skenaarioita A ja C (sekä B ja C) verrattiin eri hankkeiden lähtevien virtojen erojen näkökulmasta (T&K-kustannukset ja tuotantoinvestoinnit) ja tulevien virtojen erojen näkökulmasta (ajoneuvojen myynnistä tai lisäpalvelujen kehittämisestä saadut tulot). Annetun indikaattorin perusteella voidaan verrata skenaarioiden suhteellista kannattavuutta asianomaisten komponenttien osalta.

4.4 VASTASUORITTEET

4.4.1 YLEISET HUOMAUTUKSET SUUNNITELTUIEN TOIMENPITEIDEN MÄÄRITTELEMISESTÄ YLEISIKSI VASTASUORITTEIKSI JA TOIMENPITEIDEN LAAJUUDESTA

- (156) Ranskan viranomaiset katsovat, että komissio ei aloittamis päätöksessään arvioi yksityiskohtaisesti väitettyä kilpailun vääristymistä. PSA-konsernin ehdottamat vastasuoritteet ovat sen vuoksi jo enemmän kuin riittäviä. Niitä koskevien vaatimusten tiukentaminen olisi pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 47 kohdan mukaisen suhteuttamisen vaatimuksen vastaista.
- (157) Aloittamis päätöksen mukaisesta näkemyksestä poiketen viranomaiset myös katsovat, että suunnitellut vastasuoritteet kattavat B- ja C-segmentit. Tämä koskee toimenpidettä, jolla rajoitetaan BPF:n rahoituksen kattavuusastetta erityisesti näiden kahden segmentin osalta. Tarjouspyyntöjen näkökulmasta se koskee myös Citroën C6 -mallin tuotannon aikaistettua lakkauttamista sekä C6- ja Peugeot 607 -mallien uudistamatta jättämistä. Yli kahden litran moottorilla varustettujen ajoneuvojen tuotannon lakkauttamista ja pistokehybriditeknologian kehittämisen ja tuotannon lopettamista koskevalla toimenpiteellä on merkittävät vaikutukset C-segmenttiin.
- (158) Ranskan viranomaiset korostavat, että PSA:n ehdottamat vastasuoritteet ovat huomattavia, koska ne johtavat markkinaosuuden supistumiseen [0–2]* prosentilla seurantajakson lopussa.

4.4.2 EHDOTETTUA VASTASUORITTEITA KOSKEVAT ERITYISET HUOMAUTUKSET

a) **PSA-konsernin lisäinvestointien vähentäminen**i) *Citroën C6 -mallin tuotannon aikaistettu lakkauttaminen sekä Citroën C6- ja Peugeot 607 -mallien uudistamatta jättäminen*

- (159) Ranskan viranomaiset katsovat, että vaikka näiden ajoneuvojen myyntimäärät ovat vähentyneet, niistä saatu nettokate oli muiden ajoneuvotyyppien ja erityisesti B-segmentin ajoneuvojen myynnistä saatua katetta suurempi. Ranskan viranomaiset myöntävät, ettei tämä ohjelma ollut tarpeeksi kannattava. Korjatakseen tämän puutteen PSA-konserni oli suunnitellut C6:n ja 607:n markkinointia Kiinaan yhteistyössä DPCA:n kanssa.
- (160) Lopuksi Ranskan viranomaiset vahvistavat, että PSA-konserni ei ollut suunnitellut lakkauttavansa kalleimman hintaluokan autojen valikoiman tuotantoa vuodesta 2009 alkaen. PSA lakkautti vain C6- ja 607-mallistoon lisättäväksi tarkoitettuun uuteen ajoneuvoon liittyvän T&K-hankkeen.

ii) *Bipper/Nemo-mallin aikaistettu lakkauttaminen ja uudistamatta jättäminen*

- (161) Ranskan viranomaiset katsovat, että tämä toimenpide estää PSA-konsernia hyödyntämästä aiemmin tekemiään investointeja ja heikentää huomattavasti sen kilpailuvalmiuksia kevyiden hyötyajoneuvojen segmentissä.
- (162) Bipper/Nemo-malleja on tähän asti valmistettu yhteistyössä Fiatin ja Tofaşin kanssa. Yhteistyökumppanuuden tässä vaiheessa PSA:lle on karttunut tietoa markkinoista, tuotteesta ja käytössä olevasta tuotantokapasiteetista. Jos komissio päättää, ettei tästä ehdotetusta vastasuoritteesta tehdä sitovaa, PSA:lla on kaikkien sen saamien tietojen perusteella entistä laajempi liikkumavara neuvotteluissa näiden mallien toisen sukupolven myyntihinnoista, joiden oletetaan olevan kannattavampia. Kannattavuutta parantavat todennäköisesti myös viimeaikainen ja tuleva kehitys kaupunkiliikennejärjestelyissä, joissa kevyet hyötyajoneuvot asetetaan etusijalle.

iii) *Yli kahden litran dieselmootoriajoneuvojen tuotannon lakkauttaminen*

- (163) Ranskan viranomaiset korostavat, että tämä vastasuorite on erityisen merkittävä, koska PSA-konserni on markkinaohjaja perinteisten dieselajoneuvojen alalla.

- (164) Ranskan viranomaiset katsovat, että nämä ajoneuvot ovat tärkeitä D- ja E-segmenteille, jotka vaikuttavat ratkaisevasti valmistajan julkisuuskuvaan ja sen valmiuteen vastata tarjouspyyntöihin.
- (165) PSA-konsernin mukaan pistokedieselhybridivalikoiman kehittämisen vaikutuksia ja erityisesti sylinteritilavuudeltaan yli kahden litran ajoneuvojen myyntiin kohdistuvia vaikutuksia voidaan arvioida pistokehybridimarkkinoiden viimeaikaisen kehityksen perusteella. Erityinen painoarvo on tältä osin Volvon päätöksellä kaksinkertaistaa V60 diesel -pistokemallin tuotantoa koskevat tavoitteet 10 000 ajoneuvoon vuonna 2014 tämän mallin kaupallisen menestyksen ansiosta.

b) Sevelnordin tehtaan kapasiteetin siirtäminen kilpailijalle

- (166) Ranskan viranomaiset korostavat ensinnäkin, että tämän toimenpiteen avulla aiotaan supistaa PSA-konsernin markkinaläsnäoloa siten, että sen kilpailijoille koituu välitöntä hyötyä, kun
- PSA siirtää lähes 30 prosenttia Sevelnordin tehtaan tuotantokapasiteetista Toyotalle;
 - tämän sopimuksen perusteella PSA:n merkittävä kilpailija Toyota saa jalansijaa markkinoilla, joilla se ei tähän mennessä ole toiminut, ja pystyy laajentamaan hyötyajoneuvovalikoimaansa;
 - tämä sopimus antaa Toyotalle suoran ja selvän kilpailuedun, koska Toyota voi sen perusteella saada suuren osan sopimuksen kattamien ajoneuvojen katteesta ja saada uusia asiakkaita sekä saavuttaa heidän luottamuksensa markkinoilla, joilla se ei ole aiemmin toiminut;
 - tämä toimenpide koskee yhtä niistä markkinoista, joilla PSA-konsernilla on erityisen suuri markkinaosuus (21 prosenttia 30:ssä Euroopan maassa vuonna 2011).
- (167) Ranskan viranomaiset toteavat myös, että konserni aikoi hankkeen taloudellisen arvioinnin ([0–5] prosentin positiivinen käyttökate, mikä vastaa PSA:n yleisiä odotuksia) perusteella toteuttaa hankkeen viiteskenaariossa ilman yhteistyökumppaneita. PSA siis katsoi, että Sevelnordin tehdas voisi olla elinkelpoinen ja kannattava myös ilman yhteistyökumppania.
- (168) Ranskan viranomaiset korostavat, että 31 päivänä elokuuta 2012 päivättyä lehdistötiedotetta olisi tulkittava varauksellisesti ottaen huomioon kyseisen ajankohdan erittäin kireä yhteiskunnallinen ilmapiiri.

c) Pistokehybriditeknologian kehittämisen ja tuotannon lakkauttaminen

- (169) Ranskan viranomaiset katsovat ensinnäkin, että on hyödytöntä keskustella tämän toimenpiteen täytäntöönpanoajankohdasta vain jotta voitaisiin määrittää, onko sitä pidettävä vastasuoritteena vai elinkelpoisuuden palauttamisen edellyttämänä toimenpiteenä. Vastasuoritteiden arvioinnin kannalta on viranomaisten mielestä oleellista, että niillä pystytään tosiasiallisesti rajoittamaan tuen aiheuttamaa kilpailun vääristymistä.
- (170) Ranskan viranomaiset eivät aio vastata komission kysymyksiin tämän toimenpiteen vaikutuksia koskevien arvioiden virheettömyydestä, koska komission tästä asiasta esittämä kritiikki ei ole riittävän selkeää. Ne katsovat joka tapauksessa, että oletukset, joihin tämän toimenpiteen arvioitujen vaikutusten laskenta perustuu, vastaavat pistokehybridimarkkinoiden viimeaikaista kehitystä.
- (171) Ranskan viranomaiset katsovat lisäksi, että valmistaja tai komponenttitoimittaja ei pysty antamaan lisenssiä tämän teknologian käyttöön markkinoiden kehitysvaiheen vuoksi ja koska tällä teknologialla on tärkeä asema tekijänä, joka saa valmistajan erottumaan kilpailijoista. Jos tällainen tilanne kuitenkin syntyy, PSA-konserni on valmis lupaamaan, että se ei pyri hankkimaan lisenssiä kolmannelta osapuolelta rakenneuudistus suunnitelman toteutuksen aikana.
- (172) Lopuksi Ranskan viranomaiset katsovat, ettei 50CO₂Cars-hanke kumoa tämän toimenpiteen vaikutuksia, sillä kyseiseen (kalleimman hintaluokan autoja koskevaan) hankkeeseen ja vastasuoritteeseen liittyvät markkinat ja asiakaskunta eivät ole samat. Myös hiilidioksidipäästöjen vähentäminen poikkeaa pistokehybriditeknologioissa saavutettavasta vähentämisestä.

d) Suurimman sallitun kattavuusasteen asettaminen BPF:lle

- (173) Ranskan viranomaiset korostavat ensinnäkin, että tämä toimenpide on parhaiten kohdennettu vastasuorite ja paras keino korjata BPF:lle takauksena annetusta tuesta välittömästi aiheutuvaa kilpailun vääristymistä.
- (174) Ne väittävät, että kattavuusasteen enimmäistaso on asetettava vuoden 2012 toisen neljänneksen tasolle sallien 1 prosentin jousto, jotta BPF:n kattavuusaste voi kehittyä konsernin tarpeita vastaavasti ja jotta BPF pystyy toimimaan siinä systeemisessä roolissaan, joka sillä on PSA:n autonvalmistustoiminnassa. Koska vuosien 2001 ja 2012 välisen kattavuusasteen kasvusuuntauksen odotetaan jatkuvan vuodesta 2012 vuoteen 2013, enimmäistaso tulee huomattavasti rajoittamaan BPF:n kilpailumahdollisuuksia.
- (175) Suunniteltu jousto ei Ranskan viranomaisten mielestä heikennä ehdotetun vastasuoritteen tehoa tai sitovuutta. BPF:n kattavuusaste tulee ennakoitavissa olevien markkinasuuntausten mukaan olemaan johdonmukaisesti yhden vuoden jäljessä ja siten pienempi kuin sen vertailukelpoisilla kilpailijoilla.
- (176) Ranskan viranomaiset ilmoittavat vastauksena komission kysymykseen, että ne ovat valmiit ottamaan Fiat-konsernin ja Ford-konsernin kytköspankit mukaan siihen pankkien ryhmään, jonka mukaan BPF:n kattavuusaste indeksoidaan.
- (177) Ranskan viranomaisten mielestä PSA:n sitoumuksen yleisluonteisuus (käsittää G10-maat ilman segmenttikohtaista eriyttämistä) estää konsernia kehittämästä aggressiivista kauppapolitiikkaa tietyissä maissa ja tietyissä segmenteissä ja kumoaa siten vastasuoritteen vaikutukset. Sen lisäksi, että PSA-konserni ei voi pakottaa BPF:ää muuttamaan riskinhallintapolitiikkaansa, BPF:n rahoituksen kattavuusasteen rajoittamiseen tähtäävä toimenpide koskee pääasiassa B- ja C-segmenttejä, joilla on suhteellisen suuri vaikutus kattavuusasteen painotetun keskiarvon määrittämiseen (yli [...] prosenttia BPF:n viime vuosina myöntämästä rahoituksesta ja keskimäärin [...] prosenttia BPF:n vuonna 2012 Ranskassa, Yhdistyneessä kuningaskunnassa, Saksassa, Espanjassa ja Italiassa myöntämästä rahoituksesta).

5. ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSET

- (178) Komissio sai aloittamispäätöksen perusteella huomautuksia viideltä asianomaiselta osapuolelta eli PSA-konsernilta, yritykseltä, joka ei halua nimeään julkistettavan, jäljempänä 'nimetön kolmas osapuoli', Fiatilta, GM:ltä ja Toyotalta.

5.1 NIMETTÖMÄN KOLMANNEN OSAPUOLEN HUOMAUTUKSET

- (179) Nimetön kolmas osapuoli kertoi komissiolle olevansa huolestunut tietyistä PSA:n kauppatavoista. Se katsoo, että PSA suosii ranskalaisia komponenttitoimittajia muiden maiden toimittajien kustannuksella. Nimettömän kolmannen osapuolen mukaan hyvänä esimerkkinä tästä on tapa, jolla PSA kohteli komponenttitoimittaja Agrati Franca: PSA auttoi sitä välttämään selvitystilaan joutumisen ostamalla siltä tuotteita markkinahintaa huomattavasti kalliimmilla hinnoilla. Nimettömän kolmannen osapuolen mukaan PSA myös päätti olla esittämättä Agrati Francelle vaatimuksia, vaikka sille oli aiheutunut vahinkoa komponenttien toimituksen keskeytymisestä, koska PSA ei halunnut pahentaa vaikeuksissa olevan yrityksen taloudellisia ongelmia.
- (180) Nimetön kolmas osapuoli väittää huomautuksissaan, että PSA:n ja Ranskan hallituksen välinen suhde sekä tämän menettelyn aiheena oleva julkinen tuki ovat sisämarkkinasääntöjen ja erityisesti tavaroiden vapaata liikkuvuutta koskevien SEUT-sopimuksen 34 artiklan sääntöjen vastaisia.
- (181) Nimetön kolmas osapuoli katsoo, että PSA käytti hyväksi Fonds de modernisation des équipementiers automobiles -rahaston, jäljempänä 'FMEA', (autoalan komponenttitoimittajien nykyaikaistamisrahasto) jäsenyyttä Agrati Francen auttamisessa myöntämällä sille välillisesti 17 miljoonan euron tuen.
- (182) Nimetön kolmas osapuoli vaatii PSA:ta vastasuoritteena vetäytymään FMEA:sta ja luopumaan rahoituksen myöntämisestä autonomien toimittajille tai jälleenmyyjille niin kauan kuin se saa valtiontukea. Se vaatii PSA:ta myös perimään takaisin Agrati Francelle myönnettyt varat ja panemaan täytäntöön avoimen ja syrjimättömän järjestelmän komponenttitoimittajiensa valintaa varten.

5.2 OPELIN (JA GM-KONSERNIN) HUOMAUTUKSET

- (183) GM korostaa, että useimmat autonvalmistajat käyttävät markkinaennusteita varten Global Insightin tai POLK:n tai vastaavien tahojen antamia tietoja.
- (184) T&K-hankkeen 50CO₂Cars osalta GM korostaa, että kaikki valmistajat investoivat pakokaasupäästöjä vähentäviin teknologioihin. Tämän tutkimuksen menestymistä teollisuustuotannossa on yleisesti ottaen vaikea ennustaa. Tähän tarkoitukseen voidaan suunnitella monia erilaisia teknisiä ratkaisuja, myös hybridiajoneuvojen osalta. Kyse on lisäksi alasta, jolla valmistajat voisivat varsin hyvin tehdä yhteistyötä mittakaavaetujen saavuttamiseksi. GM:n mielestä 85 miljoonan euron tuki 50CO₂Cars-hankkeelle ei ole merkittävä, kun sitä verrataan alan T&K-menoihin. Kevythybridijärjestelmän kehittämiseen tarkoitettun T&K-hankkeen kannalta määrä sitä vastoin on merkittävä. GM katsoo, että tämä toimenpide ei todennäköisesti saa kilpailevaa valmistajaa luopumaan oman T&K-ohjelman kehittämisestä samalla alalla, kun otetaan huomioon nykyiset tekniset epävarmuustekijät.
- (185) Autonvalmistajien kytköspankkien osalta GM katsoo, että ne epäilemättä helpottavat ajoneuvojen myyntiä tarjoamalla asiakkaille houkuttelevia rahoitusratkaisuja. Ne tarjoavat valmistajille joustavia keinoja nopeiden reaktioiden aikaansaamiseksi automarkkinoilla.
- (186) Lopuksi GM toteaa, että PSA on aloittanut kapasiteetin merkittävän vähentämisen, joka GM:n mielestä on vaikea ja monimutkainen tehtävä.

5.3 FIATIN HUOMAUTUKSET

5.3.1 ELINKELPOISUUDEN PALAUTTAMINEN

- (187) Elinkelpoisuuden palauttamisen osalta Fiat viittaa eräiden analyyttikojen huomautuksiin ja erityisesti Global Insightin ennusteisiin, joiden mukaan myynti ensin vähenee ja alkaa sen jälkeen mahdollisesti kasvaa vuosina 2015 ja 2016, vaikkakin vain vähän ja hyvin hitaasti.
- (188) Fiatin mielestä automarkkinoiden nykyisen kriisin syynä ovat
- uusien korealaisten ja mahdollisesti myös japanilaisten ja intialaisten kilpailijoiden markkinoille saapumisen aiheuttama vahva kilpailupaine etenkin laajan tuotannon segmenteissä,
 - markkinoiden kahtiajakautuminen, jonka vuoksi vain korkealuokkaiset ajoneuvot tarjoavat mahdollisia voittoja,
 - kuluttajien taipumus valita yhä useammin edullisen hintaluokan tuotteita,
 - kriisiä edeltäviä myyntimääriä ennustavien selkeiden tulevaisuudennäkymien puuttuminen,
 - Euroopan autonvalmistajien rakenteellinen ylikapasiteetti.

5.3.2 50CO₂CARS-HANKE

- (189) Fiat katsoo 50CO₂Cars-hankkeen osalta, että vaikka hankkeesta on saatavilla vain vähän tietoja, sen tavoite näyttää olevan saavutettavissa. Fiat korostaa kuitenkin, että tämäntyyppisen teknologian ajoneuvokohtaiset yksikkökustannukset saattavat rajoittaa sen markkinoille pääsyä, koska myyntihinnat lienevät korkeat ja koska valmistajan on todennäköisesti vaikea saada voittoa myynnistä. Fiatin mielestä Euroopan komission vuodelle 2020 asettamat hiilidioksidipäästöjen vähentämistavoitteet merkitsevät todellista haastetta kaikille valmistajille. Niiden saavuttamiseksi T&K-toimintaa on lähestyttävä useista eri näkökulmista. Ei siis pidä keskittyä yhteen ja ainoaan T&K-hankkeeseen yhden teknologian kehittämiseksi, kuten 50CO₂Cars-hankkeessa ilmeisesti tehdään (Fiatin näkemyksen mukaan).
- (190) Fiat ei tiedä, saavatko muut valmistajat valtiontukea T&K-hankkeille. Sen mielestä innovaatioprosessien markkinoille pääsyn esteenä ovat ainoastaan kustannukset, tarpeelliset investoinnit ja teknologisten valintojen korjaamiseen tarvittava aika. 50CO₂Cars-hankkeen avulla saavutettu tekninen kehitys ei ole esteenä markkinoille pääsyyllä. Fiat katsoo kuitenkin, että tuen saamisen mahdollisuus ja sen myötä uusien teknologioiden kehittämisen lopullisten kustannusten väheneminen verrattuna kilpailijoihin tuo epäilemättä etua tuensaajalle.

5.3.3 TAKAUKSEN VAIKUTUS MARKKINOIHIN

- (191) Fiatin mielestä BPF:lle annettu valtiontakaus vastaa kolmannesta PSA:n kytköspankin veloista. Takauksessa ei myöskään velvoiteta sitoumusmaksun suorittamiseen. Fiat on sitä mieltä, että takauksen kustannuksiin olisi lisättävä vähintään 100 peruspistettä, jos takauksen kustannusten on tarkoitus vastata markkinakäytäntöjä.
- (192) Valtiontakaus vääristää lisäksi kilpailua muiden markkinoilla toimivien kytköspankkien kannalta. BPF:n liikkeeseen laskemien osakkeiden luokitus on takauksen ansiosta sama kuin Ranskan valtion eli Aa1/AA sen sijaan, että BPF:n luokitus perustuisi sen omiin ansioihin. Fiat toteaa tämän perusteella, että BPF:n luokitus pysyy samana vuoteen 2016 saakka.
- (193) Fiatin mielestä tämän takauksen myöntäminen selittää selvästi PSA-konsernin ja BPF:n rahoituskustannusten välisen noin 40 peruspisteen eron. Fiat katsoo, että BPF voisi hankkia rahoitusta jälkimarkkinoilta "uudella" 360/380 peruspisteen korkoerolla ottaen huomioon PSA-konsernin vuonna 2016 erääntyvän joukkovelkakirjalainan noin 400 peruspisteen koron. Kun BPF laski maaliskuussa 2013 liikkeeseen valtion takaamat 1,2 miljardin euron joukkovelkakirjat, kokonaisrahoituskustannukset olivat noin 270 peruspistettä.
- (194) Fiat katsoo myös, että valtiontakaus auttoi BPF:ää neuvottelemaan uudet lainaehdot rahoituslaitosten kanssa ja mukauttamaan ne Ranskan valtion vaatimia ehtoja vastaaviksi.
- (195) Valtiontakauksella on myönteinen vaikutus myös BPF:n luottoluokitukseen. Vaikka tärkeimmät luottoluokituslaitokset alensivat BPF:n luottoluokitusta alkuvuodesta 2013, sen luokitus oli edelleen yhden alaluokan verran korkeampi kuin se olisi ollut ilman takausta. Fiat viittaa erityisesti Standard and Poor's -luottoluokituslaitoksen 28 päivänä tammikuuta, 14 päivänä helmikuuta ja 18 päivänä huhtikuuta 2013 antamiin lausuntoihin. Fiat korostaa lisäksi, että on yleisesti tunnustettu tosiseikka, että minkä tahansa takauksen tai rahoituksen myöntämistä koskeva sitoumus parantaa aina tuensajaan taloudellista asemaa riippumatta myönnetyn rahoituksen hyödyntämisestä.
- (196) Fiat on yleisesti ottaen sitä mieltä, että autonvalmistajien kytköspankit ovat erittäin tehokkaita markkinointi- ja myyntivälineitä, koska niiden avulla voidaan
- a) hankkia uusia asiakkaita tarjoamalla erittäin houkuttelevia rahoitusehtoja ⁽⁴⁰⁾,
 - b) tukea myyntiä erityisesti siksi, että perinteiset rahoituslaitokset vetäytyvät asiakkaille ja vähittäismyyjille suunnattujen lainojen segmentistä, ja
 - c) parantaa asiakassuhteiden jatkuvuutta.
- (197) Fiat katsoo, että BPF:n rahoituskustannusten 100 peruspisteen nousulla olisi suora, välitön ja hyvin haitallinen vaikutus PSA-konsernin Euroopan maista saamiin voittoihin.

5.3.4 VASTASUORITTEET

- (198) Fiatin mukaan kapasiteetin vähentämisestä oli päätetty aiemmassa suunnitelmassa, jonka mukaan kannattamattomia tehtaita oli määrä sulkea. Suunnitellut tehtaiden sulkemiset eivät sen vuoksi ole olennaisia PSA:n elinkelpoisuuden palauttamisen kannalta (koska käyttöasteet pysyvät ennallaan). Niiden vaikutuksena tulee olemaan vain yleiskustannusten väheneminen.
- (199) Käyttöomaisuusinvestointien vähentämisen osalta Fiat katsoo, että PSA pyrkii hyödyntämään rakenneuudistus-suunnitelmaa perustellakseen strategiset päätöksensä, jotka koskevat muutoksia B- ja C-segmenteissä, sekä peitelläkseen muita, äskettäin toteutettuja tehottomampia toimenpiteitä. Yli kahden litran dieselmoottoriajoneuvojen aiottu lakkauttaminen liittyy todennäköisesti valmistajien keskuudessa vallitsevaan nykyiseen suuntaukseen vähentää moottorien sylinteritulavuutta (pienempien autojen suosimiseen). Fiat on Sevelnordin osalta sitä mieltä, että tällä toimenpiteellä ei tosiasiallisesti vähennetä vaan pelkästään väliaikaisesti vuokrataan kilpailijalle kapasiteettia, jonka PSA voi varsin helposti saada takaisin tarpeen vaatiessa.

⁽⁴⁰⁾ Fiat mainitsee esimerkkinä oman kytköspankkinsa, jonka kattavuusaste kasvoi 23,3 prosentista 39,6 prosenttiin vuosina 2012–2013 sen jälkeen, kun sen kaupallista strategiaa muutettiin tarjoamalla asiakkaille entistä kilpailukykyisempiä rahoitusehtoja.

- (200) Lopuksi Fiat korostaa viimeisen vastasuorituksen osalta, että pistokehybriditeknologiasta luopumisen seurauksia on vaikea analysoida annettujen tietojen niukkuuden vuoksi. Luopuminen vastaa Fiatin mielestä PSA:n toiminnan uudelleen suuntaamista markkinoilla. Se voidaan nähdä myös keinona korjata väärän teknologian valintaa. Fiat katsoo, ettei Euroopan unionin asettamia päästövähennystavoitteita voida saavuttaa keskittymällä vain yhteen teknologiaan.
- (201) Kattavuusastetta koskevan vastasuorituksen osalta Fiat katsoo, ettei takauksen aiheuttaman kilpailun vääristymisen vaikutusta pystytä rajoittamaan vastasuoritteiden avulla.

5.4 TOYOTAN ESITTÄMÄT HUOMAUTUKSET

- (202) Toyota katsoo, ettei se voi esittää PSA-konsernin rakenneuudistussuunnitelmaa koskevia huomautuksia eikä sen tehtävänä ole missään tapauksessa ottaa siihen kantaa. Toyota vahvistaa, että PSA:n suunnitelman perustana olevat oletukset ovat uskottavia. Markkinoihin vaikuttaa yleensä monia eri tekijöitä, joten ennusteiden laatiminen on hyvin vaikeaa.
- (203) 50CO₂Cars-hankkeen osalta Toyota katsoo, että ympäristöteknologian kehittäminen tulee vaikuttamaan ratkaisevasti valmistajien myyntilukuihin. Vaikka Toyota on samaa mieltä siitä, että dieselhybridiajoneuvoille voi olla markkinoita, se uskoo kuitenkin, että bensiinihybridiajoneuvoja myydään tulevaisuudessa dieselkäyttöisiä enemmän. Dieselhybridien myynti ei kuitenkaan tulevaisuudessakaan yllä bensiinihybridien tasolle, koska niihin liittyvä teknologia on kalliimpaa. Toyota ei odota tämän T&K-hankkeen estävän PSA:n kilpailijoiden pääsyä kevythybridimarkkinoille.
- (204) Kytköspankkien merkityksestä Toyota toteaa, että ne auttavat vahvistamaan asiakkaiden merkkiuskollisuutta yleensä noin 15 prosentilla. Lisäksi Toyota toteaa kattavuusasteiden olevan suuremmat pienten ajoneuvojen segmenteissä.
- (205) Vastasuoritteiden osalta Toyota tiedustelee, voidaanko sellaisten mallien tuotannon lakkauttamista, joiden myyntitulokset ovat heikot, pitää lainmukaisesti vastasuoritteena. Se katsoo, että PSA-konsernin selviytyminen ei edellytä Toyotan ja PSA:n yhteistyötä Sevelnordin tehtaalla. Pistokehybriditeknologian kehitystaso ei Toyotan mielestä vielä ole riittävä, kun otetaan huomioon kyseisen teknologian aiheuttamat kustannukset ja sen edellyttämä infrastruktuuri. Toyota katsoo, että täyshybriditeknologia on edelleen ainoa keskipitkän aikavälin teknologinen ratkaisu.
- (206) Lopuksi Toyota katsoo, ettei se pysty arvioimaan PSA-konsernin ehdottamien vastasuoritteiden merkityksellisyttä.

5.5 PSA-KONSERNIN HUOMAUTUKSET

- (207) PSA-konserni ensinnäkin hyväksyy täysin Ranskan viranomaisten esittämät huomautukset.
- (208) Seuraavaksi PSA muistuttaa strategiastaan, jonka tavoitteena on palauttaa elinkelpoisuus mukauttamalla konsernin tuotantovälineet uusiin markkinaolosuhteisiin. Tämä mukautus näkyy erityisesti konsernin markkinaläsnäolon huomattavana supistuksena. PSA korostaa myös, että nämä rakenneuudistustoimenpiteet rahoitetaan lähes kokonaan sen omista varoista, jotka ovat peräisin omaisuserien myynnistä. Nämä toimenpiteet olisivat PSA:n mielestä riittäneet varsin hyvin, jos luottoluokituslaitosten säännöistä ei olisi aiheutunut perusteetonta haittaa kytköspankki BPF:lle, jonka vaikeudet johtuvat yksinomaan sen yhteyksistä PSA-konserniin. PSA katsoo siksi, että valtion toimet olivat tarpeen yksinomaan näiden luottoluokituslaitosten sääntöjen vuoksi. PSA toteaa tämän perusteella, että valtiontakauksella on viime kädessä vain vähäinen vaikutus, varsinkin kun BPF:lle ei aiota myöntää suoraa valtiontukea.
- (209) PSA korostaa myös, että rakenneuudistustoimenpiteiden toteuttamisen lisäksi on tarkoitus tarkistaa konsernin toimintalinjauksia. Konserni aikoo ottaa uusiksi painopisteiksi T&K-hankkeet, joiden tavoitteena on pienentää teknologisista innovaatioista loppukäyttäjille aiheutuvia kustannuksia, sekä konsernin kansainvälistämisen, jotta se pystyisi entistä paremmin selviytymään markkinavaihteluista Euroopan ja erityisesti Etelä-Euroopan maiden markkinoilla.
- (210) PSA huomauttaa, että se aikoo toteuttaa kaikki tarvittavat toimenpiteet pitkän aikavälin elinkelpoisuutensa palauttamiseksi, jos Euroopan automarkkinoiden tilanne osoittautuu ennustettua huonommaksi.

- (211) PSA toteaa, että vastasuoritteet vaativat huomattavia ponnisteluja, jotka heikentävät merkittävästi konsernin kilpailukykyä kaikissa segmenteissä. PSA:n mielestä ne vaikuttavat hyvin laajoilta verrattuna tuen määrään ja erityisesti niiden varojen määrään, jotka PSA on osoittanut rakenneuudistuksen rahoittamiseen. Tuen vaikutukset PSA-konsernin kilpailijoihin tulevat viime kädessä olemaan hyvin vähäiset myös siitä syystä, että takauksen käyttöön ottaminen on BPF:n taseen rakenteen vuoksi hyvin epätodennäköistä.
- (212) Suunnitelluilla vastasuoritteilla tulee olemaan erittäin merkittävä vaikutus. Pistokehybriditeknologian tuotannon lakkauttamisella tulee tuotannon näkökulmasta olemaan erittäin kielteinen vaikutus Euroopan markkinoihin. PSA katsoo lisäksi, että Sevelnordin tehtaan tuotantokapasiteetin siirtäminen yhdelle sen varsinaisista kilpailijoista auttaa kilpailijaa saamaan jalansijaa markkinoilla. Myös investointien vähentäminen vaikuttaa PSA:n julkisuuskuvaan markkinoilla. Tämä koskee erityisesti kahden automallin lakkauttamista kevyiden hyötyajoneuvojen segmentissä, jossa PSA:lla on suuri markkinaosuus. PSA:lla on kalleimman hintaluokan ajoneuvojen ja tehokkaiden moottorien uudistamatta jättämisen vuoksi vähemmän mahdollisuuksia vastata yritysasiakkaiden tarjouspyyntöihin. Tämä heikentää konsernin yrityskuvaa vielä kauan rakenneuudistuskauden jälkeenkin.
- (213) PSA:n mielestä BPF:n kattavuusasteen enimmäismäärät ja niiden indeksointi PSA:n tärkeimpien kilpailijoiden kytköspankkien keskuudessa vallitsevaan kehitykseen tulee suurelta osin kompensoimaan tuen oletetun vaikutuksen markkinoihin.
- (214) PSA korostaa lopuksi, että Ranskan autoteollisuuden laajuuden (yli kaksi miljoonaa suoraa ja välillistä työpaikkaa) vuoksi on Ranskan talouden kannalta ehdottoman tärkeää, että komissio hyväksyy tuen. PSA:n elpymisellä on myös keskeinen merkitys Euroopan autoteollisuuden elinvoimaisuuden ja kilpailukyvyn kannalta. Tältä osin PSA toteaa, että eräät kilpailijat ovat saaneet (tai saavat edelleen) vahvaa tukea omien maidensa hallituksilta, jotka ovat pitäneet vaihtokurssit viennin kannalta erityisen suotuisina tai kansallistaneet kytköspankkeja väliaikaisesti. Toiset, Euroopan unionin ulkopuoliset valmistajat puolestaan hyötyvät vapaakauppasopimuksista, joita on tehty niiden eduksi ja joiden ansiosta ne voivat kehittää aggressiivista kauppapolitiikkaa Euroopan markkinoilla.

6. ASIANOMAISTEN OSAPUOLTEN HUOMAUTUKSIA KOSKEVAT RANSKAN HUOMAUTUKSET

6.1 NIMETTÖMÄN KOLMANNEN OSAPUOLEN HUOMAUTUKSIA KOSKEVAT HUOMAUTUKSET

- (215) Ranskan viranomaiset korostavat ensinnäkin, että tuen myöntäminen PSA-konsernin rakenneuudistukseen ei näytä juurikaan kiinnostavan Euroopan automarkkinoiden toimijoita, koska vain neljä asianomaista osapuolta on esittänyt huomautuksia (vaikka aloittamis päätös sai runsaasti julkisuutta).
- (216) Mitä tulee (edellä 5.1 kohdassa johdanto-osan 179–182 kappaleessa tiivistetysti esitettyihin) nimettömän kolmannen osapuolen huomautuksiin, Ranskan viranomaiset korostavat, että ne eivät millään tavalla liity tähän menettelyyn, jossa tutkitaan tukea PSA-konsernin rakenneuudistukselle. Ne koskevat sen sijaan kantelua, jonka kyseinen kolmas osapuoli on esittänyt Euroopan komissiolle.
- (217) Ranskan viranomaiset katsovat täysin toissijaisesti, ettei kyseisissä huomautuksissa esitetä mitään konkreettisia todisteita PSA:n ja Agrati Francen välisistä väitetyistä juonitteluista. PSA on niiden mukaan yksityinen yritys, joka voi vapaasti hoitaa liikesuhteita tavarantoimittajiinsa parhaaksi katsomallaan tavalla. PSA on tässä yhteydessä GM:n kanssa tekemänsä yhteistyön puitteissa rationalisoinut ostotoimintaansa 25 päivästä helmikuuta 2013 lähtien erityisesti järjestämällä säännöllisiä tarjouskilpailuja, joilla pyritään parhaisiin markkinahintoihin. Ranskan viranomaiset korostavat, että SEUT-sopimuksen 34 artiklaa voidaan rikkoa vain jäsenvaltion toimenpiteellä. Sitä ei näin ollen voida rikkoa yksityisten yritysten, kuten PSA:n, tekemillä päätöksillä. Lopuksi viranomaiset toteavat, että väitteet FMEA:n toiminnasta eivät liity tähän menettelyyn.
- (218) Ranskan viranomaiset katsovat, ettei SEUT-sopimuksen 34 artiklan rikkomista koskevan perustelemattoman väitteen pitäisi viivyttää kyseessä olevan tuen tutkimista varsinkaan, kun väite koskee seikkoja, jotka eivät millään tavoin liity käsiteltävänä olevaan tukeen eivätkä PSA-konsernin rakenneuudistukseen.

6.2 GM-KONSERNIN HUOMAUTUKSIA KOSKEVAT HUOMAUTUKSET

- (219) Ranskan viranomaiset eivät ole esittäneet huomautuksia GM-konsernilta saaduista (edellä 5.2 kohdassa johdanto-osan 183–186 kappaleessa tiivistetysti esitetystä) huomautuksista.

6.3 FIATIN HUOMAUTUKSIA KOSKEVAT HUOMAUTUKSET

6.3.1 PSA-KONSERNIN ELINKELPOISUUDEN PALAUTTAMINEN

- (220) Ranskan viranomaisten mukaan tätä seikkaa koskevien (edellä 5.3.1 kohdassa johdanto-osan 187 kappaleesta johdanto-osan 188 kappaleen e alakohtaan tiivistetyksi esitettyjen) Fiatin huomautusten sisältämä ennuste markkinoiden kehityksestä on toiveikkaampi kuin PSA-konsernin ennuste. Tämä vahvistaa, että PSA-konsernin skenaario on uskottava ja riittävän varovainen. Ne toteavat myös, että Fiat on (Opelin tavoin) samaa mieltä siitä, että IHS Globalin tiedot soveltuvat markkinoiden kehitysnäkymien arviointiin. Fiat katsoo lopuksi, ettei se pysty saatavilla olevien tietojen perusteella esittämään elinkelpoisuuden palauttamista koskevia huomautuksia. Ranskan viranomaiset katsovat sen vuoksi, ettei ole mielekäästä kiistää kohta kohdalta Fiatin mainitsemien analyttikkojen esille tuomia seikkoja.

6.3.2 TAKAUKSEEN SISÄLTYVÄ TUKIOSUUS JA SEN VAIKUTUS MARKKINOIHIN

- (221) Ranskan viranomaiset korostavat, että Fiat arvioi tätä asiaa koskevissa (edellä 5.3.3 kohdassa johdanto-osan 191 kappaleesta johdanto-osan 196 kappaleen c alakohtaan tiivistetyksi esitetyissä) huomautuksissaan, että valtiontuen osuus vastaa noin 100–110 peruspistettä eli 231 miljoonan euron tukea, joka on huomattavasti pienempi kuin komission aloittamispäätöksessä mainitseman haarukan alaraja. Ranskan viranomaisten mielestä Fiatin arvio osoittaa, että komissio on hyvin todennäköisesti esittänyt liian suuren arvion tuesta.
- (222) Sitoumusmaksun osalta Ranskan viranomaiset korostavat, että PSA-konsernin Ranskan valtiolle suorittaman takausmaksun määrittäminen perustuu uuteen klubisopimukseen osallistuvien pankkien kokonaiskustannuksiin (440 peruspistettä), joista vähennetään niiden likviditeetikustannukset (noin 180 peruspistettä laskettuna iTraxx Senior Financial -indeksin viiden vuoden mediaanitason perusteella yhden kuukauden keskiarvosta). Näihin kustannuksiin sisältyy 120 peruspisteen palkkio (upfront fee) ja sitoumusmaksu, joka on enintään 40 prosenttia katteesta, eli enemmän kuin Fiatin markkinakäytäntönä pitämä määrä. Näin ollen Fiatin huomautukset vahvistavat Ranskan viranomaisten mielestä, että kyseinen maksu on arvioitu liian suureksi, kun otetaan huomioon markkinoilla vallitseva käytäntö.
- (223) Ranskan viranomaiset katsovat lopuksi, että olisi johdonmukaista jättää huomiotta upfront fee -maksu ja sitoumusmaksu, koska valtiolle ei aiheudu vaihtoehtokustannuksia eli pääoman käyttämisestä aiheutuvia kustannuksia, joista pankin tapauksessa maksettaisiin korvausta.
- (224) Ranskan viranomaiset korostavat, että Fiat huomauttaa takauksella olevan erityisen huomattavia vaikutuksia markkinoihin selittämättä kuitenkaan, mitä vaikutuksia. Ranskan mukaan Fiat toteaa erityisesti, että BPF saa takauksesta etua, jota komissio ei ole tutkinut ja joka aiheutuu rahoituskustannusten pitämisestä tietyllä tasolla riippumatta markkinoiden kehityksestä. Tämä väite hämmästyttää Ranskan viranomaisia, koska väitetty vaikutus liittyisi nimenomaan siihen, että on olemassa takaus, jonka tarkoituksena on juuri vakauttaa pankin jälleerahoituskustannuksia 7 miljardin euron enimmäismäärään saakka. Sitä paitsi BPF:n ja PSA-konsernin saama etu on tietysti tutkittava sinä ajankohtana, jolloin takauksesta ilmoitettiin.

6.3.3 VASTASUORITTEET

- (225) Ranskan viranomaiset ovat ensinnäkin sitä mieltä, että tätä asiaa koskevat (edellä 5.3.4 kohdassa johdanto-osan 198–200 kappaleessa tiivistetyksi esitetyt) Fiatin huomautukset ovat erityisen epäolennaisia ja perusteettomia.
- (226) Käyttöomaisuusinvestointien vähentämisen osalta Fiat ei esitä konkreettista eikä oikeaksi osoitettua näyttöä, jolla kyseenalaistettaisiin kalleimman hintaluokan ajoneuvojen lakkauttamisen poikkeuksellinen velvoittavuus.
- (227) Sevelnordia koskevassa toimenpiteessä on Fiatin käsityksen mukaan pelkästään vuokrattu kapasiteettia, jonka PSA voisi harkintansa mukaan ottaa milloin tahansa takaisin. Ranskan viranomaiset katsovat Fiatin kritiikin täysin aiheettomaksi, koska Fiatin väitteessä ei oteta huomioon komission päätöksissä määrättyjen toimenpiteiden sitovuutta. Ranska katsoo päinvastoin kyseisen toimenpiteen olevan peruuttamaton, koska se antaa Toyotalle mahdollisuuden saada jalansijaa markkinoilla mahdollisimman suotuisissa olosuhteissa.

- (228) Fiat kritisoi lisäksi pistokehybriditeknologiasta luopumista sen perusteella, että sopivin strategia olisi luoda lisää erilaisia päästöjen vähentämismenetelmiä. Ranskan viranomaiset huomauttavat, että tämä oli nimenomaan PSA:n alkuperäinen strategia. Luopumalla pistokehybriditeknologiasta PSA-konserni myös heikentää huomattavasti mahdollisuuksiaan kilpailla markkinoilla sellaisten valmistajien kanssa, jotka pystyvät kehittämään lisää teknologioita päästöjen vähentämiseksi. Fiat kritisoi PSA:n pistokehybriditeknologiaan tekemiä investointeja väärän teknologian valintana. Tätä kritiikkiä olisi Ranskan viranomaisten mukaan tarkasteltava Fiatin omien teknologiavalintojen taustaa vasten. Fiat on yksi niistä harvoista, jotka muista valmistajista ja myös parhaista menestyjistä poiketen eivät ole investoineet kyseiseen teknologiaan.
- (229) Lopuksi Ranskan viranomaiset toteavat, ettei Fiat ota suoraan kantaa BPF:n kattavuusastetta rajoittavaan vastasuoritteeseen. Ne päättävät tästä, että sitoutumista on hyvin vaikea määritellä maa- ja segmenttikohtaisesti. Niiden mielestä Fiatin kuvaama markkinakehitys vahvistaa, että perinteiset pankit vetäytyvät markkinoilta ja että kytköspankkien kattavuusasteet paranevat sen myötä. Fiat otti vuoden 2013 ensimmäisen neljänneksen aikana käyttöön uuden toimintalinjauksen, jonka ansiosta se on saavuttanut 39,6 prosentin kattavuusasteen, mikä on Ranskan viranomaisten mielestä hyvä osoitus ehdotetun vastasuoritteiden poikkeuksellisesta velvoittavuudesta. Kun BPF:n kattavuusasteen kasvulle asetetaan yläraja, BPF:n mahdollisuudet kilpailukykyisten ehtojen tarjoamiseen ja niiden myötä myös takauksen mahdollinen vaikutus markkinoihin heikkenevät huomattavasti.

6.3.4 50CO₂CARS-HANKE

- (230) Ranskan mukaan (edellä 5.3.2 kohdassa johdanto-osan 189–190 kappaleessa tiivistetysti esitetyt) Fiatin huomautukset liittyvät 50CO₂Cars-hankkeen elinkelpoisuuden palauttamista edistäviin ja markkinoihin kohdistuviin vaikutuksiin.
- (231) Ranskan viranomaiset katsovat, että Fiatin kritiikki on täysin aiheetonta ja että siinä ymmärretään väärin hankkeen tarkoitus, joka nimenomaan on eri osaamisalojen ja teknologioiden yhdistäminen viranomaisten tuella, jotta yhteistyökumppanit voivat kehittää kohtuuhintaista hybriditeknologiaa.
- (232) Ranskan viranomaisten mielestä Fiat myöntää, ettei hankkeella ole syrjäyttämisaikutusta, todetessaan, että kaikki valmistajat tekevät huomattavia investointeja päästöjen vähentämiseen tähtääviin hankkeisiin.
- (233) Lopuksi Ranskan viranomaiset katsovat, että Fiatin huomautukset ovat markkinoihin kohdistuvan vaikutuksen osalta ristiriitaisia. Hanke vastaa käytännössä Fiatin vastalauseisiin: siinä tavoiteltavan merkittävän teknisen kehityksen ansiosta voidaan huomattavasti vähentää hybriditeknologioiden kustannuksia, jolloin niitä voidaan levittää niin laajalti, että niistä tulee kannattavia. Ranska katsoo näin ollen aiheettomaksi Fiatin kritiikin, jonka mukaan 50CO₂Cars-hankkeen kaupallisen menestyksen mahdollisuudet ovat vähäiset. Lopuksi Ranskan viranomaiset katsovat, ettei Fiat selitä, miten 86 miljoonan euron tuki voisi vaikuttaa kehitettävien ajoneuvojen lopulliseen hintaan. Fiathan katsoo myös, että valmistajat tekevät huomattavia investointeja täyttääkseen EU:n asetusten mukaiset päästövähennystavoitteet.

6.4 TOYOTAN HUOMAUTUKSIA KOSKEVAT HUOMAUTUKSET

- (234) Ranska katsoo yleisesti ottaen, että (edellä 5.4 kohdassa johdanto-osan 202–206 kappaleessa tiivistetysti esitetyt) Toyotan huomautukset vahvistavat kaiken kaikkiaan PSA:n rakenneuudistus suunnitelman perustana olevien oletusten luotettavuuden ja päätösten tarkoituksenmukaisuuden. 50CO₂Cars-hankkeen osalta Toyota vahvistaa, että ympäristöystävälliset teknologiat ovat keskeisin tulevaisuuden markkinoita edistävä tekijä. Ranskan viranomaisten mielestä Toyotan huomautukset osoittavat, että valtiontuki 50CO₂Cars-hankkeelle ei vaikuta kilpailijoiden kilpailumahdollisuuksiin tai -kykyyn kevythybridisegmentissä.
- (235) Mitä tulee vastasuoritteisiin, Ranskan viranomaiset vastaavat Toyotan kysymykseen siitä, voidaanko tuotannon lopettaminen katsoa vastasuoritteeksi ajoneuvoilla, joiden myyntimäärät ovat romahtaneet, muistuttamalla, että kalleimman hintaluokan mallien markkinoinnilla on heijastusvaikutuksia kaikkiin samalla tuotenimellä myytäviin ajoneuvoihin.
- (236) Toyota on Sevelnord-tehtaan osalta todennut, että sen sopimus PSA:n kanssa mahdollistaa PSA:n toiminnan jatkamisen kevyiden hyötyajoneuvojen segmentissä. Ranskan viranomaiset muistuttavat, että Toyotan toiminnalla Sevelnordin tehtaalla tulee olemaan merkittävä vaikutus Toyotan kilpailumahdollisuuksiin, koska Toyota voi sen ansiosta saada vahvan aseman kyseisessä segmentissä.

- (237) Lopuksi Ranskan viranomaiset katsovat, että Toyotan huomautukset ovat ristiriitaisia sen markkinakäyttämiseen nähden. Toyota pitää hybridimallistonsa johtotähtenä Priuksen pistokehybridiversiota, jonka markkinointi on ristiriidassa Toyotan esittämään tämältyyppisten ajoneuvojen markkinanäkymien kielteiseen arvioon nähden.

6.5 PSA:n HUOMAUTUKSIA KOSKEVAT HUOMAUTUKSET

- (238) Ranskan viranomaiset eivät ole esittäneet huomautuksia PSA-konsernilta saaduista (edellä 5.5 kohdassa johdanto-osan 207–214 kappaleessa tiivistetyistä esitetystä) huomautuksista.

7. MUUTOKSET RANSKAN VIRANOMAISTEN ILMOITUKSEEN

- (239) Ranskan viranomaiset muuttivat rakenneuudistussuunnitelmaa koskevaa 12 päivänä maaliskuuta 2013 päivättyä ilmoitusta 16 päivänä heinäkuuta 2013 päivättyllä muistiolla, sellaisena kuin se on muutettuna 23 päivänä heinäkuuta 2013 päivättyllä kirjeellä, jäljempänä '23 päivänä heinäkuuta 2013 päivätty sitoumusasiakirja' tai '23 päivänä heinäkuuta 2013 päivätty kirje', ja antoivat jäljempänä esitetyt sitoumukset. Nämä sitoumukset korvaavat Ranskan viranomaisten alun perin ilmoittamat vastasuoritteet.
- (240) Ranskan viranomaiset huomauttavat, että tämän 7 kohdan mukaisia sitoumuksia sovelletaan, kunnes PSA-konsernin rakenneuudistussuunnitelma on pantu kokonaisuudessaan täytäntöön, eli 31 päivään joulukuuta 2015 saakka, jollei toisin määrätä.

7.1 SITOUMUS PSA-KONSERNIN VELKAANTUMISASTEEN PALAUTTAMISESTA SALLITULLE TASOLLE

- (241) PSA-konsernin tilinpäätökseen sisältyvä teollisen ja kaupallisen toiminnan nettovelka, joka tarkastetaan samojen tilinpäätösstandardien mukaisesti kerran vuodessa 31 päivänä joulukuuta, jäljempänä 'nettovelka', ei saa minään vuonna rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon aikana ylittää jäljempänä taulukossa 16 esitettyä enimmäismäärää A.

Taulukko 16

PSA-konsernin nettovelan enimmäismäärät

(miljoonaa euroa)

	2013	2014	2015	2016
Nettovelan enimmäismäärä A	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Nettovelan enimmäismäärä B	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (242) Jos nettovelka ylittää enimmäismäärän A jonkin vuoden (N) lopussa, PSA-konsernin on toteutettava kaikki taloudelliset ja/tai teolliset rakenneuudistustoimenpiteet, jotka ovat tarpeen sen varmistamiseksi, ettei PSA-konsernin nettovelka ylitä enimmäismäärää A seuraavan vuoden lopussa (N+1). Nettovelassa ei oteta huomioon PSA:lle kyseisten toimenpiteiden, jäljempänä 'korjaavat toimenpiteet', täytäntöönpanosta aiheutuvia kustannuksia.
- (243) Korjaavista toimenpiteistä ja niiden odotetuista taloudellisista vaikutuksista on esitettävä yksityiskohtaiset ja määrälliset tiedot kunkin toimenpiteen osalta erikseen. Lisäksi niille on esitettävä tarkka ja sitova täytäntöönpano-aikataulu. Etukäteen täytäntöönpannut toimenpiteet voidaan kokonaan tai osittain sisällyttää 31 päivän heinäkuuta 2013 jälkeen toteutettaviin toimenpiteisiin, jos ne on määritelty ja kuvattu erikseen ja niiden odotetut taloudelliset vaikutukset jäljellä olevana rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanoajankana on määritetty. Korjaavat toimenpiteet sekä PSA-konsernin päivitettyt kassavirrat on ilmoitettava Euroopan komissiolle ja ilmoitukseen on liitettävä jäljempänä 7.6 kohdassa tarkoitetun riippumattoman asiantuntijan lausunto. Ilmoitus on tehtävä kuukauden kuluessa siitä, kun tarkastettu ja konsolidoitu tilinpäätös, johon sisältyvä PSA-konsernin nettovelka on ylittänyt enimmäismäärän A kyseisen vuoden osalta, on julkaistu. Komission tehtävänä on tarkistaa, että korjaavien toimenpiteiden odotetut taloudelliset vaikutukset on määritetty asianmukaisesti ja etteivät toimenpiteet vaaranna PSA-konsernin elinkelpoisuutta. Jos näin ei ole, on ehdotettava muita korjaavia toimenpiteitä komission hyväksyttäväksi.
- (244) Jos korjaavilla toimenpiteillä tai jollakin muulla PSA-konsernin 31 päivän heinäkuuta 2013 jälkeen toteuttamalla taloudellisella ja/tai teollisella rakenneuudistustoimenpiteellä on vuoden N+1 lopussa ollut odotetut taloudelliset vaikutukset nettovelkaan tai jos nettovelka ei ylitä enimmäismäärää A vuonna N+1, on katsottava, että rakenneuudistussuunnitelma on pantu asianmukaisesti täytäntöön ja että Ranskan viranomaisten sitoumuksia on

noudatettu. Jos näin ei ole, Ranskan viranomaisten on tarvittaessa ilmoitettava komissiolle PSA-konsernin muutettu rakenneuudistussuunnitelma ainutkertaisuuden periaatteen asettamissa rajoissa. Komissio voi ilmoituksen johdosta muuttaa tätä päätöstä, jossa PSA-konsernin rakenneuudistusta koskeva valtiontuki todetaan sisämarkkinoille soveltuvaksi.

- (245) Sama koskee tapausta, jossa PSA-konsernin nettovelka ylittää enimmäismäärän B rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanoaikana kahtena peräkkäisenä vuotena. Tässäkin tapauksessa Ranskan viranomaisten on tarvittaessa ilmoitettava Euroopan komissiolle muutettu rakenneuudistussuunnitelma edellä mainitulla tavalla, jotta komissio voi arvioida uudelleen PSA-konsernin rakenneuudistusta koskevan valtiontuen soveltuvuuden.
- (246) Tämä sitoumus katsotaan joka tapauksessa täytetyksi koko rakenneuudistuskauden osalta, jos PSA-konsernin täytäntöönpanemilla korjaavilla toimenpiteillä, jotka on ilmoitettu komissiolle edellä olevan johdanto-osan 243 kappaleen mukaisesti, on ollut yhteensä [0–5] miljardin euron taloudelliset vaikutukset nettovelkaan.

7.2 BPF:n KATTAVUUSASTEeseen LIITTYVÄ SITOUMUS

- (247) Ranskan viranomaiset sitoutuvat tekemään jäljempänä johdanto-osan 248–250 kappaleessa kuvatut muutokset Peugeot SA:n, Banque PSA:n ja Ranskan valtion 5 päivänä maaliskuuta 2013 tekemän pöytäkirjan, jäljempänä 'pöytäkirja', 3.3 artiklassa vahvistettuun takausmaksuun, jäljempänä 'takausmaksu'. Takausmaksu on korvaus itsenäisestä first demand -takauksesta, jäljempänä 'takaus', joka on määrä tehdä valtion ja Banque PSA:n kesken Peugeot SA:n ja Banque de Francen läsnä ollessa.
- (248) Jos liikkeeseen on laskettu ja liikkeessä on (pöytäkirjassa määriteltyjä) takauksen kattamia "vakuudellisia arvopapereita", pöytäkirjan 3.3 artiklassa vahvistettua 260 peruspisteen takausmaksua korotetaan jäljempänä johdanto-osan 249 ja 250 kappaleessa määritellyllä tavalla, jos Banque PSA:n kattavuusaste G10-maiden (Alankomaat, Belgia, Espanja, Italia, Itävalta, Portugali, Ranska, Saksa, Sveitsi ja Yhdistynyt kuningaskunta) alueella on yli [26–29]* prosenttia.
- (249) Takausmaksun korotus
- a) riippuu Banque PSA:n kattavuusasteesta G10-maissa jäljempänä johdanto-osan 250 kappaleessa olevassa taulukossa 17 esitetyllä tavalla; jos tietyn aikavälin kattavuusasteesta on desimaalipilkun jälkeen yksi tai useampi desimaali, takausmaksun korotus lasketaan käyttäen lineaarista interpolointia alemmasta desimaalittomasta kattavuusasteesta maksettavan ja korkeammasta desimaalittomasta kattavuusasteesta maksettavan takausmaksun välillä jäljempänä johdanto-osan 250 kappaleessa olevassa taulukossa 17 esitetyllä tavalla;
- b) on enintään 231 peruspistettä, jolloin takausmaksu on enintään 491 peruspistettä, joka vastaa Euroopan komission arviota takauksen markkina-arvosta.
- (250) Kattavuusaste määritetään kerran vuodessa 30 päivänä kesäkuuta. Takausmaksun korotus lasketaan vuosittain 30 päivänä kesäkuuta 12 edellisen kuukauden osalta ja siinä otetaan huomioon peruspääoma, joka muodostuu keskimääräisistä liikkeeseen lasketuista määristä, jotka ovat kyseisenä aikana liikkeessä (pöytäkirjassa määriteltyinä) takauksen kattamina "vakuudellisina arvopapereina". Ensimmäinen takausmaksun korotus lasketaan 30 päivänä kesäkuuta 2013. Laskennan perustana on kattavuusaste 1 päivän heinäkuuta 2012 ja 30 päivän kesäkuuta 2013 välisenä aikana.

Taulukko 17

Takausmaksun korotus

Kattavuusaste (%)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Takausmaksun korotus (peruspistettä)*	[10–20]	[20–30]	[40–50]	[70–80]	[90–120]	[120–150]	[150–180]	[180–210]	[200–230]	231

7.3 SITOUMUS YRITYSOSTOISTA PIDÄTTÄYTYMISEEN

- (251) PSA-konserni pidättäytyy hankkimasta osuuksia muista yrityksistä ja muuta liikeomaisuutta rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanoaikana eli 31 päivään joulukuuta 2015 saakka. Sitoumus ei koske: (i) sellaisten yritysten osuuksien tai muun liikeomaisuuden suunniteltua hankintaa, joista PSA-konserni maksaa alle 100 miljoonaa euroa vuodessa; eikä (ii) Euroopan komission hyväksymää yritysten osuuksien tai muun liikeomaisuuden hankintaa, joka on tarpeen PSA-konsernin elinkelpoisuuden varmistamiseksi ja rakenneuudistussuunnitelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Komissiolle on hyvissä ajoin ilmoitettava aikomuksesta tehdä tämän johdanto-osan kappaleen ii kohdan mukainen hankinta, jotta se voi arvioida suunniteltua hankintaa sitä koskevien yksityiskohtaisten taloudellisten tietojen perusteella sekä arvioida sen arvoa ja vaikutusta PSA-konsernin omiin varoihin.
- (252) PSA-konserni voi lisäksi komission ennalta myöntämällä luvalla hankkia (i) osakkuuksia siirtämiään osakkuuksia tai toimintoja vastaan luovutus- tai yhdistämisoperaation (sulautuma tai siirto) yhteydessä luovuttamalla omaisuutta tai toimintoja; (ii) arvopapereita tai omaisuus- tai velkaeriä, jos sen tarkoituksena on niiden jälleenmyynti ehdoilla, jotka eivät lisää PSA-konsernin nettovelkaa. Näitä hankintoja ei sisällytetä edellisessä johdanto-osan kappaleessa mainittuun 100 miljoonan euron summaan. Komissiolle on hyvissä ajoin ilmoitettava aikomuksesta tehdä tämän johdanto-osan kappaleen i tai ii kohdan mukainen hankinta, jotta se voi arvioida suunniteltujen toimien luonteen.
- (253) Faurecian tai jonkin sen tytäryhtiön tekemät osakkuuksien tai liikeomaisuuden hankinnat, jotka ylittävät edellä mainitun 100 miljoonan euron vuotuisen enimmäismäärän, edellyttävät PSA-konsernin rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanoaikana eli 31 päivään joulukuuta 2015 saakka komission lupaa. Komissio suhtautuu myönteisesti hankintoihin, jotka i) edistävät suoraan tai välillisesti PSA-konsernin elinkelpoisuuden palauttamista vaikuttamalla myönteisesti PSA-konsernin ennusteiden mukaiseen kannattavuuteen ja ii) joissa ei kierretä veloitetta rajata tuen vaikutukset vähimmäisvaikutuksiin, joiden avulla vielä voidaan saavuttaa PSA-konsernin rakenneuudistussuunnitelman tavoitteet. Komissiolle on hyvissä ajoin ilmoitettava aikomuksesta tehdä tämän johdanto-osan mukainen hankinta, jotta se voi arvioida suunniteltua hankintaa edellä mainittujen kahden perusteen pohjalta.
- (254) Tämän sitoumuksen mukaista 100 miljoonan euron vuotuista enimmäismäärää korotetaan automaattisesti, jos PSA-konsernin (edellä määritelty) nettovelka laskee jonakin vuonna (N) 31 päivänä toukokuuta 2013 päivätyssä ja Ranskan viranomaisten 3 päivänä kesäkuuta 2013 ilmoittamassa vuoden 2013 keskipitkän aikavälin suunnitelmassa v1 kyseiselle vuodelle ennustetun tason alapuolelle. Enimmäismäärää korotetaan seuraavan vuoden (N+1) osalta PSA-konsernin vuonna (N) saavuttaman nettovelkatason ja 31 päivänä toukokuuta 2013 päivätyssä ja Ranskan viranomaisten 3 päivänä kesäkuuta 2013 ilmoittamassa vuoden 2013 keskipitkän aikavälin suunnitelmassa v1 samalle vuodelle ennustetun nettovelkatason välisen (miljoonina euroina ilmaistun) eron mukaisesti.

7.4 VÄHITTÄISMYYJILLE MYÖNNETTÄVÄN RAHOITUKSEN KATETTA KOSKEVA SITOUMUS

- (255) PSA-konserni ei koko rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanoaikana alenna vähittäismyyjäverkostonsa jäsenille myönnettävän rahoituksen (Banque PSA:n vuosikertomuksessa esitettyjen yritysverkoston lainojen) keskimääräistä vuotuista katetta alle tason, joka vastaa keskimääräistä vuotuista katetta 30 päivää kesäkuuta 2013 edeltäviltä 12 kuukaudelta.

7.5 50CO₂CARS-HANKETTA KOSKEVA SITOUMUS

- (256) Ranskan viranomaiset sitoutuvat 12 päivänä maaliskuuta 2013 antamansa ilmoituksen 1.2 osassa määriteltyyn 50CO₂Cars-hankkeen osalta siihen, että alun perin PSA-konsernille suunniteltu 24,5 miljoonan tuki koostuu takaisinmaksettavista ennakoista, joiden ehdot ja takaisinmaksujärjestelyt ovat soveltuvin osin samanlaiset kuin 61,4 miljoonan euron takaisinmaksettavilla ennakoilla, jotka on jo aiemmin suunniteltu myönnettävän 50CO₂Cars-hankkeelle. Alkuperäisen suunnitelman mukainen takaisinmaksuaikataulu pysyy ennallaan. Määräaikoina takaisinmaksettavia määriä korotetaan ennakkojen korotuksia vastaavasti.

7.6 TÄYTÄNTÖÖNPANO JA RIIPPUMATON ASiantuntija

- (257) Ranskan viranomaiset sitoutuvat siihen, että PSA-konserni nimittää riippumattoman asiantuntijan, joka vastaa 23 päivänä heinäkuuta 2013 päivytyssä sitoumusasiakirjassa tehtyjen sitoumusten noudattamisen perusteellisesta tarkastamisesta, jäljempänä 'riippumaton asiantuntija', rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanoaikana eli 31 päivään joulukuuta 2015 saakka liitteen mukaisin ehdoin.

8. TUEN ARVIOINTI

8.1 SEUT-SOPIMUKSEN 107 ARTIKLAN 1 KOHDASSA TARKOITETUN VALTIONTUEN OLEMASSAOLO

- (258) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdan mukaan "jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan".
- (259) Komissio katsoo tämän määräyksen perusteella, että kansallista toimenpidettä on pidettävä valtiontukena, jos seuraavat kumulatiiviset ehdot täyttyvät: i) toimenpide merkitsee taloudellista etua tuensaajalle, ii) edun myöntäjänä on valtio, iii) etu on valikoiva ja iv) toimenpide vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa todennäköisesti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.
- (260) Komissio katsoo, että valtiontakaus BPF:lle ja T&K-hankkeen 50CO₂Cars toteuttamiseen liittyvät takaisinmaksettavat ennakoitavat PSA-konsernille ovat SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea jäljempänä esitetystä syistä.

8.1.1 VALTIONTAKAUS PSA-KONSERNIN TYTÄRPANKILLE

- (261) Komissio huomauttaa ensiksi, että se totesi 11 päivänä helmikuuta 2013 tekemässään päätöksessä, jossa se väliaikaisesti hyväksyi takauksen ensimmäisen erän pelastamistueksi, että toimenpiteessä on kyse SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontuesta. Ranska ei ole riitauttanut kyseistä päätöstä ja on ilmoittanut toimenpiteen olevan rakenneuudistustukea.

8.1.1.1 *Valtion varojen käyttö*

- (262) Valtion varojen siirron osalta on syytä huomata, että Ranskan on määrä myöntää takaus lisätalousarviosta 29 päivänä joulukuuta 2012 annetun lain nro 2012-1510 85 §:n nojalla.
- (263) Tämä on riittävä osoitus siitä, että kyseessä on valtion toimenpide.

8.1.1.2 *Taloudellisen edun sisältyminen toimenpiteeseen*

- (264) Komissio katsoo taloudellisen edun määrittämisen osalta olevan vakiintuneen oikeuskäytännön mukaista, että arvioitaessa, onko valtion toimenpidettä pidettävä valtiontukena, on määritettävä, saako tuensaajayritys taloudellista etua, jota se ei olisi saanut tavanomaisten markkinoilla sovellettavien ehtojen mukaan. Komission on sen vuoksi arvioitava, missä määrin BPF:lle myönnetty takaus vastaa markkinaehtoja.
- (265) Ranskan viranomaiset määrittivät 12 päivänä maaliskuuta 2013 päivytyssä ilmoituksessa tukiosuuden olevan 453–480 miljoonaa euroa 7 miljardin euron enimmäistakausmäärästä. Nämä luvut perustuvat BPF:n kolmen vuoden joukkovelkakirjojen tuottojen interpolointiin. Ranskan viranomaiset katsovat aloittamis päätöstä koskeissa huomautuksissa, joiden yhteenveto on edellä johdanto-osan 128 kappaleessa, että takaukseen perustuvan tuen määrä on 396 miljoonaa euroa ja riskipreemio on 40 peruspistettä ja viiteajanjakso kolme kuukautta. Jos riskipreemio olisi 24 peruspistettä (kuten pelastamistukeen perustuvissa liikkeeseenlaskuissa), tuen määrä olisi 429 miljoonaa euroa.
- (266) Ranskan viranomaiset ovat myös korostaneet, että BPF:n 25 päivänä maaliskuuta 2013 tekemät liikkeeseenlaskut tapahtuivat erityisen suotuisissa markkinaolosuhteissa ja että Ranskan valtion obligaatioihin liittyvät korkoerot olivat liikkeeseenlaskun aikana hyvin alhaiset (24 peruspistettä). Ne katsovat sen vuoksi, että BPF:lle mahdollisesti aiheutuva noin 40 peruspisteen korotus on täysin aiheellinen.

- (267) Ranskan viranomaiset esittävät viiteajanjaksoksi 12 päivänä heinäkuuta alkavaa ja 16 päivänä lokakuuta 2013 päättyvää ajanjaksoa. Sitä käyttämällä voidaan viranomaisten mukaan ottaa huomioon konsernin vaikeudet 12 päivänä heinäkuuta, jolloin ilmoitettiin rakenneuudistussuunnitelmasta, sekä tasoittaa 16 päivänä lokakuuta 2012 liikkeelle lähteneiden takauksen myöntämistä koskevien alustavien huhujen vaikutuksia.
- (268) Komissio korostaa aluksi, että johdanto-osan 30 kappaleessa esitettyjen seikkojen perusteella 11 päivänä helmikuuta 2013 väliaikaisen luvan perusteella hyväksytyyn 1,2 miljardin euron takaukseen sisältyvän tuen määrä oli alun perin arvioitu pelastamispäätöksessä. Päätöksen mukaan tukiosuus oli vähintään 91,8 miljoonaa euroa ja enintään takauksen nimellismäärä eli 1,2 miljardia euroa. Kun samaa arviointimenetelmää sovelletaan pienempään tukimäärään (korkeeron ollessa 24 pistettä ja viiteajanjakson yksi kuukausi), Ranskan ilmoittamaan 7 miljardin takaukseen sisältyvä tukiosuus on 486 miljoonaa euroa jäljempänä olevan taulukon 18 mukaisesti:

Taulukko 18

Taattujen joukkovelkakirjojen tukiosuuden määrittäminen

	16.10.2012	12.7.–16.10.	16.9.–16.10.
Kolmivuotinen Ranskan valtion obligaatio (OAT-obligaatio)	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Arvioitu korkoero valtion obligatioihin nähden valtiontakauksen jälkeen	0,24 %	0,24 %	0,24 %
BPSA:n korko takauksen jälkeen (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Takauksen kustannukset (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Takauksen kattamien liikkeeseenlaskujen (a) + (b) arvioidut kokonaiskustannukset	3,18 %	3,19 %	3,23 %
BPSA:n jälkimarkkinoiden tuotto interpoloituna kolmelta vuodelta	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Valtiontuen määrä (miljoonaa euroa)	401	429	486

- (269) Komissio haluaa lisäksi esittää seuraavat tiedot, jotka koskevat näiden lukujen perustana olevia oletuksia.
- (270) Komissio ilmoitti pelastamispäätöksen johdanto-osan 51 kappaleessa, että tukiosuus liikkeeseen lasketuista 1,2 miljardin euron joukkovelkakirjoista on vähintään 91,8 miljoonaa euroa. Vastaava määrä 7 miljardin liikkeeseenlaskun osalta on 535 miljoonaa euroa.
- (271) Kuten aloittamispäätöksen johdanto-osan 26 kappaleessa esitetään, tuottoero Ranskan valtion obligatioihin nähden oli 24 peruspistettä 1,2 miljardin euron joukkovelkakirjojen liikkeeseenlaskun ajankohtana. Komissio vahvistaa aloittamispäätöksen johdanto-osan 119 ja 120 kappaleen mukaisesti, että edellä mainittu tuottoero, joka Ranskan mukaan johtuu takauksen kattamien joukkovelkakirjojen alhaisemmasta likviditeetistä verrattuna Ranskan valtion obligatioihin, on otettava huomioon tukiosuutta määritettäessä ja tukiosuutta on vastaavasti vähennettävä.
- (272) Komissio katsoo **viiteajanjakson** osalta, että laskemisen perustana käytetty yhden kuukauden (16 päivästä syyskuuta 16 päivään lokakuuta) ajanjakso riittää tasoittamaan ilmoituksen aiheuttamaa volatiliteettia. Tukiosuuden arviointiin käytettävän viiteajanjakson on käytännössä oltava lähellä ilmoituksen ajankohtaa, jotta konsernin vaikeuksia koskevat tiedot näkyisivät mahdollisimman hyvin markkinatuotoissa. Jälkimarkkinat ovat likvidit markkinat, eikä voida päätellä, että pidempi ajanjakso olisi tarpeen, koska markkinat olivat täysin tietoiset heinäkuussa 2012 tehdystä PSA:n rakenneuudistussuunnitelmaa koskevasta ilmoituksesta sekä ajoneuvojen myyntiä koskevista tiedoista. Komissio katsoo lisäksi, että tukiosuus määritetään asianmukaisesti tällä perusteella eikä sitä tarvitse laskea uudelleen takauksen käyttöajankohtina pankin joukkovelkakirjoista jälkimarkkinoilla saatujen tuottojen perusteella. Tämä johtuu siitä, että Ranska katsoo, että kyseessä on pienin mahdollinen elinkelpoisuuden palauttamiseen tarvittava tuki ja että takaus käytetään sen vuoksi kokonaan, ja siitä, että edustava markkinahinta on jälkimarkkinoilla myytävien joukkovelkakirjojen hinta ennen tukitoimenpiteen ilmoittamista. Tämän tuen ansiosta PSA:lla on mahdollisuus käyttää takausta milloin tahansa sen myöntämisen jälkeen.

- (273) Komissio katsoi pelastamispäätöksen johdanto-osan 51 kappaleessa, että tuen määrä voisi olla sama kuin joukkovelkakirjalainojen nimellinen määrä. Aloittamispäätöksen johdanto-osan 105 ja 106 kappaleessa esitetään, että likviditeettiylijäämä olisi [1–3]* miljardin ja [2–4]* miljardin euron välillä stressiskenaariossa ajettaessa toimintaa alas. Tämän perusteella komissio katsoo, ettei tuen määrä ylitä liikkeeseen laskettujen velkakirjojen hinnasta saatua etua, joka määritetään johdanto-osan 33 kappaleessa 486 miljoonaksi euroksi 7 miljardin euron valtiontakauksessa. Tämän edun konserni saa, jos se jatkaa toimintaansa. Jos tukea ei olisi myönnetty ja pankkia olisi alettu ajaa alas, luotonantajat tai osakkaat (PSA-konserni) eivät olisi saaneet minkäänlaisia etuja.
- (274) Komissio toteaa, että asianomaisista osapuolista vain Fiat on esittänyt tuen määrittämistä koskevia huomautuksia. Fiat arvioi edellä johdanto-osan 191 kappaleessa, että takauksen kustannuksiin olisi lisättävä vähintään 100 peruspistettä, jotta ne olisivat markkinakäytäntöjen mukaiset. Yksi Fiatin huomautuksista koskee sitoumusmaksun maksamista. Komissio huomauttaa tässä yhteydessä, että tukiosuuden määrittäminen perustuu oletukseen takauksen käyttämisestä kokonaan, koska kyseessä on pienin mahdollinen elinkelpoisuuden palauttamiseen tarvittava tuki, kuten johdanto-osan 272 kappaleessa selostetaan. Komission arvioima tukiosuus on suurempi kuin Fiatin arvioima, vaikka sitoumusmaksu otettaisiin huomioon. Komissio arvioi maksettavan hinnan olevan 231 peruspistettä ja Fiat 100 peruspistettä markkinahintaa alhaisempi.
- (275) Edellä olevien seikkojen perusteella komissio voi päätellä, että valtiontakauksen tukiosuus liikkeeseen lasketuista 7 miljardin euron joukkovelkakirjoista on 486 miljoonaa euroa.

8.1.1.3 *Edun valikoiva luonne*

- (276) Etu on valikoiva, koska BPF ja sen myötä myös PSA-konserni ovat ainoat takauksesta hyötyvät tahot.

8.1.1.4 *Jäsenvaltioiden väliseen kauppaan vaikuttavat ja kilpailua vääristävät ehdot*

- (277) Kilpailua ja kauppaa koskevien vaikutusten osalta on pidettävä mielessä vakiintunut oikeuskäytäntö, jonka mukaan silloin, kun yritys toimii alalla, jolla esiintyy kilpailua eri jäsenvaltioiden valmistajien kesken, mikä tahansa julkiselta taholta saatava tuki on omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden kauppaan ja vääristämään kilpailua, sillä yrityksen toiminnan jatkuminen estää kilpailijoita kasvattamasta markkinaosuuttaan ja vähentää niiden mahdollisuuksia lisätä vientiään ⁽⁴¹⁾.
- (278) Kilpailun vääristyminen on vahvistettu komission analyysissä, kolmansien osapuolten huomautuksissa ja analyttikkojen julkaisuissa. Valtiontakaus vaikuttaa välittömästi vähentämällä BPF:n rahoituskustannuksia (verrattuna vaihtoehtoiseen skenaarioon, jossa pankki ei saa tukea). Jos BPF:n rahoituskustannukset vähenevät, se pystyy antamaan parempia rahoitustarjouksia ja siten edistämään Peugeot- ja Citroën-merkkisten ajoneuvojen myyntiä. PSA-konserni ja kolmannet osapuolet myöntävät yksimielisesti kytköspankkien tärkeän tehtävän ajoneuvojen myynnin tukemisessa ja edistämässä ja antavat sille suuren painoarvon.
- (279) Asianomaiset kolmannet osapuolet korostavat huomautuksissaan kytköspankin toimien ja ajoneuvojen myynnin välistä kiinteää yhteyttä. GM esimerkiksi toteaa, että kytköspankkien tarjoama rahoitus on ”ratkaisevan tärkeä” ja antaa valmistajille ”joustavia keinoja” reagoida nopeasti markkinatilanteeseen. Fiat-konserni kuvailee kytköspankkien rahoituksen vaikutusta autokonsernien myyntiin melko kattavasti. Sen mukaan rahoituksella on kolme keskeistä vaikutusta: uusien asiakkaiden houkuttelevuus, myyntiprosessin tukeminen ja asiakassuhteiden jatkuvuuden parantaminen. Fiat mainitsee konsernin sisäisen tutkimuksen, jossa analysoitiin Fiatin Punto-mallin houkuttelevuutta, joka muodostuu pääasiassa rahoitusehdoista (kuten alhaisista koroista). Asiakkaat suosivat vähemmän niitä kilpailijoita, jotka eivät tarjoa houkuttelevia rahoitusehtoja (kuten Peugeot). Toisen, Eco-sarjaa koskeneen sisäisen tutkimuksen mukaan useimmat kyselyyn osallistuneet asiakkaat kertoivat, että he olisivat

⁽⁴¹⁾ Ks. erityisesti asia C-305/89, Italia v. komissio, tuomio 21.3.1991, Kok., s. I-1603.

jättäneet auton ostamatta (tai lykänneet sen hankintaa) ilman korotonta rahoitustarjousta. Fiat päättelee tämän perusteella, että kytköspankin toiminnan tukemiseen tarkoitettulla tuella on suora ja välitön vaikutus ajoneuvojen myynnin tuloksiin. Fiat mainitsee myös kolmannen sisäisen tutkimuksen, jonka mukaan kytköspankin käyttäminen vaikuttaa auton vaihtoa suunnitteleviin tuotemerkin vanhoihin asiakkaisiin. Fiat-merkkisen auton valitsevien asiakkaiden osuus on suurempi niiden asiakkaiden keskuudessa, jotka saivat kytköspankista rahoituksen edellistä autonostoa varten.

- (280) Fiat antoi kytköspankin rahoituskustannusten muutoksen vaikutuksista lisäksi määrällisiä tietoja toteamalla, että rahoituskustannusten nousu 100 peruspisteellä voisi pienentää kattavuusastetta 5–10 prosentilla. Kokemukset, jotka Fiat on saanut Euroopan markkinoilta FGA Capitalin kautta, näyttäisivät näin ollen vahvistavan kytköspankin rahoituskustannusten ja sen kattavuusasteen välisen suoran ja kielteisen yhteyden. BPF:n rahoituskustannusten vähentäminen valtioneuvoston avulla johtanee näin ollen BPF:n kattavuusasteen kasvuun.
- (281) Toyota puolestaan vahvistaa, että kytköspankeilla on keskeinen asema asiakkaiden merkkiuskollisuuden vahvistamisessa ja siten myynnin kasvattamisessa. Se katsoo, että kytköspankit vahvistavat uskollisuutta 15 prosentilla, mutta toteaa, ettei pysty määrittämään rahoituskustannusten 100 peruspisteen nousun vaikutuksia (vaikka niitä Toyotan mukaan toki aiheutuu).
- (282) Asianomaisten kolmansien osapuolten huomautusten perusteella kytköspankki voi tarjota mahdollisille asiakkaille houkuttelevampia rahoitusehtoja, jos sen rahoituskustannukset vähenevät. Näillä kilpailukykyisillä lainatarjouksilla on suora vaikutus ajoneuvojen myyntiin, ja ne ovat nykyään yksi tärkeimmistä ajoneuvojen myynnin kasvuun vaikuttavista tekijöistä.
- (283) Morgan Stanleyn 21 päivänä elokuuta 2012 päivätyssä julkaisussa selitetään vastaavasti, että jos autonvalmistajan rahoitusyhtiö saa etua alhaisista rahoituskustannuksista, tuotemerkki saattaa pystyä tarjoamaan ajoneuvoja, joiden omistamisesta aiheutuvat kokonaiskustannukset ovat pienemmät kuin kilpailijoilla. Kyseinen tutkimus osoittaa yleisesti ottaen, että tärkein tekijä ajoneuvon omistamisesta aiheutuvien kokonaiskustannusten määrittelemisessä ovat autonvalmistajan kytköspankin rahoituskustannukset⁽⁴²⁾. Kytköspankki auttaa houkuttelevilla rahoitustarjouksilla suoraan vähentämään asianomaisten tuotemerkin ajoneuvojen omistamisesta aiheutuvia kokonaiskustannuksia. Rahoitustarpeet ovat erityisen suuret B- ja C-segmenteissä, joihin valtaosa PSA-konsernin myynnistä keskittyy.
- (284) Moody's-luottoluokituslaitoksen 5 päivänä helmikuuta 2013 päivätyssä tutkimuksessa⁽⁴³⁾ korostetaan kytköspankkien merkitystä kuvaamalla niitä keskeisiksi tekijöiksi autokonsernien strategioissa. Tutkimuksessa huomautetaan myös, että taantuman ja alenevien myyntilukujen aikana autokonsernit käyttävät kytköspankkeja myynnin edistämiseen useammin kuin muulloin. Tämä erityistilanne on otettava huomioon myös tutkittaessa valtioneuvoston kilpailua vääristävien vaikutusten riskiä.
- (285) Ranskan viranomaisten toimittaman BPF:n elinkelpoisuuden palauttamista koskevan suunnitelman mukaan kytköspankkien aseman tulevan vahvistumisen taustalla on neljä keskeistä syytä (ks. johdanto-osan 116 kappale).
- (286) Valtioneuvostolla on siis suora vaikutus BPF:n kilpailukäyttämiseen. BPF:n jo nyt suuri merkitys tulee todennäköisesti kasvamaan edellä johdanto-osan 285 kappaleessa mainitussa elinkelpoisuuden palauttamista koskevassa suunnitelmassa kuvatun markkinoiden kehityksen vuoksi.
- (287) Komissio huomauttaa tässä yhteydessä, että unionin alueella on monia rahoituslaitoksia ja että pääomat liikkuvat jäsenvaltioiden välillä.
- (288) Komissio päättelee tämän perusteella, että BPF saa käsiteltävänä olevan toimenpiteen ansiosta kilpailijoitaan vahvemman aseman jäsenvaltioiden välisessä kaupankäynnissä.
- (289) Komissio katsoo sen vuoksi, että valtioneuvosto vastaa valtiontukea, jonka bruttoavustusekvivalentti on 486 miljoonaa euroa. Vaikka takauksen välitön edunsaaja on BPF, siitä hyötyy viime kädessä koko konserni, koska BPF:n toiminta muodostuu konsernin pääasiallisen toiminnan eli ajoneuvojen myynnin rahoittamisesta.

⁽⁴²⁾ Ks. Morgan Stanley, 21.8.2012, "Volkswagen – It's Cheaper to Own a VW".

⁽⁴³⁾ Ks. Moody's, 5.2.2013, "Key rating drivers for European car financiers".

8.1.2 JULKINEN TUKI PSA-KONSERNILLE T&K-HANKKEEN 50CO₂CARS TOTEUTTAMISTA VARTEN

- (290) Julkinen rahoitus (⁴⁴) PSA-konsernille T&K-hankkeen 50CO₂Cars toteuttamista varten vastaa SEUT-sopimuksen 107 artiklan mukaisen valtiontuen määritelmää. Ranskan viranomaiset ovat ilmoittaneet tämän toimenpiteen rakenneuudistustukena.

8.1.2.1 *Valtion varojen käyttö*

- (291) Julkinen rahoitus myönnetään valtion ADEMElle tulevien investointien ohjelmassa maksamien talousarvion määrärahojen tulevaisuuden ajoneuvoja koskevasta osa-alueesta. Ranskan myöntämä julkinen rahoitus 50CO₂Cars-hankkeelle on käytännössä osa lisätalousarviosta 9 päivänä maaliskuuta 2010 annetulla lailla nro 2010-237 perustettua tulevaisuuden investointien ohjelmaa. Tämä osoittaa, että toimenpide on peräisin valtion varoista.

8.1.2.2 *Taloudellisen edun sisältyminen toimenpiteeseen*

- (292) PSA-konserni saa tuesta taloudellista etua, koska sillä rahoitetaan osa konsernin T&K-menoista.

8.1.2.3 *Edun valikoiva luonne*

- (293) Toimenpiteen kohteena ovat yksinomaan T&K-hankkeen 50CO₂Cars vetäjät, joihin myös PSA-konserni kuuluu. Näin ollen sen ei voida katsoa olevan yleisesti sovellettava toimenpide.

8.1.2.4 *Jäsenvaltioiden väliseen kauppaan vaikuttavat ja kilpailua vääristävät ehdot*

- (294) Koska PSA-konserni toimii autonvalmistusalalla, jolla kilpailu on vapaata Euroopan sisäisessä kaupassa, toimenpide voi vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, muuttaa PSA-konsernin asemaa kyseisillä markkinoilla sen kilpailijoihin nähden ja vääristää kilpailua sisämarkkinoilla.
- (295) Komissio päätelee näin ollen, että Ranskan PSA-konsernille 50CO₂Cars-hankkeen toteuttamiseen takaisinmaksettavina ennakkoina myöntämä rahoitustuki on SEUT-sopimuksen 107 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea.
- (296) Lopuksi komissio toteaa takaisinmaksettavien ennakkojen erityisen luonteen valtiontuen välineenä. Vaikka ne myönnetään PSA-konsernille "lainana" 50CO₂Cars-hankkeen toteuttamista varten, lainan takaisinmaksu määräytyy kyseisen T&K-hankkeen tulosten mukaan. Koska hankkeen onnistumismahdollisuuksia ei voida etukäteen tietää, komissio ei pysty laskemaan tämän takaisinmaksettavina ennakkoina myönnettävän tuen bruttoavustusekvivalenttia. Komissio toteaa sen vuoksi, että kyseessä olevan valtiontuen enimmäismääräksi on viisainta katsoa takaisinmaksettavien ennakkojen kokonaismäärä. Tämä perustuu huonoimpaan lopputulokseen, jossa ennakkoja ei makseta takaisin.

8.2 ARVIOINNIN OIKEUSPERUSTA

- (297) SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 ja 3 kohdassa vahvistetaan poikkeuksia 107 artiklan 1 kohdassa määrätystä tuen soveltumattomuudesta sisämarkkinoille. SEUT-sopimuksen 107 artiklan 2 kohdan mukaisia poikkeuksia ei selvästikään voida soveltaa nyt käsiteltävään tapaukseen.
- (298) Komissio katsoi väliaikaisesti pelastamispäätöksessään tuen olevan SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan b alakohdan perusteella sisämarkkinoille soveltuva. Komissio katsoi kuitenkin BPF:n likviditeettiongelmiin ratkaisemiseen tarkoitettua valtiontakauksen tuottavan etua myös PSA-konsernille. Ranskan viranomaiset eivät kiistä tätä näkemystä. Komissio korosti myös, että tytäryrityksen likviditeettiongelmat johtuivat konsernin rakenteellisista vaikeuksista. Ranskan viranomaiset sitoutuivat tässä yhteydessä toimittamaan pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukaisesti koko PSA-konsernia koskevan rakenneuudistussuunnitelman, jolla varmistetaan myös BPF:n elinkelpoisuus. Ranskan viranomaiset toimittivat sitoumuksensa mukaisesti komissiolle BPF:n elinkelpoisuuden palauttamista koskevan suunnitelman ja PSA-konsernia koskevan rakenneuudistussuunnitelman.

⁽⁴⁴⁾ Aluksi rahoituksen ilmoitettiin koostuvan avustuksista (24,5 miljoonaa euroa) ja takaisinmaksettavista ennakoista (61,4 miljoonaa euroa). Kun otetaan huomioon Ranskan viranomaisten ehdottama (edellä johdanto-osan 256 kappaleessa kuvattu) korvaava toimenpide, rahoitus toteutetaan lopulta takaisinmaksettavina 85,9 miljoonan euron ennakkoina.

- (299) BPF:n elinkelpoisuuden palauttamista koskeva suunnitelma on arvioitava elinkelpoisuuden palauttamisesta ja rahoituslalla tämänhetkessä kriisissä toteutettujen rakenneuudistustoimenpiteiden arvioinnista valtiontukisääntöjen perusteella annetun komission tiedonannon 2 kohdan perusteella ⁽⁴⁵⁾.
- (300) Komissio katsoi jo tekemänsä pelastamispäätöksen johdanto-osan 84 kappaleessa, että rakenneuudistussuunnitelmaa on arvioitava SEUT-sopimuksen 107 artiklan 3 kohdan c alakohdan ja erityisesti pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen perusteella. On kiistatonta, että tuki on myönnetty yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamista varten. Tuen on siis oltava arvioinnin perustana olevien pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen mukainen. Komissio toteaa myös, ettei tähän päätelmään vaikuta se, että osa rakenneuudistussuunnitelmaan sisältyvästä valtiontuesta on tukea T&K-hankkeelle. T&K-ulottuvuuden sisällyttäminen rakenneuudistussuunnitelmaan voidaan hyväksyä, jos suunnitellut toimenpiteet ovat tosiasiallisesti tarpeen yrityksen elinkelpoisuuden palauttamiseksi ja kaikki rakenneuudistussuunnitelman osa-alueet (myös T&K-toimet) ovat pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa esitettyjen ehtojen mukaisia.
- (301) Lisäksi on otettava huomioon, että edellytyksiä, joiden perusteella julkinen tuki vaikeuksissa olevan yrityksen T&K-toimille on sisämarkkinoille soveltuva, ei pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 21 kohdan mukaisesti pidä käyttää vakavaraista yrityksiä koskevien yleisten oikeussääntöjen kiertämiseen.
- (302) Komissio toteaa, etteivät asianomaiset osapuolet ole arvostelleet oikeusperustan valintaa.

8.3 YRITYKSEN KELPOISUUS RAKENNEUUDISTUSTUKEEN

- (303) Yritykset, jotka voidaan katsoa pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 2.1 kohdan määritelmän mukaisiksi vaikeuksissa olevaksi yritykseksi, ovat periaatteessa oikeutettuja saamaan rakenneuudistustukea.
- (304) Komissio totesi aloittamispäätöksen johdanto-osan 150 kappaleessa PSA-konsernin olevan vaikeuksissa pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 11 kohdassa tarkoitettulla tavalla. Nyt käsiteltävässä tapauksessa vaikeuksissa olevan yrityksen tavanomaisista merkeistä olivat havaittavissa erityisesti seuraavat: kasvavat tappiot, liikevaihdon supistuminen, ylikapasiteetti, tulorahoituksen pienentyminen ja markkinaosuuksien supistuminen. Lisäksi se, ettei BPF pystynyt saamaan valmiiksi rahoitussuunnitelmaansa vuosille 2013–2016 ilman valtiontakausta, riittää todisteeksi siitä, ettei yritys kykene saneeraukseen omilla taikka omistajiltaan/osakkailtaan tai markkinalähteistä saaduilla varoilla.
- (305) Komissio totesi sen vuoksi aloittamispäätöksen johdanto-osan 151 kappaleessa, että PSA-konserni ja sen myötä välillisesti myös BPF ovat pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 2.1 kohdassa tarkoitettuja vaikeuksissa olevia yrityksiä.
- (306) Komissio huomautti aloittamispäätöksen johdanto-osan 152 kappaleessa myös, etteivät PSA-konserni ja BPF olleet vastaperustettuja yrityksiä ja että koska tukea saa konserni, ei voida katsoa, että yrityksen vaikeuksien aiheuttajana olisi sattumanvarainen kustannustenjakoa yhtiön sisällä. Kuten Ranskan viranomaiset korostivat, konsernin vaikeuksien taustalla olivat pääasiassa konserniin itseensä liittyvät syyt ja Euroopan automarkkinoiden taantuminen.
- (307) Komissio katsoo siksi, ettei sen tarvitse tarkistaa yrityksen tukikelpoisuutta koskevaa arviota, jonka se teki aloittamispäätöksessään pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 11 ja 13 kohdan perusteella. Komissio toteaa, ettei yksikään asianomainen osapuoli vastustanut tätä kohtaa.
- (308) Komissio toteaa näin ollen, että pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 2.1 kohdan mukaiset edellytykset täyttyvät.

⁽⁴⁵⁾ EUVL C 195, 19.8.2009, s. 9.

8.4 PITKÄN AIKAVÄLIN ELINKELPOISUUDEN PALAUTTAMINEN

8.4.1 PSA-KONSERNIN RAKENNEUUDISTUSSUUNNITELMA

- (309) Koska PSA-konsernin tilanne heikkeni jatkuvasti, konserni ryhtyi vuonna 2012 toteuttamaan toimenpiteitä, jotka perustuivat pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseksi laadittuun Rebond 2015 -suunnitelmaan. Näitä toimenpiteitä ovat muun muassa konsernin ylikapasiteetin vähentäminen B-segmentissä ja suunnitellut säästötoimenpiteet. Rebond 2015 -suunnitelman tarkoituksena on
- uudistaa Ranskassa sijaitsevat tuotantolaitokset ja vähentää rakenteellisia kustannuksia. Vaikutukset olisivat noin 600 miljoonaa euroa, kuten 12 päivänä heinäkuuta 2012 ilmoitettiin. Tarkoituksena on lopettaa tuotanto Aulnayn tehtaalla vuonna 2014, mukauttaa tuotantolaitoksia Rennesissä, ryhtyä elvyttämistoimenpiteisiin Aulnayn ja Rennesin tehtailla ja muuttaa konsernin rakenteita;
 - vähentää käyttöomaisuusinvestointeja 550 miljoonalla eurolla vuodesta 2013 alkaen, kun investointien lisääminen Venäjällä, Latinalaisessa Amerikassa ja Kiinassa olevaan kapasiteettiin on lopetettu;
 - optimoida tuotantokustannuksia vähentämällä niistä 350 miljoonaa euroa erityisesti GM:n ja PSA:n välisen yhteistyön avulla. Puolet näistä säästöistä toteutetaan yhteistyöhön liittyvästä hankintajärjestelmästä alkuvaiheessa saatavien synergiaetujen avulla ja toinen puoli yksikkökohtaisia suunnittelu- ja tuotantokustannuksia koskevien toimintasuunnitelmien avulla.
- (310) Komissio esitti aloittamispäätöksessään kahdentyyppisiä elinkelpoisuuden palauttamista koskevia epäilyjä.
- Komissio katsoi ensinnäkin, että markkinoiden kasvua koskevat oletukset voisivat osoittautua liian optimistisiksi.
 - Toiseksi komissio halusi selvittää, missä määrin 50CO₂Cars-hanke voisi auttaa elinkelpoisuuden palauttamisessa.

8.4.1.1 *Markkinoiden kasvua koskevat oletukset*

- (311) Asianomaiset kolmannet osapuolet ovat huomautuksissaan samaa mieltä siitä, että on tarkoituksenmukaista käyttää markkinasuuntauksia koskevia IHS Global Insightin laatimia ennusteita. Erityisesti Fiatin huomautuksissa vahvistetaan, että kyseiset ennusteet ovat tärkein taloudellisten ennusteiden lähde autonvalmistajille.
- (312) Komissio huomauttaa kuitenkin, että nämä ennusteet ovat optimistisempia kuin muiden markkinalähteiden, kuten Standard & Poor'sin, ennusteet ⁽⁴⁶⁾.
- (313) Komissio katsoo, että liikevaihtoennusteiden päivittäminen aloittamispäätökseen nähden hälventää osittain sen epäilykset Ranskan tutkimuksen alustavassa vaiheessa esittämien ennusteiden luotettavuudesta. Vaikka liikevaihto on päivitettyissä ennusteissa pienempi, pääomainvestointien kustannuksia ei ole vähennetty, minkä vuoksi päivityksellä ei ole kielteistä vaikutusta tulevaan myyntiin.
- (314) Mediaaniennusteiden välisiä mahdollisia eroja on analysoitava sen perusteella, miten ne voivat vaikuttaa PSA:n kykyyn jatkaa toimintaansa pessimistisessä skenaariossa. Valtion toimiin johtaneet konsernin vaikeudet johtuivat BPF:n kyvyttömyydestä hankkia riittävää jälle-rahoitusta markkinoilta voidakseen rahoittaa konsernin automyyntiä. Vaikka autonvalmistusyksikön varojen kokonaisarvo aleni 3 888 miljoonalla eurolla, mikä kävi ilmi tilinpäätöksestä 31 päivänä joulukuuta 2012, Ranska ei ilmoittanut komissiolle konsernin oman pääoman riittämättömyydestä. Komissio katsoo, että sen olisi tutkimuksissaan keskityttävä konsernin teollisen toiminnan nettovelan määrään pessimistisissä skenaarioissa.
- (315) Konsernin elinkelpoisuuteen liittyvät komission epäilyt ovat hälventyneet edellä 7.1 kohdassa kuvatun Ranskan sitoumuksen ansiosta. Sen mukaan Ranska vaatii PSA:ta ottamaan käyttöön asianmukaisia toimenpiteitä, joilla pyritään tasapainottamaan mahdollisesta epäsuotuisasta myyntisuuntauksesta johtuvaa kassavirtavajetta, joka voisi aiheuttaa PSA:n nettovelan riistäytymisen hallinnasta. [...] euron velkatasoa alennetaan siis siten, että se ei ylitä [...] miljardia euroa, joka on analyttikkojen nykyisten ennusteiden mukainen määrä. Tämän sitoumuksen

⁽⁴⁶⁾ Standard & Poor'sin 24 päivänä huhtikuuta 2013 julkaistussa raportissa "For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region" ennustetaan, että Euroopan markkinat palautuvat määrällisesti vuoden 2011 tasolle aikaisintaan vuonna 2018, kun taas IHS:n ennusteen mukaan ne palautuvat vuonna 2014.

mukaan konserni voi valita sopivimman keinon nettovelkansa vakaannuttamiseen, esimerkiksi kapasiteetin vähentämisen tai omistussuosuuksien myymisen. Komissio huomauttaa myös, että Ranska on sitoutunut ilmoittamaan suunnitelman uudelleen, jos korjaavat toimenpiteet epäonnistuvat tai nettovelkataavoite ylitetään kahtena peräkkäisenä vuonna.

- (316) Näiden näkökohtien perusteella komissio toteaa lopuksi, että sen aloittamispäätöksessä esittämät elinkelpoisuuden palauttamista koskevat epäilyt on hälvennetty.

8.4.1.2 50CO₂Cars-hankkeen rooli PSA-konsernin elinkelpoisuuden palauttamisessa

- (317) Komissio tarkasteli aloittamispäätöksen johdanto-osan 167 kappaleessa, miten 50CO₂Cars-hankkeella voitaisiin edistää PSA-konsernin rakenneuudistusta ja elinkelpoisuuden palauttamista.

a) Alustava huomautus aloittamispäätöksessä ehdotetusta ja Ranskan kritisoimasta analyysimenetelmästä

- (318) Edellä olevasta johdanto-osan 152 kappaleesta käy ilmi, että Ranskan viranomaiset kritisoivat komission aloittamispäätöksessä ehdottamaa menetelmää, jonka avulla tutkittaisiin, onko 50CO₂Cars-hankkeella merkitystä PSA:n elinkelpoisuuden palauttamisessa ja jos on, niin missä määrin. Ranska katsoo tekemänsä alustavan tutkimuksen perusteella, että komission epäilyt perustuivat olettamukseen siitä, että 50CO₂Cars-hanke voi olla tarpeen PSA-konsernin elinkelpoisuuden palauttamiseksi vain siinä tapauksessa, että se voi auttaa konsernia kuroma kiinni kilpailijoiden T&K-toiminnassa saavuttaman etumatkan. Komission käyttämä menetelmä perustuu myös juridisesti innovatiiviseen perusteeseen, jonka tarpeellisuuden Ranskan viranomaiset kyseenalaistavat, koska muut esitetyt perusteet ovat niiden mielestä riittäviä osoittamaan 50CO₂Cars-hankkeen myönteisen vaikutuksen konsernin elinkelpoisuuden palauttamisessa.

- (319) Komissio katsoo, ettei sen aloittamispäätöksessä ehdottamaa menetelmää voi tiivistää Ranskan näkemyksen mukaisesti, ja esittää seuraavat täsmennykset.

- (320) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 17 kohdassa todetaan, että "Rakenneuudistus on ... osa realistista, johdonmukaista ja kauaskantoista suunnitelmaa, jonka tavoitteena on palauttaa yrityksen elinkelpoisuus pitkällä aikavälillä". Tavoitteena on siis "toiminnan tehokas uudelleenorganisointi ja järjeistäminen". Sen saavuttamiseksi voidaan käyttää esimerkiksi seuraavia toimenpiteitä:

— "luopuminen tappiollisesta toiminnasta";

— "sellaisen nykyisen toiminnan rakenteellinen uudistaminen, jonka kilpailukyky voidaan palauttaa";

— "toiminnan monipuolistaminen suuntautumalla uuteen tuottavampaan toimintaan".

- (321) Kolmantena vaihtoehtona olevalla toiminnan monipuolistamisella voidaan komission mielestä parhaiten perustella T&K-toimien sisällyttämistä rakenneuudistussuunnitelmaan. Perusteluna on silloin tarve auttaa vaikeuksissa olevaa yritystä löytämään uusia ja elinkelpoisia tuotantomuotoja ja muuttamaan tuotantorakennetta innovoinnin avulla.

- (322) Ranskan viranomaisten (edellä johdanto-osan 149 kappaleessa tiivistetyistä esitetystä) huomautuksista käy ilmi, että ne ovat samaa mieltä tästä asiasta ja katsovat, että jatkuvat investoinnit T&K-toimintaan voivat auttaa vaikeuksissa olevaa yritystä palauttamaan pitkän aikavälin elinkelpoisuutensa. Komissio katsoo kuitenkin, että Ranskan edellä johdanto-osan 149 kappaleen alaviitteessä 30 mainitsemat ennakkotapaukset eivät ole merkityksellisiä. Ne eivät käytännössä koske tapauksia, joissa T&K-hankkeen täytäntöönpano osana rakenneuudistussuunnitelmaa todennäköisesti edistäisi vaikeuksissa olevan yrityksen elinkelpoisuuden palauttamista, kuten nyt käsiteltävässä tapauksessa. Ranskan mainitsemisissa tapauksissa komissio on sen sijaan katsonut, että elinkelpoisuus voitaisiin palauttaa tuomalla markkinoille uusia, jo olemassa olevaan (eikä T&K-toiminnan kautta saatuun) tietoon perustuvia tuotteita. Joulukuun 1 päivänä 2004 tehdyn komission päätöksen (Valtiontuki – Ranska – Société Bull, asia C-504/03) johdanto-osan 51 kappaleesta ilmenee, että liikevaihdon ja käyttökatteen kannalta "hyvin tärkeänä" pidetty uusi palvelinlinja perustui Intelin omistamaan eikä tuensaajan kehittämään teknologiaan. Heinäkuun 3 päivänä 2001 tehdyn komission päätöksen (Valtiontuki – Espanja – Babcock Wilcox Espana SA, asia C-33/98) johdanto-osan 98 kappaleessa todetaan vastaavasti, että uusien markkinoiden kattamiseen

Espanjassa tarvittu teknologia oli jo olemassa. Komissio ei myöskään katso, että 18 päivänä helmikuuta 2004 tehdyn komission päätöksen (Valtiontuki – Saksa – Bankgesellschaft Berlin AG, asia C-28/02) johdanto-osan 236 kappale olisi merkityksellinen. Siitä käy ilmi, että komissio kieltäytyi antamasta lopullista arviota uusien tuotteiden ja markkinointikanavien roolista vaikeuksissa olevan pankin elinkelpoisuuden palauttamisessa.

- (323) Komissio haluaa myös korostaa, ettei tätä tavoitetta pidä sekoittaa T&K-toiminnan ja innovaation edistämiseen⁽⁴⁷⁾, joka on täysin eri tavoite. Siihen pyrkiviä yrityksiä, jotka eivät ole vaikeuksissa, tuetaan käyttämällä muunlaista julkista rahoitusta. Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 20 kohdassa täsmennetään tätä asiaa hyvin selvästi:

”Koska vaikeuksissa olevan yrityksen koko olemassaolo on vaarassa, sitä ei voida pitää sopivana palvelemaan muita poliittisia tavoitteita ennen kuin sen elinkelpoisuus on varmistettu. Sen vuoksi komissio katsoo, että tuki vaikeuksissa oleville yrityksille voi edistää taloudellisen toiminnan kehitystä vaikuttamatta kaupankäyntiin yhteisön edun kanssa ristiriitaisella tavalla ainoastaan, jos näissä suuntaviivoissa vahvistetut edellytykset täyttyvät ...”.

- (324) Komissio katsoo, ettei samalla tuella voida tehokkaasti pyrkiä kahteen eri tavoitteeseen, joten jäsenvaltion osana rakenneuudistussuunnitelmaa maksaman tuen tavoitteena on oltava tuensaajan elinkelpoisuuden palauttaminen, vaikka tuella voitaisiin valtion mukaan todennäköisesti edistää T&K-toimintaa. Tutkittaessa tuen soveltuvuutta sisämarkkinoille on otettava huomioon tuen ensisijainen tavoite.

- (325) Jos kyse on investoinnista T&K-toimintaan, jäsenvaltion on lisäksi osoitettava, että tuettava toiminta on rakenneuudistussuunnitelman muun osuuden kannalta perusteltua (ja tarpeen sen onnistumiselle). Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 45 kohdan mukaan

”Tukea ei myöskään saa käyttää rahoittamaan uusia investointeja, jotka eivät ole tarpeen elinkelpoisuuden palauttamiseksi.”

- (326) Kun komissio arvioi, onko 50CO₂Cars-hankkeeseen sisältyvissä T&K-toimissa kyse yrityksen sisäisestä toimenpiteestä, jolla pyritään parantamaan vaikeuksissa olevan yrityksen elinkelpoisuutta ja joka voitaisiin tarvittaessa sisällyttää rakenneuudistussuunnitelmaan (pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 35 kohta), perustelut, jotka se on esittänyt aloittamispäätöksen johdanto-osan 168–217 kappaleessa, ovat kaikilta osin pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 36 kohdan mukaiset. Kyseisessä kohdassa todetaan selvästi, että ehdotettujen toimenpiteiden soveltuvuuden arvioinnissa perusteena ovat ”yrityksen vaikeuksiin johtaneet olosuhteet”. Komissio tutki aloittamispäätöksessä seuraavia seikkoja:

- a) johdanto-osan 168–192 kappaleessa, voidaanko 50CO₂Cars-hankkeen avulla kuroa kiinni PSA-konsernin jälkeenjääneisyys T&K-toiminnassa; Ranskan viranomaiset mainitsivat johdanto-osan 16 kappaleessa tämän olevan yksi konsernia vaavaavista rakenteellisista vaikeuksista;
- b) johdanto-osan 193 ja 194 kappaleessa, auttaako 50CO₂Cars-hanke PSA-konsernia todennäköisesti järjeistämään tuotantopohjaansa ja kustannusrakennettaan, erityisesti työvoimakustannuksia, koska nämä tekijät on mainittu johdanto-osan 15 kappaleessa PSA-konsernin muina rakenteellisina ongelmina;
- c) johdanto-osan 208–217 kappaleessa, voivatko 50CO₂Cars-hankkeeseen kuuluvat uudet kevyhybriditekniologiat todennäköisesti tarjota PSA:lle ratkaisun sekä suhdanteista johtuviin (aloittamispäätöksen johdanto-osan 11 kappaleessa mainittu Euroopan markkinoiden supistuminen) että rakenteellisiin vaikeuksiin (aloittamispäätöksen johdanto-osan 14 kappaleessa mainittu epäsuhta).

- (327) Aloittamispäätöksen perustana olivat näin ollen ne tekijät, joiden Ranskan viranomaiset katsoivat alustavassa tutkimusvaiheessa olevan yrityksen vaikeuksiin johtaneita olosuhteita. Komission ei voida katsoa esittäneen luetteloa kumulatiivisista ja/tai yksinomaisista perusteista, joiden avulla voitaisiin tarkistaa, onko 50CO₂Cars-hanke konsernin rakenneuudistuksen kannalta ”sopiva”.

⁽⁴⁷⁾ Kuten edellä johdanto-osan 39 kappaleessa todetaan, T&K&I-puitteita ei sovelleta vaikeuksissa oleviin yrityksiin. Myös pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 16 kohdan mukaisesti ne suljetaan kyseisten puitteiden ulkopuolelle rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanojaksi: ”Kun rakenneuudistus- tai selvitystilasuunnitelma, johon tukea haettiin, on valmis ja toiminnassa, kaikkea lisätukea pidetään rakenneuudistustukena.”

- (328) On vielä otettava huomioon, että Ranskan viranomaiset eivät alustavassa tutkimusvaiheessa maininneet (aloittamispäätöksen johdanto-osan 210 kappaleessa ja toistamiseen edellä johdanto-osan 147 kappaleessa mainittua) markkinoilla vallitsevaa suuntausta korvata dieselajoneuvojen myynti bensiinijoneuvojen myynnillä yhdeksi PSA-konsernin elinkelpoisuuden palauttamista haittaavaksi esteeksi. Sen sijaan ne viittasivat tähän suuntaukseen vain taustatekijänä, vaikka aloittamispäätöksen johdanto-osan 214 kappaleen mukaan PSA:n suorittaman markkinatutkimuksen mukaan taloudellisille dieselhybridijärjestelmille on markkinamahdollisuuksia.
- (329) Tämän muodollisen menettelyn tarkoituksena on joka tapauksessa tarjota jäsenvaltiolle tilaisuus esittää kaikki tarpeelliseksi katsomansa todisteet tutkittavana olevan tuen tarkoituksenmukaisuuden osoittamiseksi ja erityisesti yrityksen vaikeuksiin johtaneiden olosuhteiden täsmentämiseksi antamalla lisää yksityiskohtaisia tietoja, jotka ovat voineet jäädä antamatta alustavassa tutkimusvaiheessa. Ranskan viranomaiset ovat tässä tapauksessa toimineet juuri näin.

b) PSA-konsernin rakenneuudistukseen kohdistuvan 50CO₂Cars-hankkeen vaikutuksen tutkiminen

- (330) (Edellä johdanto-osan 147–151 kappaleessa tiivistetyt esitetyt) Ranskan viranomaisten huomautusten mukaan 50CO₂Cars-hankkeen tarkoituksena on kehittää teknologiaa, jolla vähennetään dieselmoottorien polttoaineen kulutusta ja hiilidioksidipäästöjä kohtuullisin kustannuksin.

i) PSA-konsernin rakenteellisten ongelmien ratkaisemiseen kohdistuva vaikutus

- (331) Dieselmoottorien myynnin laskusuuntauksen kääntäminen nousuun: komissio pohti aloittamispäätöksen johdanto-osan 211 kappaleessa, ovatko T&K-investoinnit dieselhybriditeknologiaan rakenneuudistussuunnitelman mukaisia, kun markkinoiden uusimpien (ja tulevana vuosina todennäköisesti jatkuvien) suuntausten mukaan bensiinimoottorien suosio lisääntyy dieselmoottorien kustannuksella.
- (332) Ranskan edellä johdanto-osan 148 kappaleessa esittämistä perusteluista käy ilmi, että kun otetaan huomioon PSA-konsernin tuotantopohja (pääpaino on dieselajoneuvoissa, joiden osuus Euroopan myynnistä oli [60–80]* prosenttia vuonna 2012), lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä saattaisi olla konsernin elinkelpoisuuden palauttamisen kannalta parempi mukautua dieselin käytön vähenemiseen ja bensiinin käytön lisääntymiseen kuin alistua siihen. Komissio toteaa tältä osin, että Toyota panee edellä johdanto-osan 203 kappaleessa esittämässään huomautuksissa merkille dieselhybridien mahdolliset markkinat mutta katsoo, että ne ovat dieselteknologian suurempien kustannusten vuoksi bensiinihybridien markkinoita suppeammat. 50CO₂Cars-hankkeessa tavoitteena oleva kohtuuhintainen dieselhybridiratkaisu voisi onnistuessaan tasapainottaa dieselajoneuvojen myynnin vähenemistä, josta PSA-konserni joutuu nyt kärsimään. Jos tähänastinen kehitys jatkuu Toyotan ennusteen mukaan pitkällä aikavälillä (siten, että bensiinihybridejä myydään edelleen enemmän kuin dieselhybridejä), 50CO₂Cars-hankkeessa kehitettäviä komponentteja voitaisiin muuttaa bensiinimoottoreihin soveltuviksi (ks. aloittamispäätöksen johdanto-osan 50 kappale).
- (333) Komissio on sen vuoksi Ranskan viranomaisten kanssa samaa mieltä siitä, että PSA:n strategia, jossa kehitetään teknologiaa dieselmoottorien ympäristöystävällisen julkisuuskuvan palauttamiseksi ja dieselajoneuvojen hintojen pitämiseksi kuluttajia houkuttelevina erityisesti Euroopassa, voisi parantaa PSA-konsernin tuotantolaitosten lyhyen ja keskipitkän aikavälin kannattavuutta ja siten auttaa palauttamaan sen elinkelpoisuuden rakenneuudistussuunnitelman täytäntönpäätöksen aikana.
- (334) Konsernin T&K-toiminnan jälkeensäjäneisyyden korjaaminen. Vaikka tällä perusteella ei Ranskan viranomaisten mielestä ole merkitystä, edellä olevan johdanto-osan 152 kappaleen c alakohdasta käy ilmi, että 50CO₂Cars-hankkeella voitaisiin korjata konsernin T&K-toiminnan jälkeensäjäneisyyttä. Parantamisen varaa olisi etenkin teknologisten innovaatioiden tuottavuudessa (resursseja voitaisiin yhdistää ADEMen rahoittamaan tutkimuskonsortioon) sekä tiettyjen autonomien (erityisesti voimalaitteen) standardoinnissa, dieselmoottorien kulutuksen ja päästöjen vähentämisteknologioissa ja DCT-vaihteistoissa. Näiden toimien tarkoituksena on kohtuullistaa hybridijärjestelmien kuluttajahintoja standardoimalla hybridivoimalaitteen rakenne suureksi osaksi ja optimoimalla sen energiatehokkuus ja tuotantokustannukset.
- (335) GM korostaa edellä johdanto-osan 184 kappaleessa, että valmistajat toteuttavat monia erilaisia kaasupäästöjen vähentämiseen tähtääviä teknologiahankkeita. Fiat vahvistaa edellä johdanto-osan 189 kappaleessa, että EU:n lainsäädännön mukaiset hiilidioksidipäästönormit merkitsevät haastetta, johon jokaisen valmistajan on vastattava. Toyota puolestaan katsoo myös, että ympäristöteknologian kehittäminen tulee vaikuttamaan ratkaisevasti valmistajien myyntilukuihin (ks. edellä johdanto-osan 203 kappale). Komissio katsoo kuitenkin, että kun otetaan huomioon polttoaineen kulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen tähtäävä teknologiavarustelu ja parhaillaan tehtävän tutkimustyön tulevien kaupallisten sovellusten menestyksen ennustamisen vaikeus,

rakenneuudistussuunnitelman onnistuminen voi hyvinkin riippua siitä, minkä verran teknologista kunnianhimoa vaikeuksissa olevalla autonvalmistajalla on. Jälkeenjääneisyys T&K-toiminnassa saattaa lisäksi heikentää huomattavasti konsernin mahdollisuuksia myynnin kasvattamiseen lyhyellä ja keskipitkällä aikavälillä ja siten sen mahdollisuuksia elinkelpoisuuden palauttamiseen.

- (336) Edellä esitetyn perusteella komissio toteaa lopuksi, että 50CO₂Cars-hanke saattaa varsin hyvin auttaa ratkaisemaan joitakin PSA-konsernin rakenteellisia ongelmia.

ii) *Tuotantolaitosten mukauttaminen kevythybridien aiheuttamiin haasteisiin*

- (337) Komissio pohti aloittamispäätöksessä, ovatko kevythybriditeknologian kehittämistä varten käytetyt keinot johdonmukaiset rakenneuudistussuunnitelman mukaisen kapasiteetin järjeistämisen kanssa.

- (338) Edellä olevan johdanto-osan 154 kappaleen mukaan vain pieni osuus kaikista rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanoaikana tehtävistä investoinneista kohdistuu 50CO₂Cars-hankkeen edellyttämiin tuotantoinvestointeihin ja erityisesti tuotantokapasiteetin mukauttamiseen uusiin dieselmootoreihin ja hybridijärjestelmiin soveltuvaksi. Niiden taloudellinen vaikutus on myös sisällytetty Ranskan viranomaisten toimittamiin tietoihin. Komissio on Ranskan viranomaisten kanssa samaa mieltä siitä, että nykyään japanilaisille tavarantoimittajille ulkoistettujen vaihteistojen sisällyttäminen yrityksen omaan tuotantoon edistää PSA:n elinkelpoisuuden palauttamista, koska konserni saa katteensa takaisin eikä sen tarvitse maksaa logistiikkakustannuksia eikä kärsiä valuuttakurssiriskeistä edellyttäen, että 50CO₂Cars-hanke onnistuu.

- (339) Näiden tekijöiden perusteella komissio toteaa lopuksi, että PSA:n tuotantolaitosten mukauttaminen kevythybridien aiheuttamiin haasteisiin on kaikilta osin konsernin rakenneuudistusta ja elinkelpoisuuden palauttamista koskevien periaatteiden mukaista.

iii) *Yrityksen suuntautuminen uuteen tuottavampaan toimintaan*

- (340) Fiat toteaa (edellä johdanto-osan 189 kappaleessa tiivistetysti esitetyissä) huomautuksissaan, että 50CO₂Cars-hankkeen tavoitteena olevien moottorien kehittäminen on ilmeisesti teknisesti mahdollista. Riskinä olisi kuitenkin, että niillä varustettujen ajoneuvojen yksikkökustannukset nousisivat, jolloin hankkeessa kehitetyn teknologian laaja levittäminen olisi taloudellisesti kannattamatonta.

- (341) Komissio toteaa tältä osin, että koska täyshybriditeknologia on nykyään kallista, sitä on otettu käyttöön vain kalleimman hintaluokan ajoneuvojen markkinasegmenteissä (korkealuokkaisissa ajoneuvoissa). PSA:n suunnittelemissa strategiassa ja T&K-toiminnassa pyritään nimenomaan luomaan hybriditeknologia, jonka kustannustehokkuus on parempi kuin nykyisissä ratkaisuissa. Niiden tavoitteena on hiilidioksidipäästöjen vähentäminen [10–20]* prosentilla verrattuna vastaavaan tavanomaisella moottorilla varustettuun ajoneuvoon [70–80]* prosenttia pienemmillä kustannuksilla kuin HY425-ratkaisussa.

- (342) Komissio huomautti kuitenkin aloittamispäätöksen johdanto-osan 216 kappaleessa, ettei se pystynyt arvioimaan uusien kevythybriditeknologioiden vaikutusta PSA-konsernin myyntiin ja kannattavuuteen. Se ilmoitti tarvitsevan taloudellisia indikaattoreita, joita yleensä käytetään tällaisten T&K-toimintaan tehtävien investointien asianmukaisuuden tutkimisessa, ja analyysin riskeistä, jotka voivat vaikuttaa hankkeen kannattavuuteen.

- (343) Edellä olevassa johdanto-osan 150 kappaleessa todetaan, että jos valtiontukea ei myönnettäisi nimenomaisesti 50CO₂Cars-hankkeelle rakenneuudistussuunnitelman puitteissa, PSA:n olisi toteutettava vaihtoehtoinen hanke, jossa T&K-toimintaan osoitettaisiin pienimmät mahdolliset investoinnit, jotka tarvitaan hiilidioksidipäästöjä

koskevan sääntelyn muutosten huomioon ottamiseen. Ranskan viranomaisten edellä johdanto-osan 155 kappaleen b alakohdassa olevassa taulukossa 16 esittämä taloudellinen indikaattori on erillinen nettonykyarvo, jäljempänä 'NNA', joka (investoinnin tuottamien positiivisten tai negatiivisten kassavirtojen nykyarvoa vastaavasta) tavanomaisesta NNA:sta poiketen ei mahdollista investoinnin lähtökohtaisen kannattavuuden arviointia. Sen sijaan sen avulla voidaan arvioida kahden eri investoinnin eli tässä tapauksessa 50CO₂Cars-hankkeen (jolle on tai ei ole myönnetty valtiontukea) ja vaihtoehtoisen hankkeen kannattavuuden välistä eroa.

(344) Ranskan viranomaiset toteavat, että jos tukea ei myönnetä, yritystä tavallaan kannustetaan toteuttamaan vaihtoehtoinen hanke 50CO₂Cars-hankkeen sijaan, koska vaihtoehtoisen hankkeen NNA on aina suurempi kuin 50CO₂Cars-hankkeen ilman valtiontukea ([60–100]* miljoonaa euroa eDCT:n osalta ja [20–70]* miljoonaa euroa lisävarustekonsolin osalta) riippumatta käytettävästä diskonttokorosta (joko [10–13]* prosenttia tai [13–15]* prosenttia). Komissio ei kuitenkaan ole vakuuttunut näistä perusteluista. Se huomauttaa, että olisi varsin johdonmukaista katsoa, että diskonttokoron ollessa [13–15]* prosenttia, joka Ranskan viranomaisten mukaan kuvastaisi parhaiten yrityksen nykyisiä rahoitusedellytyksiä, vaikka PSA:n investointien kannattavuuden arviointiin ilmeisesti yleensä käytetään [10–13]* prosentin korkoa, PSA todennäköisesti valitsee 50CO₂Cars-hankkeen sijasta vaihtoehtoisen hankkeen, koska suhteellinen kannattavuus olisi sen kahdella osa-alueella parempi: [50–60]* miljoonaa euroa eDCT:n ja [20–30]* miljoonaa euroa lisävarustekonsolin osalta. Tämä johtuu siitä, että.

(345) Komissio pääättelee seuraavaa:

a) ensiksi, että ehdotetusta erillisestä indikaattorista tehtävät johtopäätökset ovat liian riippuvaisia erillisen NNA:n laskemiseen käytettävää diskonttokorkoa koskevista tilapäisistä oletuksista;

b) toiseksi, että kyseisen indikaattorin rakenteen perusteella ei ole mahdollista arvioida 50CO₂Cars-hankkeen taloudellista kokonaisvaikutusta konsernin myyntiin ja rahoitusnäkyymiin vaan ainoastaan verrata 50CO₂Cars-hankkeen toteuttamisesta saavutettavaa voittoa (ja aiheutuneita kustannuksia) asteittain vaihtoehtoisen hankkeen toteuttamisesta saavutettavaan voittoon vain kahden edellä mainitun osa-alueen osalta.

(346) Ranskan toimittamien taloudellisten indikaattorien perusteella ei näin ollen voida arvioida 50CO₂Cars-hankkeen tavoitteena olevan kevythybridijärjestelmän vaikutuksia. Komissio huomauttaa, että PSA pystyy 50CO₂Cars-hankkeen avulla korjaamaan monia nykyisiä rakenteellisia ongelmiaan, koska hankkeen avulla voidaan parantaa autonomien standardointia ja kuroa umpeen konsernin jälkeenjääneisyyttä T&K-toiminnassa. Koska vaihtoehtoinen hanke on suppeampi, sen avulla ei päästä vastaaviin tuloksiin. Vaihtoehtoisen hankkeen vahvistettuna tavoitteena on ainoastaan kehittää valmiudet hiilidioksidipäästöjä koskevan sääntelyn noudattamiseen. Muu hankkeessa tehtävä kehittämistyö ei varsin todennäköisesti riitä torjumaan tehokkaasti PSA-konsernia nykyään haittaavaa dieselajoneuvojen myynnin vähenemistä. Voidakseen arvioida kumpaankin hankkeeseen tarvittavien resurssien johdonmukaisuutta rakenneuudistus suunnitelman muiden toimenpiteiden kanssa komissio on verrannut 50CO₂Cars-hankkeen kokonaiskustannuksia (edellä johdanto-osan 41 kappaleessa olevan taulukon 4 mukaan [300–400]* miljoonaa euroa) niihin lisäkustannuksiin ja teollisiin riskeihin, jotka aiheutuisivat vaihtoehtoista hankkeesta. Tuloksena oli, että viimeksi mainitun aiheuttama katteen menetys on huomattava, sillä sen arvioidaan edellä johdanto-osan 148 kappaleessa olevan [500–700]* miljoonaa euroa.

(347) Komissio pääättelee, että vaihtoehtoisen hankkeen mukaisten asteittaisten parannusten tuloksista poiketen 50CO₂Cars-hankkeen onnistuessa aikaansaatava tekninen kehitys voi tuottaa PSA:lle mahdollisuuksia kasvuun vuoteen 2020 mennessä, koska se antaa PSA-konsernille mahdollisuuden "toiminnan monipuolistamiseen suuntautumalla uuteen tuottavampaan toimintaan". 50CO₂Cars-hanke voi sen vuoksi todennäköisesti edistää konsernin elinkelpoisuuden palauttamista paremmin kuin vaihtoehtoinen hanke.

iv) *Osittainen päätelmä 50CO₂Cars-hankkeen vaikutuksesta PSA-konsernin rakenneuudistukseen*

(348) Edellä esitetystä analyysistä käy ilmi, että 50CO₂Cars-hanke vaikuttaa rakenneuudistus suunnitelman osana myönteisesti konsernin elinkelpoisuuden palauttamiseen. Hankkeen toteuttamisen edellyttämä konsernin tuotantolaitosten mukauttaminen on perusteltua rakenneuudistusstrategian ja käytettävissä olevien resurssien kannalta. Jos hanke onnistuu, sillä ei vain korjata yrityksen rakenteellisten vaikeuksien (erityinen alttius dieselajoneuvojen myynnin vaihteluille Euroopassa ja jälkeenjääneisyys eräillä T&K-aloilla) vaikutuksia, vaan annetaan konsernille mahdollisuus toiminnan monipuolistamiseen suuntautumalla uuteen tuottavampaan toimintaan, joka voi tarjota konsernille kasvumahdollisuuksia.

8.4.2 BPF:n ELINKELPOISUUDEN PALAUTTAMISTA KOSKEVA SUUNNITELMA

- (349) Komissio huomautti aloittamispäätöksessä, että BPF:n vaikeudet johtuivat yrityksen sidoksisuudesta PSA-konserniin, minkä johdosta S&P alensi pankin luottoluokitusta 14 päivänä helmikuuta 2013 luokkaan BB+ eli sijoituskelvottomaan luokkaan, vaikka pelastamistuki oli jo hyväksytty.
- (350) Komissio katsoo, että Ranskan viranomaiset ovat aloittamispäätöstä koskevilla huomautuksissa onnistuneet hälventämään sen epäilyt, jotka koskivat BPF:n taseen loppusumman kasvua ja luottotappioiden määrää.
- (351) Komissio toistaa tämän vuoksi aloittamispäätöksessä esittämänsä päätelmän, jota mikään asianomaisista osapuolista ei ole kiistänyt ja jonka mukaan BPF:n ongelmana on yksinomaan sen ja PSA-konsernin välisestä yhteydestä johtuva likviditeettiongelma. Koska konsernin elinkelpoisuuden palauttamista koskevat epäilyt on hälvennetty, saman katsotaan koskevan myös BPF:n elinkelpoisuutta koskevaa suunnitelmaa.

8.5 KOHTUUTTOMIEN KILPAILUA VÄÄRISTÄVIEN VAIKUTUSTEN VÄLTÄMINEN

8.5.1 VASTASUORITTEIDEN TARPEEN TUTKIMINEN

- (352) Jotta komissio voi hyväksyä rakenneuudistustuen, on toteutettava pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 38 kohdassa tarkoitettuja vastasuoritteita, joilla tasataan tukien kielteisiä vaikutuksia kaupankäynnin edellytyksiin. Muutoin tuen on katsottava olevan "ristiriidassa yhteisen edun kanssa" ja soveltumaton sisämarkkinoille. Tämä edellytys aiheuttaa usein sen, että yrityksen markkinaosuutta rajoitetaan rakenneuudistuskauden jälkeen.
- (353) On syytä muistaa, että Ranskan viranomaiset ehdottivat alun perin seuraavia vastasuoritteita: käyttöomaisuusinvestointien vähentäminen entisestään, Sevelnordin tehtaan kapasiteetin siirtäminen kilpailijalle, pistokehybriditeknologian kehittämisen ja tuotannon lakkauttaminen ja BPF:n kattavuusasteen rajoittaminen.
- (354) Aloittamispäätöksessä komissio esitti epäilyksiä, jotka koskivat eräiden mainittujen toimenpiteiden luokittelemista vastasuoritteiksi ja niiden tarkoituksenmukaisuutta ottaen huomioon niiden täytäntöönpanoedellytykset.
- (355) Komissio katsoo tämän muodollisen tutkintamenettelyn päätyttyä, ettei pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 38 kohdassa ja sitä seuraavissa kohdissa tarkoitetuiksi vastasuoritteiksi voida katsoa ainakaan niitä toimenpiteitä, jotka on kuvattu edellä 2.4.5 kohdassa ja jotka kuuluvat PSA:n jo ennen rakenneuudistussuunnitelman ilmoittamista päättämiin ja täytäntöönpanemiin toimenpiteisiin. Ne ovat pikemminkin strategisia valintoja, jotka ovat joka tapauksessa tarpeen konsernin elinkelpoisuuden palauttamiseksi.
- (356) Ranskan viranomaiset päättivät kuitenkin 23 päivänä heinäkuuta 2013 päivätyssä muistiossaan perua kaikki 12 päivänä maaliskuuta 2013 ilmoittamansa vastasuoritteet lukuun ottamatta toimenpidettä, jolla BPF:lle asetetaan enimmäiskattavuusaste ja jota on muutettu jäljempänä 8.5.2 kohdassa kuvatulla tavalla.
- (357) Komissio panee merkille toimenpiteiden perumisen ja katsoo, ettei sen tarvitse tutkia seuraavia toimenpiteitä:
- a) käyttöomaisuusinvestointien vähentäminen edelleen ja erityisesti Citroën 6- ja Peugeot 607 -mallien tuotannon lakkauttaminen, Bipper/Nemo-mallin tuotannon lakkauttaminen ja uudistamatta jättäminen sekä yli kahden litran dieselmoottorien tuotannon lakkauttaminen,
 - b) Sevelnordin tehtaan kapasiteetin siirtäminen kilpailijalle ja
 - c) pistokehybriditeknologian kehittämisen ja tuotannon lakkauttaminen.
- (358) Komissio tutkii tämän vuoksi vastasuoritteina vain Ranskan viranomaisten ehdotusta, jonka mukaan perustettaisiin järjestelmä takauksen kustannusten korottamiseksi BPF:n kattavuusasteen kasvun mukaan. Sitä alettaisiin käyttää, kun kattavuusaste olisi vähintään [26–29]* prosenttia.

8.5.2 JÄRJESTELMÄ TAKAUKSEN KUSTANNUSTEN KOROTTAMISEKSI BPF:n KATTAVUUSASTEEN KASVUN MUKAAN

- (359) Komissio totesi aloittamispäätöksessä, että kattavuusasteen rajoittaminen vaikutti olevan sopiva keino vähentää BPF:n rahoitustuen vaikutuksia PSA:n ajoneuvomyyntiin. Komissio kuitenkin epäili toimenpiteen todellista vaikutusta, kun otetaan huomioon sen täytäntöönpanoedellytykset. PSA ehdotti käytännössä sitoumusta olla ylittämättä H2 2012 -osuutta jouston ollessa +1, mikä tarkoittaisi enintään 33,4 prosentin kattavuusastetta kussakin Euroopan maassa vuonna 2013. Tämä enimmäisaste sisälsi jo ilmeisesti vuodelle 2013 ennustetun kasvun, koska kattavuusaste oli 29,8 prosenttia vuonna 2012. Ranskan viranomaiset ehdottivat lisäksi, että vuosina 2014 ja 2015 BPF:n kattavuusaste määritettäisiin koko G10-maiden alueen osalta edellisenä vuonna ja sitä mukautettaisiin PSA:n mainitsemien vertailukelpoisten pankkien (Renaultin, Fordin, BMW:n, VW:n ja Daimlerin kytköspankkien) kattavuusasteen muutoksen perusteella samalla, kun asetettaisiin vähimmäistaso. Tämän muutoksen PSA:lle tuoma jousto olisi voinut vähentää tämän toimenpiteen velvoittavuutta ja sen myötä myös sen tehokkuutta.
- (360) PSA:n ehdotukseen vertailukelpoisista pankeista liittyi vielä epäselvyyksiä (nyt ehdotettiin vain Renaultin ja Volkswagenin kytköspankkien kattavuusastetta, vaikka myös esimerkiksi Ford ja Fiat olivat läheisiä kilpailijoita). Koska kattavuusasteet vaihtelevat huomattavasti eri maiden välillä, BPF voisi keskittää lainanantokapasiteettiaan niihin segmentteihin, joilla sillä on vahvin markkina-asema, ja siten kehittää aggressiivisen kaupallisen strategian kilpailijoita kohtaan.
- (361) Ranskan viranomaiset vastasivat komission väitteisiin aloittamispäätöstä koskeneissa huomautuksissaan (ks. johdanto-osan 173 kappale). Ne suostuivat erityisesti ottamaan vertailukelpoisten pankkien joukkoon myös Fiatin ja Fordin kytköspankit. Ne pitivät kuitenkin kiinni ilmoituksessa ehdottamansa järjestelmän periaatteista. Ne katsoivat, että kattavuusastetta koskevien tietojen yksityiskohtaisuuden vuoksi valmistajat eivät anna segmentti-kohtaisia tietoja kattavuusasteesta. Ne katsoivat, että järjestelmän olisi oltava joustava, jotta BPF pystyisi mukautumaan markkinoiden kehitykseen, ja ettei joustavuus heikentäisi toimenpiteen tehokkuutta ja velvoittavuutta. Komissio panee merkille Ranskan viranomaisten huomautuksen, joka koskee BPF:lle vastasuoritteena määrättävän yleisen kattavuusasteen jouston mahdollisuutta. Kuten edellä olevasta johdanto-osan 177 kappaleesta käy ilmi, [...] prosenttia BPF:n myöntämästä rahoituksesta koskee B- ja C-segmenttejä sekä viittä seuraavaa maata: Ranska, Yhdistynyt kuningaskunta, Saksa, Espanja ja Italia. Komissio katsoo näiden tilastojen perusteella, että vastasuorite on todennäköisesti tehoton, koska yleisen kattavuusasteen käyttö antaa liikaa joustovaraa.
- (362) Komissio toteaa ensinnäkin, että kattavuusasteeseen liittyvä vastasuorite on Ranskan viranomaisten mukaan parhaiten kohdennettu toimenpide ja paras keino korjata Banque PSA:lle takauksena annetusta tuesta välittömästi aiheutuvaa kilpailun vääristymistä. Tällaisen toimenpiteen ansiosta on käytännössä mahdollista ottaa asianmukaisesti huomioon Banque PSA:n toimintaan kohdistuvien valtiontakauksen myöntämisen vaikutusten ja ajoneuvojen myynnin välinen yhteys ⁽⁴⁸⁾.
- (363) Komissio toteaa myös, että kaikki valmistajat vahvistavat huomautuksissaan, että kytköspankeilla on keskeinen rooli ajoneuvojen myynnin rahoittamisessa. Toyota korostaa, että kytköspankki voi parantaa asiakkaan merkkisu-kollisuutta noin 15 prosentilla ja että sen kattavuusaste on suurempi pienien automallien segmentissä. Fiat katsoo, että valmistajien kytköspankit ovat erittäin tehokkaita myynti- ja markkinointivälineitä. Fiat esittää samat huomautukset kytköspankkien merkityksestä asiakkaiden uskollisuuden vahvistamisessa ja lisää vielä, että niillä on tärkeä tehtävä myyntiprosessin tukemisessa, koska ne korvaavat erityisesti perinteisiä rahoituslaitoksia, jotka eivät enää myönnä tämäntyyppisiä lainoja. Fiat katsoo, että BPF:lle myönnettävällä valtiontakauksella tulee sen vuoksi olemaan suora, välitön ja hyvin haitallinen vaikutus PSA-konsernin kilpailijoihin.
- (364) Koska asianomaiset osapuolet ovat yksimielisiä siitä, että kytköspankeilla on keskeinen merkitys autonvalmistajien myynnin rahoittamisessa ja että BPF:lle myönnettävällä takauksella tulee olemaan erityisen haitallinen välitön vaikutus kilpailuun, komissio pitää asianmukaisena toimenpidettä, jolla rajoitetaan BPF:n mahdollisuuksia käyttäa valtiontakausta rahoituskapasiteettinsa kohtuuttomaan lisäämiseen niiden kilpailijoiden kytköspankkien haitaksi, jotka eivät saa julkista tukea.
- (365) Ranskan viranomaiset sitoutuivat 23 päivänä heinäkuuta 2013 päivätyssä sitoumusasiakirjassa toteuttamaan edellä 7.2 kohdassa kuvatut muutokset BPF:lle myönnettävän valtiontakauksen aiheuttaman kilpailun vääristymisen tasapainottamiseksi.

⁽⁴⁸⁾ Huomautusten 234 kohta.

- (366) Jotta takauksesta aiheutuvia kilpailua vääristäviä vaikutuksia voidaan rajoittaa ja BPF:lle voidaan antaa joustovaraa markkinoiden mahdollisiin muutoksiin reagoimista varten, ehdotettu sitoumus on takauksesta maksettava lisäkorvaus, joka määräytyy BPF:n kattavuusasteen mukaan. Sitoumuksen periaate on seuraava: takauksesta maksettava palkkio nousee, kun BPF:n kokonaiskattavuusaste ylittää [26–29]* prosenttien kynnyksen G10-maissa. Komissio toteaa, että alue, jolta kokonaiskattavuusaste on määritetty (Alankomaat, Belgia, Espanja, Italia, Itävalta, Portugali, Ranska, Saksa, Sveitsi ja Yhdistynyt kuningaskunta), on ilmeisesti edustavin käytettävissä olevista Euroopan markkinaindikaattoreista⁽⁴⁹⁾. Lisäksi tämä järjestelmä vaikuttaa sopivalta keinolta edistää vastasuoritteiden periaatteen noudattamista (kilpailun vääristymien minimoimista) ja samalla varmistaa elinkelpoisuuden palauttaminen. Kytkemällä yhteen kattavuusasteen kasvu ja takauspalkkion korotus rajoitetaan BPF:n mahdollisuuksia tarjota takauksen avulla erityisen houkuttelevia rahoitusehtoja siihen, mikä on tarpeen sen elinkelpoisuuden varmistamiseksi, ja pidetään samalla kilpailun vääristymät mahdollisimman vähäisinä. Konserni maksaa palkkiota enintään sen pääomatilanteen salliman määrän, koska se pystyy pitämään kattavuusasteen tiettyä palkkiomäärää vastaavalla tasolla. Palkkio nousee kattavuusasteen mukaan enintään 491 peruspisteeseen (arvioitu markkinakorko). Jäljempänä olevassa kaaviossa 2 esitetään PSA:n takauspalkkion ja kattavuusasteen välinen yhteys (tarkempia tietoja on johdanto-osan 250 kappaleessa olevassa taulukossa 17).

Kaavio 2

(Peruspisteinä ilmaistun) takauspalkkion ja (prosentteina ilmaistun) G10-kattavuusasteen välinen yhteys

[...]*

- (367) Tämän toimenpiteen vaikutuksen analysoinnissa on otettava huomioon muun muassa teoreettinen kattavuusaste, jonka PSA olisi voinut saavuttaa ilman valtiontukea, jäljempänä 'vaihtoehtoinen kattavuusaste'. Komissio huomauttaa, että ilman valtiontakausta BPF:n luottoluokituksen alentaminen ja sen rahoituskapasiteetin väheneminen olisi puolestaan supistanut lainanantoa ja vähentänyt autojen myyntiä [5–20]* prosentilla⁽⁵⁰⁾. Kytköspankin rahoitustoiminnan kautta saatu PSA:n autonvalmistusyksikön liikevaihto on Ranskan viranomaisten mukaan näin ollen [6 000–7 000]* miljoonaa euroa ilman valtiontukea ja [35 000–40 000]* miljoonaa euroa, jos valtiontuki myönnetään (olettaen, että myynti vähenee noin [10–20] prosenttia). Nämä luvut osoittavat, että BPF:n teoreettinen kattavuusaste olisi ollut noin [15–20]* prosenttia. Ilman valtiontakausta BPF:n rahoituskapasiteetti olisi toisin sanoen vähentynyt siinä määrin, että myös kattavuusaste olisi pienentynyt merkittävästi. Samanaikaisesti olisivat vähentyneet myös myyntimäärät, kun otetaan huomioon kytköspankkien keskeinen merkitys ajoneuvojen myynnissä. Elinkelpoisuuden palauttaminen ei Ranskan viranomaisten mukaan olisi mahdollista näin suuren myynnin vähenemisen vuoksi, vaan PSA joutuisi noidankehään, jossa sen omaa ja BPF:n luottoluokitusta alennettaisiin jatkuvasti, mikä aiheuttaisi lisätappioita konsernille.
- (368) Vaihtoehtoisen kattavuusasteen perusteella voidaan määrittää alustavasti vastasuoritteiden suhteuttamiseen käytettävä alaraja. Tämän vähimmäisasteen on oltava suurempi kuin [15–20]* prosentiksi arvioitu teoreettinen aste. Alemman kattavuusasteen on myös oltava pienempi kuin nykyinen kattavuusaste ([29–31]* prosenttia G10-maiden alueella vuonna 2012). Kaikkien vastasuoritteiden tarkoituksena on käytännössä minimoida valtiontuen vaikutus tuensaajarytymien kilpailijoihin. Valtiontakauksen ansiosta BPF pystyy jo säilyttämään nykyisen kattavuusasteensa (kuten vaihtoehtoinen kattavuusaste vahvistaa). Kaikkia lisäpalkkion muodossa maksettavia vastasuoritteita olisi sen vuoksi sovellettava jo nykyiseen kattavuusasteeseen.
- (369) Kun otetaan huomioon [29–31]* prosenttien kattavuusaste, edellä kuvattu [15–20]* prosenttien alaraja, Ranskan viranomaisten kuvaamat mahdolliset kasvusuuntaukset ja kytköspankin rahoituksen tärkeä merkitys ajoneuvojen myynnin kannalta, sitoumusta valtiontakauksesta maksettavan palkkion korotukseen, kun kattavuusaste on vähintään [26–29]* prosenttia⁽⁵¹⁾, voidaan pitää riittävänä toimenpiteenä kilpailun vääristymien pitämiseksi mahdollisimman vähäisinä. Kun otetaan huomioon nykyinen kattavuusaste, sitoumus tarkoittaa, että BPF:n olisi

⁽⁴⁹⁾ Kuten edellä johdanto-osan 361 kappaleessa todetaan, G10-indikaattoriin sisältyvän G5-indikaattorin osuus on jo [...] prosenttia BPF:n myöntämästä rahoituksesta.

⁽⁵⁰⁾ Ranskan viranomaisten 7 päivänä joulukuuta 2012 päivätty muistio: vaihtoehtoinen skenaario – alustavat vaikutukset PSA-konserniin.

⁽⁵¹⁾ On myös syytä huomata, että kyseinen [26–29]* prosenttien kattavuusaste on huomattavasti pienempi kuin Ranskan viranomaisten vastasuoritteiden ensimmäisessä versiossa ehdottama kattavuusaste, joka oli 33,4 prosenttia, kuten johdanto-osan 102 kappaleessa olevasta taulukosta 7 käy ilmi.

jo nyt korotettava takauksesta maksamaansa palkkiota noin [40–50]* peruspisteellä (jolloin valtiontakauksesta maksettava palkkio on noin [300–310]* peruspistettä valtion kanssa tehdyn alkuperäisen pöytäkirjan mukaisten 260 peruspisteen sijaan). Jos BPF haluaa parantaa kattavuusastetta, palkkio nousee edellä johdanto-osan 250 kappaleessa olevassa taulukossa 18 esitetyllä tavalla ⁽⁵²⁾. Jos kattavuusaste alenee, myös lisäpalkkio pienenee ⁽⁵³⁾. Sitoumus merkitsee siis BPF:lle myönnetystä takauksesta maksettavan palkkion välitöntä korotusta. Palkkio kasvaa, jos PSA lisää BPF:n rahoittamien ajoneuvojen osuutta sen kokonaisuusmyynnistä.

- (370) Komissio katsoo sen vuoksi, että tämän toimenpiteen ansiosta on mahdollista tasapainottaa pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 38–40 kohdassa tarkoitettuja kohtuuttomia kilpailua vääristäviä vaikutuksia.
- (371) Vaikka Euroopan autoteollisuudessa vaikuttaa olevan rakenteellista ylikapasiteettia, komissio katsoo, ettei PSA-konsernin tuotantokapasiteetin vähentäminen entisestään ole sopivin ratkaisu juuri tässä tapauksessa:
- kuten edellä johdanto-osan 49 kappaleessa mainittiin, yritys on jo toteuttanut merkittäviä rakenteellisia toimia Aulnay ja Rennesin tehtaillaan;
 - johdanto-osan 315 kappaleen mukaan tulevassa tilanteessa, jossa tarvittaisiin rakenneuudistukseen liittyviä lisätoimia, olisi suotavaa jättää PSA:lle joustovaraa valita taloudellisen tilanteensa vakauttamiseen tarvittavat keinot, joihin kapasiteetin lisävähennykset kuuluvat vain yhtenä mahdollisuutena.

8.5.3 VÄHITTÄISMYYJILLE MYÖNNETTÄVÄN RAHOITUKSEN KATETTA KOSKEVA SITOUMUS

- (372) Komissio myös toteaa Ranskan viranomaisten sitoutuneen siihen, että PSA ei koko rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanoaikana alenna vähittäismyyjäverkostonsa jäsenille myönnettävän rahoituksen keskimääräistä vuotuista katetta alle tason, joka vastaa keskimääräistä vuotuista katetta 30 päivää kesäkuuta 2013 edeltäviltä 12 kuukaudelta.
- (373) Komissio katsoo, että tämän sitoumuksen ansiosta ei heikennetä BPF:n kattavuusasteen enimmäismäärän asettamisen rajoittavaa vaikutusta. Kun keskimääräinen vuotuinen kate säilytetään vähittäismyyjien osalta samalla tasolla kuin se oli ilman valtiontukea, BPF ei pysty käyttämään takausta aggressiivisen kauppapolitiikan harjoittamiseen kyseisten vähittäismyyjien kanssa.

8.5.4 50CO₂CARS-HANKKEELLE ALUN PERIN SUUNNITELTUIEN TUKIEN MUUTTAMINEN TAKAISINMAKSETTAVIKSI ENNAKOIKSI

- (374) Jotta vaikeuksissa olevan valmistajan teknologiaosaamisen säilyttämiseen myönnettyt julkiset varat pysyvät kohtuullisina, komissio katsoo, että on varmistettava seuraavat seikat:
- rakenneuudistussuunnitelman puitteissa toteutetut T&K-toimet eivät saa olla niin laajoja, että ne voisivat aiheuttaa aloittamis päätöksen johdanto-osan 243 kappaleessa mainitun syrjäyttämisen riskin,
 - jos valmistajan tilanne paranee, huomattava osuus niistä julkisista varoista, jotka sille on myönnetty sen osaamistason säilyttämiseksi teknologian huipulla, maksetaan takaisin tuen myöntäneelle viranomaiselle, jos T&K-hanke menestyy ja elinkelpoisuus palautetaan.
- (375) Jos 50CO₂Cars-hanke toteutetaan, komission on ensimmäisen kohdan osalta selvitettävä, vähennetäänkö muille autonvalmistajille niiden hybriditeknikkaan liittyvän T&K-toiminnan jatkamiseksi myönnettäviä dynaamisia kannustimia tuntuvasti vai lopetetaan ne kokonaan. GM:n huomautuksista käy ilmi, että vaikka 50CO₂Cars-hankkeelle myönnetyn julkisen rahoituksen määrät eivät ole vähäpätöiset, kun kyseessä on kevythybridijärjestelmän kehittämiseen tähtäävä T&K-hanke, ne eivät kuitenkaan ole merkittävät verrattuna koko autoalan T&K-toiminnan menoihin eivätkä ne missään tapauksessa riitä estämään kilpailijoita kehittämästä omia T&K-ohjelmiaan samalla alalla (ks. edellä oleva johdanto-osan 184 kappale). Fiat vahvistaa myös, että 50CO₂Cars-hankkeen tavoitteena oleva tekninen kehitys ei ole sellainen markkinoille pääsyn este, että se saisi muut

⁽⁵²⁾ Jos kattavuusaste on esimerkiksi [30–40]* prosenttia (verrattuna nykyiseen [29–31]* prosenttiin), takauksesta maksettavaa palkkiota nostetaan [70–80]* peruspisteellä.

⁽⁵³⁾ Jos kattavuusaste on esimerkiksi [20–30]* prosenttia (verrattuna nykyiseen [29–31]* prosenttiin), takauksesta maksettavaa palkkiota nostetaan vain [20–30]* peruspisteellä.

valmistajat luopumaan markkinoille pyrkimisestä (ks. edellä oleva johdanto-osan 190 ja 232 kappale). Näiden kolmansien osapuolien esittämien huomautusten perusteella komissio voi päätellä, että 50CO₂Cars-hankkeesta ei aiheudu syrjäyttämisaikutuksen riskiä.

- (376) Toisen kohdan osalta komissio viittaa 7 Ranskan viranomaisten edellä 7.5 kohdassa ehdottamaan vastasuoritteeseen, jonka mukaan alun perin suunnitellut 24,5 miljoonan euron avustukset muutetaan ADEMElle takaisin maksettaviksi ennakoiksi, jolloin valtion T&K-toimien toteuttamiseen maksama tuki palautetaan kokonaisuudessaan ADEMElle siinä tapauksessa, että PSA-konsernin tilanne paranee.
- (377) Komissio on sitä mieltä, ettei rakenneuudistussuunnitelmaan liittyvä julkinen tuki 50CO₂Cars-hankkeelle todennäköisesti aiheuta merkittävää uhkaa muiden valmistajien T&K-toiminnan jatkamiseen tarjottaville kannustimille (syrjäyttämisaikutusta), vaan se on kohtuullinen PSA-konsernin elinkelpoisuuden palauttamista koskevaan tavoitteeseen nähden, koska Ranskan viranomaiset ovat sitoutuneet siihen, että kaikki viranomaisten tämän T&K-hankkeen toteuttamista varten maksamat diskontatut määrät maksetaan takaisin tuen myöntäneelle viranomaiselle, jos konsernin tilanne paranee (ks. edellä johdanto-osan 256 kappale).

8.5.5 SITOUMUS YRITYSOSTOISTA PIDÄTTÄYTYMISEEN

- (378) Komissio toteaa lopuksi, että Ranskan viranomaiset ovat sitoutuneet siihen, että PSA pidättäytyy rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanoaikana johdanto-osan 251 kappaleessa ja sitä seuraavissa kappaleissa kuvatuin edellytyksin muiden yritysten omistusosuuksien ja liikeomaisuuden hankinnasta, joka ylittää 100 miljoonaa euroa vuodessa. Edellä olevan johdanto-osan 251 ja 252 kappaleen mukaisesta yleisperiaatteesta poiketen Faurecia ja sen tytäryhtiöt saavat tehdä hankintoja, jotka edellyttävät komission lupaa edellä olevan johdanto-osan 253 kappaleen mukaisesti. Komissio suhtautuu arvioinnissaan myönteisesti hankintoihin, i) jotka edistävät suoraan tai välillisesti PSA-konsernin elinkelpoisuuden palauttamista vaikuttamalla myönteisesti PSA-konsernin ennusteiden mukaiseen kannattavuuteen ja ii) joiden tarkoituksena ei ole kiertää velvoitetta rajata tuen vaikutukset vähimmäisvaikutuksiin, joiden avulla voidaan saavuttaa PSA-konsernin rakenneuudistussuunnitelman tavoitteet.
- (379) Komissio katsoo, että tämä toimenpide on tarpeellinen ja että sillä todennäköisesti tasapainotetaan tuen myöntämisestä aiheutuvia kilpailua vääristäviä vaikutuksia.

8.5.6 FMEA:ta KOSKEVAN VASTASUORITTEEN TARVE

- (380) Nimetön kolmas osapuoli katsoo, että PSA:n olisi myytävä omistusosuutensa FMEA:sta. Komissio toteaa, että kolmannen osapuolen huomautukset koskevat komission tutkittavana olevaa kantelua eivätkä liity tämän menettelyn aiheeseen. Kyseisiin huomautuksiin ei näin ollen tarvitse vastata tässä päätöksessä.

8.6 TUEN RAJAAMINEN VÄLTÄMÄTTÖMÄÄN – TUENSAAJAN TODELLINEN RAHOITUSOSUUS, JOHON EI SISÄLLY TUKEA

- (381) Jotta tuki voitaisiin hyväksyä, tukimäärä ja -intensiteetti on pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 43–45 kohdan nojalla rajattava määrään, joka on ehdottomasti välttämätön rakenneuudistuksen toteuttamiseksi ottaen huomioon yrityksen, sen osakkaiden tai yhtymän, johon yritys kuuluu, käytettävissä olevat varat. Tuensaajien on osallistuttava rakenneuudistussuunnitelmaan merkittävällä määrällä omia varojaan, myös myymällä omaisuuseriä, jotka eivät ole välttämättömiä yrityksen elinkelpoisuuden kannalta, tai markkinaehtoisella ulkoisella rahoituksella.
- (382) Kuten aloittamispäätöksen johdanto-osan 246 ja 247 kappaleessa mainitaan, komissiolla ei ollut erityisiä epäilyjä tämän soveltuvuusperusteen osalta. Ranskan viranomaisten ilmoituksessa kuvatut rakenneuudistuskustannukset ovat [1,3–1,8]* miljardia euroa. PSA-konserni on pannut rakenneuudistuksen rahoittamiseksi täytäntöön omaisuuserien myyntiohjelman, josta konserni on saanut 1,956 miljardia euroa vapaata kassavirtaa (2,050 miljardia euroa nettorahoitusaseman perusteella). On syytä muistaa, että tuen määrä on 571,9 miljoonaa euroa.
- (383) Komissio katsoo myös, että vaatimus, jonka mukaan tukimäärä on rajattava määrään, joka on ehdottomasti välttämätön rakenneuudistuksen toteuttamiseksi, täytetään myös Ranskan viranomaisten antamalla sitoumuksella pidättäytyä yritysostoista johdanto-osan 251 kappaleessa ja sitä seuraavissa kappaleissa kuvatuin edellytyksin. Komissio katsoo, että tämän sitoumuksen ansiosta on mahdollista estää PSA-konsernia käyttämästä saatavilla olevia taloudellisia resursseja muuhun tarkoitukseen kuin konsernin pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttamiseen.

- (384) Komissio katsoo siksi, ettei sen tarvitse tarkistaa aloittamispäätöksessä antamaansa arviota, joka koskee pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 43–45 kohdassa lueteltujen perusteiden noudattamista.

8.7 TUEN AINUTKERTAISUUDEN PERIAATE

- (385) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivojen 72 kohdan ja sitä seuraavien kohtien mukaan pelastamistukea voidaan myöntää vain kerran kymmenessä vuodessa.
- (386) Ranskan viranomaiset totesivat 12 päivänä maaliskuuta 2013 antamassaan ilmoituksessa, että PSA-konserni ei ole saanut rakenneuudistustukea kymmenen viime vuoden aikana.
- (387) Pelastamis- ja rakenneuudistussuuntaviivoissa edellytettyä tuen ainutkertaisuuden periaatetta on näin ollen noudatettu.

9. PÄÄTELMÄ

- (388) Kun otetaan huomioon Ranskan viranomaisten sitoumukset, tuen voidaan katsoa soveltuvan sisämarkkinoille,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Valtiontuki, jonka Ranska aikoo myöntää PSA Peugeot Citroën SA -konsernin hyväksi Banque PSA Finances -pankin joukkovelkakirjalainat 31 päivään joulukuuta 2016 saakka kattavana enimmäismäärältään 7 miljardin euron valtiontakausena (jonka bruttoavustusekvivalentti on 486 miljoonaa euroa) sekä T&K-hankkeen 50CO₂Cars toteuttamiseen myönnettävinä 85,9 miljoonan euron takaisinmaksettavina enakkoina ja jonka kokonaismäärä on 571,9 miljoonaa euroa, soveltuu sisämarkkinoille.

Sen vuoksi valtiontuen täytäntöönpano hyväksytään.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Ranskan tasavallalle.

Tehty Brysselissä 29 päivänä heinäkuuta 2013.

Komission puolesta
Joaquín ALMUNIA
Varapuheenjohtaja

LIITE 1

TÄYTÄNTÖÖNPANO JA RIIPPUMATON ASIAANTUNTIJA

1. RIIPPUMATTOMAN ASIAANTUNTIJAN NIMEÄMINEN

- (1) Ranskan viranomaiset sitoutuvat siihen, että PSA-konserni nimittää riippumattoman asiantuntijan, joka vastaa 23 päivänä heinäkuuta 2013 päivätyssä sitoumusasiakirjassa tehtyjen sitoumusten noudattamisen perusteellisesta tarkastamisesta, jäljempänä 'riippumaton asiantuntija', rakenneuudistus suunnitelman täytäntöönpanoaikana eli 31 päivään joulukuuta 2015 saakka.
- (2) Riippumattoman asiantuntijan on oltava riippumaton PSA-konsernista. Riippumattoman asiantuntijan on oltava erikoistunut sijoituspankkitoimintaan, konsultointiin tai kirjanpitoon ja hänellä on oltava toimeksiannon hoitamiseen tarvittava asiantuntemus ja tiedot eikä hänellä saa minään aikana olla eturistiriitoja. Korvaus, jota PSA-konserni maksaa riippumattomalle asiantuntijalle, ei saa millään tavoin vaarantaa hänen tehtäviensä hoitamisen tehokkuutta ja riippumattomuutta.
- (3) Ranskan viranomaiset toimittavat Euroopan komissiolle etukäteen hyväksyttäväksi vähintään kahden henkilön tai laitoksen nimet, joita ne ehdottavat nimitettäväksi riippumattoman asiantuntijan tehtävään, viimeistään neljän viikon kuluttua päivästä, jona komissio ilmoittaa Ranskan viranomaisille tulevan päätöksensä asiassa SA.35611.
- (4) Ranskan viranomaisten esittämien ehdotusten on oltava riittävän yksityiskohtaiset, jotta komissio voi varmistaa, että riippumaton asiantuntija täyttää tämän sitoumuksen mukaiset edellytykset. Ehdotuksissa olisi oltava erityisesti seuraavat tiedot:
 - a) toimeksiantoluonnos, jossa eritellään kaikki ehdot, joita riippumattoman asiantuntijan on noudatettava tehtäviään suorittaessaan;
 - b) työsuunnitelmaluonnos, jossa eritellään riippumattoman asiantuntijan ehdottamat tehtävien suorittamistavat.
- (5) Euroopan komissio voi hyväksyä tai hylätä riippumattoman asiantuntijan (riippumattomat asiantuntijat) ja voi hyväksyä toimeksiantoluonnoksen mahdollisin muutoksin, jotka se katsoo tarpeellisiksi, jotta riippumaton asiantuntija voi suorittaa tehtävänsä. Jos Euroopan komissio hyväksyy vain yhden PSA-konsernin ehdotuksista, konserni nimittää henkilön tai laitoksen riippumattomaksi asiantuntijaksi tai toteuttaa tarvittavat toimenpiteet, jotta kyseinen henkilö tai laitos voidaan nimittää Euroopan komission hyväksymän toimeksiantoluonnoksen nojalla. Jos henkilöitä tai laitoksia hyväksytään useampia kuin yksi, PSA-konserni voi vapaasti päättää, ketkä henkilöt tai mitkä laitokset se haluaa nimittää riippumattomiksi asiantuntijoiksi. Riippumaton asiantuntija nimitetään yhden viikon kuluessa komission hyväksynnästä ja komission hyväksymän toimeksiantoluonnoksen nojalla.
- (6) Jos kaikki Ranskan viranomaisten esittämät ehdotukset hylätään, Ranskan viranomaiset sitoutuvat siihen, että PSA-konserni ehdottaa vähintään kahta muuta henkilöä tai laitosta tässä sitoumuksessa vahvistettujen ehtojen ja menettelyn mukaisesti kahden viikon kuluessa siitä, kun Euroopan komissio on ilmoittanut ensimmäisen ehdotuksen hylkäämisestä.
- (7) Jos Euroopan komissio hylkää Ranskan viranomaisten uudet ehdotukset, komissio nimeää riippumattoman asiantuntijan, joka PSA-konsernin on nimettävä komission hyväksymän toimeksiantoluonnoksen mukaisesti.

2. RIIPPUMATTOMAN ASIAANTUNTIJAN TEHTÄVÄT JA VELVOLLISUUDET

- (8) Riippumaton asiantuntija (i) avustaa Euroopan komissiota sen varmistamisessa, että PSA-konserni noudattaa sille 23 päivänä heinäkuuta 2013 päivätyn sitoumusasiakirjan nojalla kuuluvia velvoitteita ja (ii) suorittaa 23 päivänä heinäkuuta 2013 päivätyssä sitoumusasiakirjassa määritellyt tehtävänsä. Riippumaton asiantuntija suorittaa tehtävänsä Euroopan komission hyväksymän työsuunnitelman mukaisesti. Työsuunnitelmaa voidaan muuttaa komission suostumuksella. Euroopan komissio voi omasta aloitteestaan tai riippumattoman asiantuntijan tai PSA-konsernin pyynnöstä antaa ohjeita riippumattomalle asiantuntijalle. PSA-konserni ei saa antaa ohjeita riippumattomalle asiantuntijalle.
- (9) Riippumattoman asiantuntijan tehtävänä on varmistaa, että kaikkia 23 päivänä heinäkuuta 2013 päivätyssä sitoumusasiakirjassa vahvistettuja velvoitteita noudatetaan ja että ne pannaan kaikilta osin täytäntöön ja että PSA-konserni panee Euroopan komissiolle 12 päivänä maaliskuuta 2013 ilmoitetun rakenneuudistus suunnitelman täytäntöön.

(10) Riippumaton asiantuntija

- a) ehdottaa ensimmäisessä raportissaan Euroopan komissiolle yksityiskohtaista työsuunnitelmaa, jossa kuvataan tavat, joilla hän varmistaa 23 päivänä heinäkuuta 2013 päivätyn sitomusasiakirjan noudattamisen;
- b) varmistaa, että PSA-konserni panee rakenneuudistussuunnitelmansa täysimääräisesti ja asianmukaisesti täytäntöön ja erityisesti,
 - että se panee täytäntöön 23 päivänä heinäkuuta päivätystä kirjeessä vahvistetut sitoumukset ja 23 päivänä heinäkuuta 2013 päivätystä sitomusasiakirjassa kuvatut vastasuoritteet;
 - että se panee täytäntöön 23 päivänä heinäkuuta päivätystä sitomusasiakirjassa kuvatut elinkelpoisuuden palauttamiseen liittyvät toimenpiteet;
- c) varmistaa, että kaikkia muita 23 päivänä heinäkuuta 2013 päivätystä kirjeessä vahvistettuja sitoumuksia noudatetaan;
- d) suorittaa kaikki muut hänelle 23 päivänä heinäkuuta 2013 päivätystä sitomusasiakirjassa annetut tehtävät;
- e) ehdottaa PSA-konsernille muita toimenpiteitä, jotka hän katsoo tarpeellisiksi 23 päivänä heinäkuuta 2013 päivätystä kirjeessä vahvistettujen sitoumusten noudattamiseksi;
- f) ottaa huomioon säännöksiin tehtävät muutokset, jotka voivat vaikuttaa likviditeettiin ja vakavaraisuuteen, voidakseen seurata PSA-konsernin rakenneuudistussuunnitelman ennusteiden kannalta merkityksellisten tärkeimpien taloudellisten indikaattorien kehitystä;
- g) toimittaa Euroopan komissiolle, Ranskan viranomaisille ja PSA-konsernille raporttiluonnoksen 30 päivän kuluessa kunkin puolivuotiskauden päättymisestä. Euroopan komissio, Ranskan viranomaiset ja PSA-konserni voivat ehdottaa muutoksia raporttiin viiden työpäivän kuluessa. Riippumaton asiantuntija laatii viiden työpäivän kuluessa huomautusten vastaanottamisesta lopullisen raportin ottaen saadut huomautukset mahdollisuuksien ja harkintansa mukaan huomioon. Riippumaton asiantuntija toimittaa laatimansa raportin sen jälkeen Euroopan komissiolle ja Ranskan viranomaisille. Hän voi toimittaa raportin myös PSA-konsernille. Hän ei saa missään tapauksessa toimittaa raporttiaan Ranskan viranomaisille tai PSA-konsernille ennen sen toimittamista Euroopan komissiolle. Jos riippumattoman asiantuntijan lopullinen raportti sisältää PSA-konsernia koskevia luottamuksellisia tietoja, riippumattoman asiantuntijan on toimitettava sille versio, josta luottamukselliset tiedot on poistettu.

Raportissa kuvataan erityisesti toimia, jotka riippumaton asiantuntija on toteuttanut tehtävänsä suorittamiseksi, sekä sitä, miten PSA-konserni noudattaa sille sitomusasiakirjan nojalla kuuluvia velvoitteita. Euroopan komission on voitava raportin perusteella varmistaa, että PSA-konsernia hallinnoidaan 23 päivänä heinäkuuta 2013 päivätystä sitomusasiakirjassa vahvistettujen velvoitteiden mukaisesti. Euroopan komissio voi tarvittaessa määritellä yksityiskohtaisesti, mitä raporttiin olisi sisällytettävä.

Näiden raporttien lisäksi riippumattoman asiantuntijan on tiedotettava Euroopan komissiolle huolellisesti kaikista 23 päivänä heinäkuuta 2013 päivätystä kirjeessä vahvistettujen sitoumusten noudattamatta jättämisistä koskevista epäilyistä ja toimitettava samalla PSA-konsernille kirjeestään versio, josta luottamukselliset tiedot on poistettu.

3. PSA-KONSERNIN VELVOITTEET

- (11) PSA-konsernin on huolehdittava – ja varmistettava, että sen johtajat huolehtivat – kaikesta yhteistyöstä, avusta ja tiedottamisesta, joita riippumaton asiantuntija voi kohtuullisesti tarvita niiltä voidakseen suorittaa toimeksiantonsa mukaiset tehtävät. Riippumattomalla asiantuntijalla on oikeus saada rajoittamattomasti käyttöönsä kaikki tehtäviensä suorittamiseen tarvittavat PSA-konsernin tiedot, asiakirjat ja arkistot sekä oikeus tavata kaikkia johtajia ja työntekijöitä. PSA-konsernin on annettava riippumattoman asiantuntijan käyttöön toimitiloissaan oleva toimisto ja kaikkien PSA-konsernin työntekijöiden on suostuttava tapaamaan riippumaton asiantuntija ja antamaan hänelle tietoja, joita hän tarvitsee tehtäviensä suorittamiseen.
- (12) Riippumaton asiantuntija voi PSA-konsernin suostumuksella (jota konserni ei saa evätä tai viivyttää aiheettomasti) ja PSA-konsernin kustannuksella pyytää haluamiltaan konsulteilta erityisesti lainopillisia tai yritysrahoitusta koskevia neuvoja, jos hän katsoo sen tarpeelliseksi 23 päivänä heinäkuuta 2013 päivätyn sitomusasiakirjan mukaisten tehtäviensä suorittamisen kannalta ja edellyttäen, että tästä aiheutuvat kustannukset ja muut maksut ovat kohtuullisia. Jos PSA-konserni kieltää riippumattomalta asiantuntijalta kyseisten konsulttien käytön, komissio voi hyväksyä heidän nimeämisensä PSA-konsernia kuultuaan. Ohjeita näille konsulteille saa antaa vain riippumaton asiantuntija.

4. RIIPPUMATTOMAN ASiantuntijan KORVAAMINEN JA IRTISANOMINEN SEKÄ UUDEN RIIPPUMATTOMAN ASiantuntijan NIMEÄMINEN

- (13) Jos riippumaton asiantuntija luopuu tehtävistään 23 päivänä heinäkuuta 2013 päivätyssä kirjeessä vahvistetuissa sitoumuksissa kuvatulla tavalla tai jostain muusta syystä, kuten riippumatonta asiantuntijaa koskevan eturistiriidan vuoksi,
- a) komissio voi riippumatonta asiantuntijaa kuultuaan vaatia PSA-konsernia korvaamaan hänet;
 - b) PSA-konserni voi komission suostumuksella korvata riippumattoman asiantuntijan.
- (14) Jos riippumaton asiantuntija irtisanotaan tehtävistään tässä liitteessä olevan 4 kohdan mukaisesti, hänen voidaan vaatia jatkavan tehtäviensä suorittamista, kunnes uusi riippumaton asiantuntija nimitetään, ja antavan uudelle riippumattomalle asiantuntijalle kaikki käytettävissään olevat asiaan liittyvät tiedot. Uusi riippumaton asiantuntija nimitetään tässä liitteessä olevassa 1 kohdassa kuvatun menettelyn mukaisesti.
- (15) Jollei tämän liitteen 13 kohdasta muuta johdu, riippumaton asiantuntija voi jättää tehtävänsä vasta, kun komissio on vapauttanut hänet niistä sen jälkeen, kun hän on täyttänyt kaikki hänelle kuuluvat velvoitteet. Komissio voi kuitenkin milloin tahansa vaatia uuden riippumattoman asiantuntijan nimittämistä, jos jälkepäin käy ilmi, ettei 23 päivänä heinäkuuta 2013 päivätyssä kirjeessä vahvistettuja sitoumuksia ole noudatettu täysimääräisesti ja asianmukaisesti.
-