

II

(Nezakonodajni akti)

SKLEPI

SKLEP KOMISIJE (EU) 2016/2068

z dne 29. julija 2013

o državni pomoči SA.35611 (13/C), ki jo Francija namerava izvajati za skupino PSA Peugeot Citroën SA

(notificirano pod dokumentarno številko C(2013) 4971)

(Besedilo v francoskem jeziku je edino verodostojno)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije, zlasti prvega pododstavka člena 108(2) Pogodbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru, zlasti člena 62(1)(a) Sporazuma,

po pozivu vsem zainteresiranim stranem, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenima določbama ⁽¹⁾, in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

1. POSTOPEK

- (1) Komisija je 5. novembra 2012 prejela pritožbo podjetja, ki želi ostati anonimno (v nadaljnjem besedilu: anonimni pritožnik).
- (2) S sklepom z dne 11. februarja 2013 (v nadaljnjem besedilu: sklep o reševanju) je Komisija zaradi finančne stabilnosti začasno odobrila jamstvo Francije za izdajo obveznic banke Banque PSA Finance SA (v nadaljnjem besedilu: BPF) v nominalnem znesku 1,2 milijarde EUR. V okviru tega so se francoski organi zavezali, da bodo v šestih mesecih po sprejetju sklepa o reševanju priglasili načrt prestrukturiranja za skupino PSA Peugeot Citroën SA (v nadaljnjem besedilu: PSA ali skupina ali skupina PSA) in načrt za uspešno poslovanje BPF.
- (3) Francija je z dopisom z dne 12. marca 2013 Komisiji priglasila pomoč za prestrukturiranje za skupino PSA.
- (4) Komisija je z dopisom z dne 2. maja 2013 uradno obvestila Francijo, da bo v zvezi s to pomočjo začela postopek iz člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije (v nadaljnjem besedilu: PDEU).

⁽¹⁾ UL C 275, 16.11.2007, str. 18.

- (5) Sklep Komisije, da začne postopek (v nadaljnjem besedilu: sklep o začetku postopka), je bil v *Uradnem listu Evropske unije* objavljen 16. maja 2013 ⁽²⁾. Komisija je pozvala zainteresirane strani, naj predložijo svoje pripombe o zadevni pomoči. Komisija je 3. junija 2013 poslala vprašalnik glavnim konkurentom PSA.
- (6) Komisija je prejela pripombe petih zainteresiranih strani:
- (i) skupine PSA, ki je upravičenka pomoči in je predložila pripombe z dopisom z dne 13. junija 2013;
 - (ii) podjetja, ki je želelo ostati anonimno (v nadaljnjem besedilu: anonimna tretja stran) in je predložilo pripombe z dopisom z dne 14. junija 2013;
 - (iii) konkurenčnih družb Fiat, General Motors (v nadaljnjem besedilu: skupina GM) in Toyota, ki so svoje pripombe predložile z dopisi z dne 17., 18. in 21. junija 2013.
- (7) Komisija je z dopisoma z dne 19. in 21. junija 2013 pripombe posredovala Franciji.
- (8) Francoski organi so z dopisom z dne 3. junija 2013 posredovali svoje pripombe glede sklepa o začetku postopka, z dopisom z dne 28. junija 2013 pa svoje pripombe glede pripomb zainteresiranih tretjih strani.
- (9) Francoski organi so 1. in 2. julija 2013 na zahtevo Komisije predložili dodatne informacije.
- (10) Službe Komisije, francoski organi in skupina PSA so se 4. julija 2013 udeležili telefonske konference. Iste strani so se sestale še na dveh srečanjih 11. in 12. julija 2013 ter se udeležile telefonske konference 15. julija 2013. Po teh srečanjih so francoski organi predložili informacije z dopisom z dne 16. julija 2013, spremenjenim z dopisom z dne 23. julija 2013.

2. OPIS

2.1 SKUPINA PSA

- (11) Skupina PSA je družba, ki kotira na borzi Euronext Paris. Skupina je leta 2011 prodala več kot 3,5 milijona vozil in rezervnih delov po vsem svetu (42 % zunaj Evrope). Skupina PSA je poslovno navzoča v 160 državah, v katerih ima 11 „terminalskih“ obratov (devet v Evropski uniji), v katerih poteka sestava vozil, in 12 „mehaničnih“ obratov, specializiranih za proizvodnjo posebnih delov. Dejavnosti skupine vključujejo tudi avtomobilsko financiranje (BPF) in avtomobilsko opremo (Faurecia). Do decembra 2012 je bila del PSA tudi družba Gefco (logistika). Skupina PSA je imela leta 2012 prihodke v višini 55,4 milijarde EUR. V spodnji tabeli 1 je prikazano gibanje prihodkov skupine v zadnjih petih letih.

Tabela 1

Prihodki skupine PSA v milijonih EUR

	2008	2009	2010	2011	2012
Pretekli prihodki	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

- (12) BPF je interna banka pod 100-odstotnim nadzorom PSA, ki financira prodajo vozil znamk Peugeot in Citroën, zalog vozil in rezervnih delov za distribucijske mreže ter ponuja finančna sredstva strankam skupine. BPF posluje v 23 državah. Z 29,8-odstotno povprečno stopnjo prodora na trg ⁽³⁾ leta 2012 BPF financira velik delež povpraševanja po vozilih, ki jih proizvaja skupina, in ima ključno vlogo pri financiranju njenih tržnih dejavnosti. Leta 2012 je njen neporavnani dolg znašal približno 23–24 milijard EUR. Leta 2011 je njen neto rezultat znašal 354 milijonov EUR.

⁽²⁾ UL C 137, 16.5.2013, str. 10.

⁽³⁾ Povprečna stopnja prodora na trg v višini 29,8 % zakriva razlike med stopnjami prodora na trg v različnih segmentih. Stopnja prodora na trg je zlasti višja v segmentih B in C, v katerih v nekaterih državah presega 30 % ali celo 40 %. Dejavnosti financiranja nakupa vozil so zato osredotočene v teh segmentih.

- (13) Družba Faurecia je dobaviteljica avtomobilske opreme, v kateri je PSA imela 31. decembra 2012 57,18-odstotni delež. V splošnem proizvaja sedeže, notranje sisteme in tehnologije za nadzor emisij pri vozilih ter zunanje dele vozil. Leta 2012 so njeni prihodki znašali približno 17,4 milijarde EUR.

2.2 TEŽAVE SKUPINE PSA

- (14) Prihodki skupine so se leta 2012 zmanjšali za 5,2 % predvsem zaradi slabše uspešnosti avtomobilskega oddelka (ki se je znižala za 10,3 % in padla na 38,3 milijarde EUR). V zvezi z običajnimi poslovnimi prihodki je skupina v primerjavi s pozitivnim rezultatom v višini 1 093 milijard EUR leta 2011 imela izgubo v višini 576 milijonov EUR. Zgolj v avtomobilskem oddelku je v primerjavi z izgubo v višini 92 milijonov EUR leta 2011 izguba iz poslovanja leta 2012 znašala 1,5 milijarde EUR.
- (15) Težave povzročajo dejavniki, ki so povezani z avtomobilskim trgom, učinki gospodarske in finančne recesije v evrskem območju ter strukturne pomanjkljivosti skupine PSA.

2.2.1 ZMANJŠEVANJE EVROPSKEGA AVTOMOBILSKEGA TRGA OD LETA 2007

- (16) Evropski trg se od leta 2007 nenehno zmanjšuje. Pred letom 2007 je evropski avtomobilski trg zajemal približno 18 milijonov vozil letno, leta 2012 pa je bilo prodanih 14 milijonov vozil, kar pomeni 15-odstotno zmanjšanje.
- (17) Na podlagi tega in glede na usmerjenost Evrope (zlasti južne Evrope) se je prodaja PSA na tem trgu znižala za 6,1 %, kar pomeni 58 % njihove prodaje. Tržni delež skupine PSA se je v primerjavi s 14,2 % leta 2010 zmanjšal na 13,3 %.
- (18) Skupina PSA zmanjševanja evropskega trga ne more nadomestiti s prodajo zunaj Evrope. Leta 2012 zgolj prodaja avtomobilov in gospodarskih vozil drugje po svetu ni mogla nadomestiti nizke uspešnosti skupine na evropskem trgu.

2.2.2 KONKURENČNA STRUKTURA, KI NI NAKLONJENA NESPECIALIZIRANIM PROIZVAJALCEM

- (19) Po navedbah francoskih organov so konkurenti PSA:
- (a) vsa druga nespecializirana podjetja: vrhunska nespecializirana podjetja (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen) in druga nespecializirana podjetja, kot so Ford, Fiat, Škoda, Seat in Honda;
 - (b) vsa specializirana podjetja (Audi, BMW, Mercedes itd.), ki si vse bolj prizadevajo za razvoj vrhunskih izdelkov v vseh segmentih in s tem posegajo na glavni trg nespecializiranih podjetij;
 - (c) novejši proizvajalci, ki so vse uspešnejši zlasti v segmentih srednjega cenovnega razreda (Hyundai, Kia itd.).
- (20) Po navedbah francoskih organov naravni trg nespecializiranih podjetij torej „od zgoraj“ napadajo specializirani vrhunski proizvajalci, ki so usmerjeni v nove segmente (na primer Audi A1 itd.), „od spodaj“ pa proizvajalci nižjega in srednjega cenovnega razreda, zlasti korejski proizvajalci, na primer Hyundai-Kia, ki bi radi izboljšali svoj razpon.

2.2.3 STRUKTURNE POMANJKLJIVOSTI SKUPINE PSA

- (21) Več kot polovica avtomobilske proizvodnje skupine PSA (53 % v letu 2011) je v zahodni Evropi, kjer so stroški dela višji kot drugje po svetu. Dejavniki stroškov dela znaša skupno več kot [20–30]* % maloprodajne cene PSA. Poleg tega je večina zaposlenih na področju raziskav in razvoja (v nadaljnjem besedilu: R in R) ter večina objektov skupine v Franciji, zaradi česar so stroški zaposlenih visoki.

* Zaupni podatek.

- (22) Skupina ob tem zaostaja za svojimi konkurenti na področju R in R, zlasti glede standardizacije komponent.
- (23) PSA pa tudi nima istega imena in ugleda kot vrhunski nemški proizvajalci.
- (24) Težave skupine, zlasti njenega avtomobilskega oddelka, neposredno vplivajo na BPF (in obratno). Težave interne banke je mogoče v veliki meri pripisati težavam skupine, saj sta njuni bonitetni oceni povezani. Ob znižanju bonitetne ocene PSA se zniža tudi ocena BPF, zaradi česar BPF težje dostopa do trgov, ki bi ji omogočili refinanciranje. BPF ima kljub temu izjemno pomembno podporno vlogo pri avtomobilskih dejavnostih skupine PSA. Leta 2012 je na primer financirala 29,8 % prodaje proizvajalca in 100 % prodaje njegovih evropskih trgovcev. Znatno zmanjšanje sposobnosti financiranja BPF (in posledično zmanjšanje števila posojil) zato zelo slabo vpliva na dejavnosti avtomobilskega oddelka. Mehanizem bonitetnih ocen lahko tako vzpostavi začarani krog z nadaljnjim zmanjševanjem finančnih sredstev BPF, ki vpliva na prodajo skupine PSA z omejevanjem kreditov in tako dalje.

2.3 UKREPI POMOČI

2.3.1 DRŽAVNO JAMSTVO ZA IZDAJO OBVEZNIC BPF

- (25) Da bi skupina PSA lahko izvedla svoj načrt prestrukturiranja, se je francoska vlada odločila, da odobri jamstvo, ki zajema dolgoročne obveznice BPF na trgu, izdane od datuma sklenitve sporazuma o jamstvu ali odobritve Evropske komisije in najpozneje do 31. decembra 2016 (v nadaljnjem besedilu: jamstvo). V zvezi s tem bosta Francija in skupina PSA podpisali neodvisni sporazum o jamstvu, ki ga bo Evropska komisija potrdila v skladu s členoma 107 in 108 PDEU. Po sklenitvi začetnega začasnega sporazuma o jamstvu, ki v skladu s sklepom Komisije z dne 11. februarja 2013 o dodelitvi pomoči za reševanje ustreza tranši v višini 1,2 milijarde EUR v glavnici, nameravajo francoski organi s skupino PSA skleniti drugi sporazum o jamstvu preostalega zneska financiranja, ki je v glavnici omejen na 5,8 milijarde EUR.
- (26) Na podlagi člena 85 zakona št. 2012-1510 z dne 29. decembra 2012 o spremembi finančnega zakona za leto 2012 lahko minister za gospodarstvo za plačilo pooblasti državno jamstvo za vrednostne papirje, ki jih BPF izda med 1. januarjem 2013 in 31. decembrom 2016. Jamstvo zajema izdajo novih dolgoročnih obveznic BPF na trgu. To bo pozitivno vplivalo na nezavarovane dolžniške instrumente, ki jih bo BPF izdala po tem, ko bo Komisija odobrila izvajanje jamstva, in sicer najpozneje do 31. decembra 2016. Ti instrumenti bodo po pogodbi trajali največ 36 mesecev od datuma izdaje.
- (27) Francoski organi poudarjajo, da je bila zgornja meja jamstva, za katerega je zaprosila skupina PSA, določena z analizo sedanje strukture bilance stanja BPF (zlasti strukture financiranja BPF) in napovedi prihodnjih finančnih potreb za obdobje 2013–2016, ki so jih francoski organi pripravili na podlagi naslednjih predpostavk:
- (a) šteje se, da je skupni neporavnani dolg bolj ali manj stalen in znaša približno 24–25 milijard EUR, zaradi česar lahko skupina PSA še naprej financira prodajo avtomobilov;
 - (b) povečano listinjenje pri financiranju BPF, ki delno nadomešča zmanjšanje komercialnih zapisov/potrdil o vlogi (ocena učinka A-3/P-3);
 - (c) obnova kreditnih linij banke, ki je BPF januarja 2013 omogočila potrditev srednjeročnega bančnega kredita v višini 11,6 milijarde EUR, zlasti z vzpostavitvijo novega sindiciranega kredita v višini 4,1 milijarde EUR s petletnim dospeljem, obnovitvijo večine njenih dvostranskih bančnih kreditnih linij, razširitvijo obnovljivih kreditnih linij v višini 1,2 milijarde EUR z dospeljem, ki je bilo podaljšano do januarja 2016, in hkratno razširitvijo kreditne linije v višini 1,8 milijarde EUR do decembra 2015 (za podrobnosti glej uvodno izjavo 31 spodaj);
 - (d) uporaba depozitov iz leta 2013.

- (28) Po mnenju francoskih organov je bilo plačilo jamstva izračunano po tržni ceni v skladu z merili iz Smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah ⁽⁴⁾ (v nadaljnjem besedilu: smernice za reševanje in prestrukturiranje) ter Obvestila Komisije o uporabi členov 87 in 88 Pogodbe ES (zdaj člena 107 in 108 PDEU) za državno pomoč v obliki poroštev ⁽⁵⁾. V obvestilu o poroštvih je navedeno, da če na finančnih trgih ni mogoče najti ustrezno primerljive poroštvne premije, se skupni stroški financiranja posojila s poroštvom, skupaj z obrestni posojila in poroštvno premijo, primerjajo s tržno ceno podobnega posojila brez porošstva.
- (29) Francoski organi trdijo, da je morala država pri izračunu stopnje plačila državi delovati tako kot banke, ki so članice novega bančnega konzorcija za odobravanje dolgoročnih posojil, tj. sporazuma med BPF in njenimi bankami upnicami. Zato je bil strošek tveganja, ki so ga ocenile banke, izračunan na podlagi celotnega plačila bančnih kreditnih linij novega bančnega konzorcija za odobravanje dolgoročnih posojil, ki je bilo preračunano tako, da upošteva zlasti razlike med dotokom likvidnih sredstev in jamstvom. Plačilo državnega jamstva je bilo tako določeno na 260 bazičnih točk.
- (30) BPF je na svoje ime izdala obveznice, za katere obstaja sekundarni trg. V tabeli 2 spodaj so prikazani povprečni donosi obstoječih obveznic BPF s približno triletnim dospetjem v enomesečnem obdobju, preden je bil ukrep pomoči skupini objavljen v tiskanih medijih ⁽⁶⁾. Donos hipotetične obveznice z natančno triletnim dospetjem je bil interpoliran na podlagi donosov obveznic BPF, katerih dospetje je bilo na določen datum najbližje trem letom. V tabeli 2 so poleg tega prikazane stopnje donosa državnih obveznic s triletnim dospetjem.

Tabela 2

Donosi na sekundarnem trgu

	16.10.2012	Povprečje med 16.9. in 16.10.
Obveznica z dospetjem 25.9.2015	5,04	5,52
Obveznica z dospetjem 24.6.2015	4,84	5,57
Obveznica z dospetjem 25.2.2016	5,37	6,23
Hipotetična triletna obveznica (interpolirani donosi)	5,09	5,54
Triletna zamenljiva državna obveznica	0,34	0,39

- (31) Konec decembra 2012 se je BPF dogovorila o novih kreditih s številnimi bankami, ki so privolile, da bodo BPF omogočile:
- (a) likvidnost prek dolgoročnih posojil v višini 4 milijarde EUR („novi bančni konzorcij za odobravanje dolgoročnih posojil“);
 - (b) dvostranske kreditne linije v višini do 4,6 milijarde EUR;
 - (c) razširitev dveh „varnostnih“ linij (ki naj se ne bi črpali) v višini 3 milijard EUR.

Skupna zaveza teh bank je tako znašala 11,6 milijarde EUR. V skladu z informacijami, ki jih je predložila Francija, bi bilo črpanje kreditnih linij novega bančnega konzorcija za odobravanje dolgoročnih posojil odvisno od izvajanja ukrepa državne podpore ⁽⁷⁾.

⁽⁴⁾ UL C 244, 1.10.2004, str. 2.

⁽⁵⁾ UL C 155, 20.6.2008, str. 10.

⁽⁶⁾ Tiskani mediji so 17. oktobra 2012 poročali o državnih načrtih za izvajanje ukrepa.

⁽⁷⁾ V primerih iz pogojev kreditiranja, ki jih je Francija predložila 7. januarja 2013, je navedeno: „Črpanje je odvisno od tega, ali je francoski parlament odobril načrt o francoski državni podpori (sprejetje načrta v finančnem zakonu).“

- (32) BPF se je 25. marca 2013 zavezala za izdajo obveznice, zajete z državnim jamstvom v višini 1,2 milijarde EUR. Ta obveznica z 0,625-odstotnim kuponom je imela 0,664-odstotni donos, kar pomeni, da se je v primerjavi s triletno zamenljivo državno obveznico (OAT) povečala za 24 bazičnih točk.
- (33) V uvodni izjavi 51 sklepa o reševanju je Komisija opredelila element pomoči med 91,8 milijona EUR in nominalnim zneskom izdanih obveznic v višini 1,2 milijarde EUR. Francoski organi ugotavljajo, da so bili na podlagi metod iz sklepa o reševanju pridobljeni naslednji rezultati v zvezi z elementom pomoči v ukrepu:

Tabela 3

Izračun elementa pomoči v zajamčenih obveznicah

Interpolirani podatki za triletno obdobje Razširitev za 24 bazičnih točk na državni ravni	Promptno trgovanje	Povprečni donos obveznic	
		16.10.2012	12.7.–16.10.
Triletna zamenljiva državna obveznica (OAT)	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Ocenjena razširitev na državni ravni po jamstvu	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Obrestna mera BPSA po jamstvu (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Stroški jamstva (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Skupni ocenjeni stroški zajamčenih izdaj (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Interpolirani triletni donos BPSA na sekundarnem trgu	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Znesek zadevne državne pomoči (v milijonih EUR)	401	429	486

Vir: BNP Paribas Global Markets, Datastream.

- (34) Francoski organi menijo, da je Komisija uporabila še posebej neugodno referenčno obdobje v zgodovini donosov obveznic BPF. Obdobje med 12. julijem in 16. oktobrom 2012, tj. od datuma, ko so bile težave PSA javno izpostavljene z obvestilom o načrtu prestrukturiranja, bi po mnenju francoskih organov zagotovilo boljšo oceno donosa obveznic.

2.3.2 POMOČ ZA PROJEKT „AVTOMOBILI 50 CO₂“

- (35) Javno financiranje, ki ga Francija namerava dodeliti projektu Avtomobili 50 CO₂, je del programa „prihodnjih naložb“ na podlagi zakona št. 2010-237 z dne 9. marca 2010 o spremembi finančnega zakona. Agencija za okolje in upravljanje z energijo (v nadaljnjem besedilu: agencija ADEME) je eden od upravljavcev⁽⁸⁾, ki jih je država pooblastila za upravljanje sredstev, usmerjenih v prihodnje naložbe. Skupni proračun agencije ADEME znaša 2,65 milijarde EUR.
- (36) V okviru programa prihodnjih naložb se projekt Avtomobili 50 CO₂ uvršča pod ukrep „Vozila prihodnosti“, ki je namenjen preskušanju in spodbujanju tehnologij in konfiguracij, ki porabijo manj energije in imajo manjši izpust toplogrednih plinov. Na podlagi tega ukrepa so bili v dveh razpisih za prijavo interesa (v nadaljnjem besedilu: RPI) izbrani različni tehnološki elementi:
- (a) energetske visoko učinkoviti motorji s kompresijskim vžigom nove generacije in menjalnik DCT so bili izbrani na RPI „Prenos moči in dodatna oprema za motorje z notranjim izgorevanjem“ (v nadaljnjem besedilu: RPI št. 1);

⁽⁸⁾ Glej seznam upravljavcev, kakor je določen v členu 8 navedenega zakona št. 2010-237 in Odloku št. 2010-442 z dne 3. maja 2010.

- (b) tehnologija električne hibridizacije je bila izbrana na RPI „Prenos moči, dodatna oprema in sistemi za shranjevanje energije z možnostjo ponovnega polnjenja za električna in hibridna vozila“ (v nadaljnjem besedilu: RPI št. 2).
- (37) Ukrep o vozilih prihodnosti je zajet predvsem v shemi pomoči SA.32466 (2011/X) ⁽⁹⁾, ki je izvzeta iz priglasitve na podlagi uredbe o splošnih skupinskih izjemah ⁽¹⁰⁾.
- (38) Francoski organi so predložili podrobnosti o javnem financiranju in obliki javnega financiranja, ki ga bodo zagotavljali posamezni projektni partnerji. Z izjemo projektne vodje PSA so zneski javnega financiranja, povezani z izvajanjem projekta Avtomobili 50 CO₂, pri vseh drugih partnerjih (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON in IC2MP) nižji od pragov za posamično priglasitev iz člena 6(1)(e) uredbe o splošnih skupinskih izjemah. Če tako javno financiranje pomeni državno pomoč v smislu člena 107 PDEU ⁽¹¹⁾, je že zajeto v navedeni izvzeti shemi SA.32466 (2011/X).
- (39) V skladu s členom 1(6)(c) pa se uredba o splošnih skupinskih izjemah ne uporablja za pomoč podjetjem v težavah, česar se je skupina PSA zagotovo držala vsaj 17. oktobra 2012, ko so francoski organi napovedali, da nameravajo dodeliti jamstvo skupini PSA. Pomoč, ki jo država namerava dodeliti PSA za podporo projekta Avtomobili 50 CO₂, tako ne more biti zajeta v shemi pomoči SA.32466 (2011/X) in ne more biti predmet urejanja posamezne priglasitve na podlagi Okvira Skupnosti za državno pomoč za raziskave in razvoj ter inovacije ⁽¹²⁾ (v nadaljnjem besedilu: okvir R&R&I) ⁽¹³⁾.
- (40) Za poenostavitev upravnih postopkov so stroški dejavnosti projekta Avtomobili 50 CO₂ razvrščeni enako kot stroški drugih partnerjev, tj. v kategorije iz uredbe o splošnih skupinskih izjemah (ki se ujemajo s kategorijami iz okvira R&R&I).
- (41) PSA zato opravlja dejavnosti, ki so uvrščene ⁽¹⁴⁾ med temeljne raziskave (v nadaljnjem besedilu: TR), industrijske raziskave (v nadaljnjem besedilu: IR) in eksperimentalni razvoj (v nadaljnjem besedilu: ER), za upravičene stroške, ki so podrobno opisani v tabeli 4:

Tabela 4

Stroški projekta Avtomobili 50 CO₂ glede na vrsto dejavnosti R&R (v tisoč EUR)

Stroški	Skupaj	Upravičeni ⁽¹⁾	TR	IR	ER
RPI št. 1	[260–330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
RPI št. 2	[50–110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Skupaj	[300–400]*	304 593,48	1 328,79	175 567,54	127 697,15

⁽¹⁾ Stroški projekta Avtomobili 50 CO₂ so bili uvrščeni v kategorije R&R iz člena 31(5) uredbe o splošnih skupinskih izjemah (ki se ujemajo s kategorijami iz točke 5.1.4 okvira R&R&I).

- (42) Skupna pomoč v višini 85,9 milijona EUR, ki jo država namerava dodeliti skupini PSA za ta del načrta prestrukturiranja, naj bi bila v obliki nepovratnih sredstev (24,5 milijona EUR) in vračljivih predplačil (61,4 milijona EUR). Njihova intenzivnost zajema 100 % upravičenih stroškov TM, 30 % IR in 25 % ER.

⁽⁹⁾ UL C 78, 11.3.2011, str. 33.

⁽¹⁰⁾ Uredba Komisije (ES) št. 800/2008 z dne 6. avgusta 2008 o razglasitvi nekaterih vrst pomoči za združljive s skupnim trgom z uporabo členov 87 in 88 Pogodbe (Uredba o splošnih skupinskih izjemah), (UL L 214, 9.8.2008, str. 3).

⁽¹¹⁾ V zvezi s tem Komisija ugotavlja zlasti, da javno financiranje (negospodarskih) raziskav zunaj raziskovalnih organizacij ne zajema elementa državne pomoči.

⁽¹²⁾ UL C 323, 30.12.2006, str. 1.

⁽¹³⁾ Glej zlasti zadnji odstavek točke 2.1 okvira R&R&I: „Pomoč za raziskave in razvoj ter inovacije za podjetja v težavah v smislu smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah [20] je izvzeta iz področja uporabe tega okvira“.

⁽¹⁴⁾ V smislu opredelitev iz člena 30(1), (2) in (3) uredbe o splošnih skupinskih izjemah (ki se ujemajo z opredelitvami iz člena 2(2)(e), (f) in (g) okvira R&R&I).

- (43) Natančneje, vračljiva predplačila bodo diskontirana na referenčno obrestno mero, ki se je uporabljala januarja 2012, ko je bil sprejet sklep o dodelitvi pomoči: 3,07 % za Francijo. PSA jih bo povrnila z različnimi metodami za posamezna RPI.
- (44) V zvezi z delom projekta, ki je povezan z RPI št. 1, so mogoče tri možnosti hibridizacije, ki bodo ocenjene hkrati: prek menjalnika eDCT, prek motorja in prek prostega teka. Shema vračila, ki bo odvisna od končne zasnove, izbrane v eni od faz odločanja v okviru projekta, bo v eni od naslednjih oblik:
- (a) ob izbiri hibridizacije prek menjalnika eDCT bo vračilo temeljilo na dveh delovnih enotah:
- [10–20] EUR* na motor s kompresijskim vžigom z močjo 40/50 kW in 70 kW od [500 000.–600 000.]* proizvedene enote, da se bo ta del predplačila povrnil do najbližjega zneska v evrih v štirih letih, po diskontirani vrednosti in na podlagi scenarija nominalne proizvodnje. Po tej 100-odstotni povrnitvi diskontiranega zneska bo skupina PSA še naprej plačevala zmanjšani znesek v višini [3–6] EUR na motor, proizveden za [1–3] let,
 - [30–40] EUR* na menjalnik eDCT od [50 000.–60 000.]* proizvedene enote, da se bo ta del predplačila povrnil do najbližjega zneska v evrih v petih letih, po diskontirani vrednosti in na podlagi scenarija nominalne proizvodnje. Po tej 100-odstotni povrnitvi diskontiranega zneska bo skupina PSA še naprej plačevala zmanjšani znesek v višini [5–10] EUR na proizvedeni menjalnik eDCT;
- (b) ob izbiri hibridizacije prek motorja bo povračilo temeljilo zgolj na delovni enoti motorja s kompresijskim vžigom z močjo 40/50 kW in 70 kW, za katero bo PSA plačala [10–20] EUR* na enoto od [500 000.–600 000.]* proizvedene enote, dokler diskontirani znesek ne bo v celoti povrnjen (po nominalnem scenariju v približno [0–5]* letih), nato pa [5–10] EUR* na enoto;
- (c) ob izbiri hibridizacije prek prostega teka bo povračilo prav tako izračunano na podlagi delovne enote motorja s kompresijskim vžigom z močjo 40/50 kW in 70 kW: PSA bo plačala [20–30] EUR* na enoto od [500 000.–600 000.]* proizvedene enote, dokler diskontirani znesek ne bo v celoti povrnjen (po nominalnem scenariju v približno [0–5]* letih), nato pa [5–10] EUR* na enoto.
- (45) V zvezi z delom projekta, ki je povezan z RPI št. 2, bo povračilo temeljilo na delovni enoti električnega pogonskega sistema: PSA bo povrnila [20–30] EUR* na enoto od [500 000.–600 000.]* proizvedene enote, dokler diskontirani znesek ne bo v celoti povrnjen (po nominalnem scenariju v približno [5–10]* letih), nato pa [5–10] EUR* na enoto.
- (46) Francoski organi menijo, da te metode omogočajo povrnitev predplačila po diskontirani vrednosti po scenariju, ki temelji na preudarnih in razumnih predpostavkah, po katerem bo rezultat projekta pozitiven, v primeru delnega neuspeha pa bo povračilo sorazmerno stopnji uspešnosti projekta.

2.4 NAČRT PRESTRUKTURIRANJA SKUPINE PSA

- (47) Načrt prestrukturiranja temelji na ukrepih za znižanje stroškov, ki so bili predstavljeni 26. oktobra 2011 (znižanje stroškov v višini 800 milijonov EUR, ki je v Evropi povzročilo ukinitvev 2 500 delovnih mest) in 15. februarja 2012 (dopolnilni ukrepi v skupnem znesku 200 milijonov EUR).
- (48) Načrt prestrukturiranja vključuje tri vrste ukrepov: prestrukturiranje industrije, zmanjšanje upravne strukture skupine in izvajanje projekta R in R Avtomobili 50 CO₂. Čeprav je skupina PSA prisotna v številnih državah po svetu, se ukrepi prestrukturiranja nanašajo predvsem na Francijo, kjer je večinski del proizvodnih sredstev skupine.

2.4.1 UKREPI PRESTRUKTURIRANJA GLEDE NA SISTEM INDUSTRIJSKE PROIZVODNJE

- (49) Temeljna ukrepa zadevata francoske obrate: zaprtje obrata Aulnay in znatno zmanjšanje zmogljivosti v obratih v Rennesu, ki bosta povzročila ukinitvev 4 400 delovnih mest. Ta ukrepa sta bistveni del splošne optimizacije proizvodnih obratov PSA.

- (50) Zaradi preteklega položaja v segmentu malih avtomobilov/večnamenskih vozil (v nadaljnjem besedilu: segment B) ima PSA v segmentu B znatno proizvodnjo zmogljivost, in sicer v Franciji (Aulnay, Poissy in Mulhouse), v Španiji (Madrid) in na Slovaškem (Trnava). Kljub ukrepom za racionalizacijo, ki se izvajajo od začetka 21. stoletja (zaprtje obrata Ryton v Združenem kraljestvu leta 2006 in zmanjšanje zmogljivosti v obratu Aulnay leta 2008), ima v segmentu B še vedno presežne zmogljivosti. Zaprtje obrata Aulnay bo proizvodnjo modelov 208, C3 in DS3 zmanjšalo za 155 000 vozil na leto v primerjavi z ureditvijo iz leta 2012, kar pomeni največje zmanjšanje zmogljivosti za 232 000 vozil na leto ter zgoščeno proizvodnjo segmenta B v obratih Poissy, Mulhouse in Trnava. Po mnenju francoskih organov bo ta ukrep trajnostno zmanjšal zmogljivost segmenta B in omogočil znaten prihranek režijskih stroškov v okviru skupine (v ocenjeni vrednosti [100–200]* milijonov EUR na leto).
- (51) Obrat Rennes se trenutno osredotoča na proizvodnjo vozil iz segmenta D in E ⁽¹⁵⁾. Še vedno se spoprijema z zmanjšanim povpraševanjem, zlasti za limuzine iz segmenta D. Prehod z 2,5 izmene na 2 izmeni, ukinitve nočne izmene in proizvodna minilinja bodo po mnenju francoskih organov omogočili omejitev proizvodnje na le Peugeot 508 (limuzina in karavan) in C5 (limuzina in karavan).
- (52) Dejavnosti R in R se bodo prav tako ustrezno zmanjšale (10 %) in ekipe bodo omejene zgolj na podporo na mestu samem (naloge razvoja, ki splošno koristijo dejavnosti skupine, bodo ukinjene).
- (53) PSA upa, da bo tako povečala učinkovitost evropske organizacije zlasti z boljšo uporabo obstoječih zmogljivosti in z večjo specializacijo obratov, v katerih se bo proizvodjalo le za eden ali dva segmenta. Cilj te reorganizacije je zmanjšati maloprodajno ceno posameznega vozila za približno [200–300]* do [200–300]*EUR.

2.4.2 UKREPI, POVEZANI Z UPRAVNO STRUKTURO SKUPINE PSA

- (54) Skupina PSA namerava reorganizirati upravne službe na vseh ravneh upravljanja. Ta reorganizacija bo povzročila skupno ukinitve 3 586 delovnih mest.
- (55) Hkrati je PSA na podlagi ukrepov prestrukturiranja napovedala, da bi rada prihranila 1 milijardo EUR pri nakupih (400 milijonov EUR) in režijskih stroških (600 milijonov EUR) ter v sodelovanju s skupino GM načrtuje zlasti izvajanje vrste ukrepov, povezanih z industrijskimi dejavnostmi, R in R ter splošnimi stroški.

2.4.3 PROJEKT R IN R AVTOMOBILI 50 CO₂

- (56) Kot del industrijskega prestrukturiranja skupina PSA načrtuje razvoj novih tehnologij hibridizacije, ki bodo po mnenju francoskih organov pripomogle k ponovni vzpostavitvi uspešnega poslovanja skupine. Če bo ta projekt R in R uspešen, bi lahko pomagal skupini PSA pri vzpostavitvi množične proizvodnje hibridnih dizelskih vozil v segmentu B (s težo med 900 kg in 1,3 tone) ter posledični diverzifikaciji njene proizvodnje v potencialno donosen segment. Čeprav imajo evropski potrošniki raje motorje s kompresijskim vžigom, bi bilo glavne komponente sistema hibridizacije ⁽¹⁶⁾ mogoče posledično prilagoditi bencinskim motorjem in jih tržiti po vsem svetu.
- (57) Namen projekta R in R Avtomobili 50 CO₂ je oblikovati in proizvajati hibridni pogonski sistem (ki ne omogoča ponovne polnitve) za segment B, na podlagi česar bi bilo mogoče omejiti emisije CO₂ teh vozil na 50 gramov na kilometer (v nadaljnjem besedilu: g CO₂/km), družinska vozila (segment C) pa na okoli 65 g CO₂/km. Cilj projekta je, da bi ta tehnologija postala ekonomsko dostopna čim širšemu krogu ljudi.

⁽¹⁵⁾ Segmenta D in E vključujeta „družinska“, „cestna“, „enoprostorna“ in „terenska“ vozila, katerih dimenzije so v Evropi povprečno med 4,40 metra in 5 metri. Del tega segmenta so limuzina in karavan Peugeot 508, enoprostorni avtomobil 807, cestno terensko vozilo Peugeot 4007 ter limuzina in karavan Citroën C5, Citroën DS5 in C8, terensko vozilo Citroën C-Crosser in Citroën C6.

⁽¹⁶⁾ Pomnilniška naprava, naprava za dovajanje električne energije in z njim povezana krmilna elektronika ter napetostni pretvornik, ki omogoča dvojno napetostno omrežje.

- (58) V tehničnem smislu bo projekt povezal energetske visoko učinkovite motorje s kompresijskim vžigom nove generacije z dvosklopčnim menjalnikom na lastni pogon, ki je združljiv s hibridizacijo (DCT), in nizkocenovno tehnologijo električne hibridizacije.
- (59) PSA bo vodila konzorcij R in R za projekt Avtomobili 50 CO₂.
- (60) Ta konzorcij bo vključeval tudi industrijske in akademske partnerje: pet velikih podjetij (Delphi, Mann & Hummel, Valeo in Rhodia), MSP (CTI), združenje (IRMA) in štiri raziskovalne organizacije (IFPEN, LACCO, IRCELYON in IC2MP).

2.4.4 POSLOVNI NAČRT SKUPINE PSA

- (61) Poslovni načrt skupine PSA zajema obdobje 2013–2017. Francoski organi so opredelili, da bodo običajni poslovni prihodki skupine po povprečnem scenariju od leta 2014 pozitivni in bodo znašali [1 200–2 000] * milijonov EUR, tj. [1–5]* % prihodkov. Uspešno poslovanje se bo izboljšalo predvsem z notranjimi ukrepi, ki jih zajema načrt prestrukturiranja. Ti vključujejo znatno zmanjšanje proizvodnih stroškov, izboljšanje denarnega toka in predpostavko, da bodo dejavnosti skupine PSA pridobile bolj svežo zemljepisno usmerjenost. Cilj je, da bi leta 2015 50 % prodaje skupine potekalo zunaj Evropske unije, zaradi česar bi bilo mogoče izkoristiti potencial rasti v teh delih sveta (zlasti na Kitajskem, v Braziliji itd.).
- (62) Francoski organi so predložili poslovni načrt skupine PSA do leta 2017. Načrt temelji na predpostavkah v zvezi z velikostjo evropskega trga in tržnih deležih PSA. Te predpostavke temeljijo na ocenah inštituta IHS Global Insight.
- (63) V zvezi z velikostjo evropskega trga je po mnenju francoskih organov leta 2013 napovedan 2,2-odstoten upad, ki naj bi mu leta 2014 in 2015 sledila 6-odstotna letna rast, leta 2016 in 2017 pa 3-odstotna letna rast. Tržni deleži PSA bodo leta 2013 dosegli [12–15]* %, leta 2014 [13–16]* %, leta 2015, 2016 in 2017 pa [11–15]* %.
- (64) V poslovni načrt so vključeni različni scenariji. Po „povprečnem“ scenariju bodo običajni poslovni prihodki skupine PSA od leta 2014 pozitivni in bodo znašali [1 200–2 000]* milijard EUR, tj. [1–5]* % prihodkov skupine. Leta 2017 naj bi dosegli [3 000–3 800] milijard EUR, tj. [2–6]* % prihodkov PSA. Po mnenju francoskih organov bo skupina PSA na podlagi te ravni donosnosti prejela bonitetno oceno, ob kateri se bo lahko neodvisno refinancirala na trgih. Izboljšana bonitetna ocena skupine bo samodejno vplivala na bonitetno oceno BPF.
- (65) Predvideni so tudi alternativni scenariji. Po „neugodnem“ scenariju bi prodaja znotraj skupine PSA (v primerjavi s povprečnim scenarijem) v Evropi od leta 2013 upadla za nadaljnjih 100 000 vozil na leto. Po „ugodnem“ scenariju bi se prodaja znotraj skupine PSA v Evropi od leta 2013 povečala za približno 100 000 vozil. V skladu s priglasenim poslovnim načrtom bi bili običajni poslovni prihodki celotne skupine PSA od leta 2014 pozitivni, tudi po neugodnem scenariju, (približno [1–5]* % prihodkov skupine PSA) in bi leta 2017 dosegli [2–6]* %. Vseeno bi bilo treba upoštevati, da napovedi za skupino PSA kažejo znatno povečanje prihodkov zunaj Evrope, tj. na hitro rastočih trgih. Iz te predpostavke je jasno, zakaj skupina PSA kljub pesimističnim napovedim za evropski trg pričakuje povečanje svoje prodaje: njen cilj je, da bi leta 2015 dosegla 50-odstotno prodajo zunaj Evrope.
- (66) V zvezi s trendi proizvodne zmogljivosti skupine PSA so francoski organi predložili dve tabeli s stopnjami uporabe pristana⁽¹⁷⁾ za posamezni obrat pred prestrukturiranjem skupine in po njem. Te stopnje ostajajo z izjemo obrata Poissy enake. Francoski organi poudarjajo, da uspešnega poslovanja posameznega obrata ni mogoče izmeriti neodvisno od uspešnosti poslovanja skupine PSA. Avtomobilsko dejavnost skupine PSA je treba proučiti po vseh posameznih tržnih segmentih. Po mnenju francoskih organov ima vsak obrat portfelj vozil, ki bi jih lahko proizvajal. Če imajo nekateri obrati manjše ali višje stopnje uporabnosti, so ta odstopanja običajno poznana in se upravljajo v skladu z življenjskim krogom izdelkov.

⁽¹⁷⁾ Zmogljivost „pristana“ je industrijski standard. Predvideva dvoizmensko osemurno delo v vsakem obratu, ki traja 235 dni na leto. Stopnja uporabe pristana pomeni število vozil, ki se dejansko proizvedejo v vsakem obratu v primerjavi z zmogljivostjo pristana.

Tabela 5

Napovedani prihodki po treh scenarijih za skupino PSA (v milijonih EUR)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Povprečni scenarij	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]
Neugodni scenarij (100 000 vozil manj na leto)	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]
Ugodni scenarij (100 000 vozil več na leto)	[57 000–62 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]	[65 000–70 000]

Tabela 6

Napovedani prihodki po treh scenarijih za avtomobilski oddelek (v milijonih EUR)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Povprečni scenarij	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]
Neugodni scenarij (100 000 vozil manj na leto)	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]
Ugodni scenarij (100 000 vozil več na leto)	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]

2.4.5 IZRAVNALNI UKREPI, KI SO JIH FRANOSKI ORGANI PRVOTNO PRIGLASILI

- (67) Skupina PSA je napovedala ukrepe prestrukturiranja, s katerimi bo zmanjšala svojo proizvodno zmogljivost ter prisotnost na trgu, zlasti zaradi zaprtja obrata Aulnay (v katerem je zaposlenih 3 000 delavcev) in znatnega zmanjšanja zmogljivosti v obratu Rennes, kar bo povzročilo ukinitvev 1 400 delovnih mest. Poleg tega je načrtovana ali se je že izvedla prodaja dobičkonosnih sredstev, zlasti odprtje dostopa do kapitala družbe Gefco, prodaja nekaterih nepremičnin in prodaja družbe za najem avtomobilov Citer. Skupina PSA je napovedala tudi zmanjšanje naložbenih odhodkov, zaradi česar se bo stopnja njene proizvodnje zmogljivosti zmanjšala pod prvotno stopnjo, načrtovano pred začetkom težav.
- (68) Francoski organi so poleg tega predlagali naslednje izravnalne ukrepe:
- nadaljnja zmanjšanja naložb v osnovna sredstva (2.4.5.1),
 - prenos zmogljivosti obrata Sevelnord konkurentu (2.4.5.2),
 - prekinitev razvoja in proizvodnje priključne hibridne tehnologije (2.4.5.3),
 - določitev največje stopnje prodora na trg za BPF (2.4.5.4).

Ti ukrepi dopolnjujejo ukrepe prestrukturiranja, ki so bili načrtovani v prvotnem srednjeročnem načrtu iz leta 2012 ⁽¹⁸⁾.

2.4.5.1 Nadaljnja zmanjšanja naložb skupine PSA

- (69) Načrtovana so nadaljnja zmanjšanja naložb v osnovna sredstva (ki presegajo prvotne vrednosti iz srednjeročnega načrta iz leta 2012): 300 milijonov EUR za leto 2013 ter 500 milijonov EUR na leto za leto 2014 in 2015. Načrt za obdobje 2013–2015 (naložbe v osnovna sredstva ter R in R) je bil torej popravljen navzdol z 9,9 milijarde EUR na 8,6 milijarde EUR, kar pomeni 13-odstotno zmanjšanje med obema načrtoma. Ta znesek je 27 % manjši od povprečja za obdobje 2011–2012.

⁽¹⁸⁾ Srednjeročni načrt je dokument, ki ga uporablja oddelek za finančno poslovanje skupine PSA in je namenjen predstavitvi napovedi rezultatov skupine za prihodnja leta.

- (70) Naložbe PSA se bodo tako zmanjšale za 3,3 milijarde EUR na leto na povprečno 2,86 milijarde EUR na leto. To zmanjšanje v višini 1,3 milijarde EUR bo večinoma (v več kot 80 %) zadevalo avtomobilsko dejavnost skupine v Evropi.
- (71) Po mnenju francoskih organov bo zmanjšanje naložb v osnovna sredstva znatno oslabilo zmožnost skupine za konkuriranje na trgu. Nadaljnje zmanjšanje nekaterih naložb v R in R ter naložb v osnovna sredstva bo imelo tudi druge zelo negativne posledice za PSA. Natančneje, skupino PSA bo to znatno prizadelo v smislu njene zmožnosti:
- (a) izpolnjevanja pričakovanj strank, ki veliko pričakujejo od učinka celotne palete in tehnologij, ki jih skupina PSA ne bo več ponujala;
 - (b) odziva na razvoj konkurentov;
 - (c) da bi sama industrializirala nekatere privlačne tehnologije, ki jih bo morala zdaj kupiti od konkurentov, s čimer si bo zmanjšala marže;
 - (d) da bi izkoristila nekatere davčne spodbude, kot so tiste, povezane s CO₂, itd.
- (72) To zmanjšanje bo vključevalo zlasti:
- ukinitve proizvodnje Citroënovega modela C6 31. decembra 2012 in neobnovitev Peugeotovega modela 607 (segment E) (a),
 - ukinitve vozil Bipper/Nemo leta 2015, dve leti pred načrtovano ukinitvijo, in neobnovitev teh vozil (segment B – lahka gospodarska vozila) (b),
 - ukinitve motorjev s kompresijskim vžigom, večjih od dveh litrov (segment D) (c).
- (a) Ukinitve proizvodnje modelov Citroën C6 in Peugeot 607**
- (73) Ta izravnalni ukrep vključuje vidika, ki sta splošno povezana s segmentom E:
- ukinitve modela Citroën C6, ki je bila načrtovana za leto 2016, od leta 2013 ter
 - neobnovitev modelov Citroën C6 in Peugeot 607.
- (74) Zgolj pri prvem vidiku skupina PSA ocenjuje, da bo izgubila 3 000 vozil (tj. 1 000 vozil na leto), kar bo v obdobju treh let pomenilo izgubo prihodkov v višini 90 milijonov EUR. Model C6 je del segmenta E, tj. segmenta „vrhunskih“ avtomobilov. Po lastnih ocenah skupine PSA naj bi ta segment leta 2013 zajemal 5,7 % evropskega avtomobilskega trga.
- (75) Po mnenju francoskih organov bo neobnovitev vrhunske palete vozil skupine znatno zmanjšala njeno pokritost trga. Potencialni obseg najnovejšega modela Peugeot 607 bi znašal približno 20 000 vozil na leto, kar pomeni izgubo prihodkov v višini približno 500 milijonov EUR. Potencialni obseg najnovejšega modela Citroën C6 bi znašal približno 7 000 vozil na leto, kar pomeni izgubo prihodkov v višini približno 200 milijonov EUR.
- (76) Neobnovitev zaveze v zvezi z modeloma Citroën C6 in Peugeot 607 zajema obdobje 2016–2018. Skupina PSA ocenjuje, da bo učinek tega dela ukrepa vključeval 40 500 vozil, tj. prihodke v višini 1,05 milijarde EUR. Neobnovitev teh modelov bo PSA omogočila tudi ukinitve podobnih naložb od leta 2013 (običajno obdobje za razvoj novega vozila je tri leta).
- (77) Po mnenju francoskih organov bo ta izravnalni ukrep posredno vplival na največji negativni učinek na podobo blagovne znamke skupine PSA. Pomanjkanje modelov v segmentu E (in/ali močnih motorjev) bi ji na primer preprečevalo, da bi se lahko odzivala na nekatera povabila k oddaji ponudb. Poleg tega bi izstop skupine PSA iz segmenta E pomenil tudi, da bi se posamezniki, ki se zanimajo za vrhunske modele, manj zanimali za mrežo skupine PSA, kar skupini ne bi pomagalo pri premiku blagovnih znamk v zgornji segment trga, vključno s segmentom B (linija DS). Skupina PSA ocenjuje, da bi negativni učinek na povabila k oddaji ponudb za skupine vozil znašal 2 000 vozil na leto, kar bi pomenilo letno izgubo prihodkov v višini 30 milijonov EUR, tj. skupno 180 milijonov EUR za 12 000 vozil.

- (78) Skupina PSA na splošno ocenjuje, da bi učinek tega izravnalnega ukrepa povzročil izgubo prihodkov v višini 1,32 milijarde EUR.

(b) Ukinitev in neobnovitev modela Bipper/Nemo

- (79) Bipper/Nemo je gospodarsko vozilo, ki se trži pod dvema različnima imenoma. Predlagani ukrep je sestavljen iz dveh delov:
- neobnovitve (tj. odsotnosti nove generacije) vozil Bipper/Nemo od leta 2017, katere učinek v smislu prihodkov PSA ocenjuje na 1 milijardo EUR, in
 - predčasno ukinitev sedanjih vozil Bipper/Nemo, ki je bila načrtovana za leto 2017, od leta 2015, katere učinek v smislu prihodkov je ocenjen na 560 milijonov EUR.
- (80) PSA je leta 2012 prodala 35 650 vozil Bipper/Nemo (16 678 potniških vozil Bipper (v nadaljnjem besedilu: PV) in gospodarskih vozil (v nadaljnjem besedilu: GV) ter 18 972 vozil Nemo (PV in GV)), pri čemer je povprečni prihodek na enoto znašal 8 950 EUR, skupni letni prihodki pa 319 milijonov EUR.
- (81) Modeli GV Bipper/Nemo so del segmenta B LCV – lahka gospodarska vozila ⁽¹⁹⁾; leta 2012 je ta segment obsegal 3,7 % evropskega trga lahkih gospodarskih vozil. PSA je imela na njem 49-odstotni tržni delež. Leta 2012 je skupina PSA tržila 26 674 GV Nemo/Bipper na skupnem trgu 54 514 enot. Leta 2012 je skupina PSA prodala 8 976 PV (kar je ustrezalo 10-odstotnemu tržnemu deležu).
- (82) Po mnenju francoskih organov trženje teh vozil ne ustvarja neto dobičkov v obdobju življenjske dobe vozila, predvsem ker modeli na začetku življenjske dobe niso takoj dobičkonosni. Ta vozila tako postanejo dobičkonosna šele po prvi generaciji.
- (83) Skupina PSA meni, da bi učinek tega izravnalnega ukrepa povzročil izgubo prihodkov v višini 1,56 milijarde EUR.

(c) Motorji s kompresijskim vžigom, večji od dveh litrov

- (84) Na podlagi predlaganega izravnalnega ukrepa se bo proizvodnja motorjev, večjih od dveh litrov, ukinila najpozneje do takrat, ko bo začel veljati standard EURO 6. Po mnenju francoskih organov ima skupina PSA industrijske vire za proizvodnjo takih motorjev, zlasti različice EURO 6 motorja DW12. V nasprotju s konkurenti njeni bencinski motorji niso večji od dveh litrov (omejeni so na 1,6-litrski turbomotor). Ta ukrep bo tako prizadel zlasti segment D.
- (85) Prodaja potniških vozil skupine PSA v segmentu D je imela leta 2012 1-odstotni delež na evropskem trgu (tj. 150 000 vozil). V uspešnejših letih je prodaja vozil skupine PSA, ki presegajo dva litra, dosegla 30 000 vozil. Skupina PSA je v ocene učinka ukrepa vključila 10 000 vozil na leto, kar pomeni približno 20-odstotni delež v segmentu D.
- (86) Na podlagi preteklih podatkov o registracijah dizelskih PV z motorjem, večjim od dveh litrov, za leto 2011 in 2012 PSA meni, da bi razvoj palete priključnih hibridnih dizelskih PV povečal število vozil z motorji, katerih zmogljivost presega dva litra (ali imajo enako moč), za skupino PSA na 30 000–40 000 enot. Po mnenju francoskih organov ta ukrep pomeni 10 000 vozil na leto, tj. izgubo letnih prihodkov v višini 200 milijonov EUR.

2.4.5.2 Prenos zmogljivosti obrata Sevelnord konkurentu

- (87) Na podlagi tega ukrepa naj bi skupina PSA prenesla zmogljivosti obrata Sevelnord družbi Toyota. Obrat Sevelnord je bil zgrajen leta 1988 kot del razširitve dejavnosti družbe Société Européenne de Véhicules Légers (v nadaljnjem besedilu: družba Sevel) pod skupnim nadzorom (v nadaljnjem besedilu: skupno podjetje) s skupino Fiat. Ta obrat je imel leta 2011 2 700 zaposlenih in je proizvajal povprečno 420 vozil na dan (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). V njem je bilo leta 2011 proizvedenih skupno 94 843 vozil.

⁽¹⁹⁾ LCV: lahko gospodarsko vozilo.

- (88) Ko se je družba Fiat hotela umakniti iz partnerstva pri skupnem podjetju s skupino PSA pri obratu Sevelnord, je PSA podpisala sporazum o sodelovanju z družbo Toyota, na podlagi katerega naj bi skupina PSA proizvajala lahka gospodarska vozila, ki bi jih družba Toyota tržila v Evropi kot svojo znamko. To bi družbi Toyota omogočilo, da bi po najnižjih stroških vzpostavila znaten krog strank.
- (89) Na podlagi tega sporazuma naj bi skupina PSA lahka gospodarska vozila sprva (od druge polovice leta 2013) dobavljala iz obstoječih palet Peugeot Expert in Citroën Jumpy (dobava G9). V sporazumu je določeno tudi sodelovanje pri novi generaciji vozil, ki naj bi jih proizvajala skupina PSA (dobava KO).
- (90) Francoski organi navajajo, da skupina PSA meni, da bi lahko tudi brez sporazuma z družbo Toyota poskrbela za uspešnost dejavnosti proizvodnje lahkih gospodarskih vozil. Pogodba z družbo Toyota tako ni ključna za neprekinjeno delovanje tega obrata.
- (91) Francoski organi poudarjajo, da ta ukrep pomaga pri omejevanju prisotnosti skupine PSA na trgu, kar neposredno koristi njenim konkurentom, saj:
- (a) bo skupina PSA skoraj 30 % svoje proizvodne zmogljivosti v obratu Sevelnord prenesla družbi Toyota;
 - (b) bo ta sporazum njenemu glavnemu konkurentu, družbi Toyota, omogočil dostop do trga, na katerem do zdaj ni bil prisoten, in razširitev njegove palete gospodarskih vozil;
 - (c) ta sporazum daje neposredno in gotovo konkurenčno prednost družbi Toyota, ker ji omogoča pridobitev velikega dela marže na vozila, ki so zajeta v sporazumu, ter strank in njihove lojalnosti na trgu, na katerem ni prisotna;
 - (d) ta ukrep zadeva enega od trgov, na katerem je skupina PSA še posebej prisotna (21 % na evropski ravni leta 2011).
- (92) V smislu prihodkov je učinek tega ukrepa ocenjen na 443 milijonov EUR.

2.4.5.3 *Ukinitev proizvodnje in razvoja priključne hibridne tehnologije*

- (93) Skupina PSA bo zmanjšala svojo prisotnost na trgu s prekinitvijo sporazuma, ki ga je 25. oktobra 2011 podpisala z družbo BMW za ustanovitev skupnega podjetja za razvoj in proizvodnjo tehnologije za hibridna in električna vozila.
- (94) Skupno podjetje je razvijalo in proizvajalo vse električne komponente, ki so potrebne za električni pogonski sistem. Skupina PSA in družba BMW sta vložili več kot 100 milijonov EUR v ta projekt, pri katerem je proti koncu leta 2011 v središču za R in R v Münchnu sodelovalo 400 delavcev. Zaprtje skupnega podjetja bo pomenil umik skupine PSA iz segmenta priključnih hibridnih vozil na podlagi prekinitve sporazuma o skupnem podjetju z družbo BMW (segment C).
- (95) Z zaprtjem skupnega podjetja se bo skupina PSA po mnenju francoskih organov do leta 2016 permanentno umaknila iz obetavnega segmenta in izgubila dostop do približno 6 % trga. Skupina PSA bo izgubila tudi sporazum, ki je pomemben zaradi blagovne znamke, ki ji jo omogoča status partnerice družbe BMW.
- (96) Umik skupine PSA iz skupnega podjetja z družbo BMW bo imel dve posledici:
- (a) Obvestilo o ukinitvi priključne hibridne tehnologije bo škodilo podobi skupine v tem segmentu in bo od leta 2013 vplivalo na prodajo dizelskih hibridov skupine PSA. Skupina PSA ocenjuje, da bo ta učinek (na podlagi 10-odstotnega obsega) znašal 3 000 vozil na leto, tj. letno izgubo prihodkov v višini 60 milijonov EUR.
 - (b) Drugič, ukinitve razvoja priključne hibridne tehnologije, ki naj bi jo začeli proizvajati leta 2016, bo povzročila povprečno zmanjšanje 20 000 vozil v triletnem obdobju, tj. povprečno letno izgubo prihodkov v višini 400 milijonov EUR.
- (97) Skupina PSA ocenjuje, da bi skupni učinek tega ukrepa pomenil izgubo prihodkov v višini 1,56 milijarde EUR.

2.4.5.4 Zaveza za najvišjo stopnjo prodora na trg za BPF

- (98) Francoski organi se nameravajo zavezati, da bodo upoštevali najvišjo stopnjo prodora na trg ⁽²⁰⁾. Po mnenju francoskih organov se je ta stopnja za BPF in njene konkurente v zadnjih letih močno povišala, v primeru BPF s 27,5 % leta 2009 na 29,8 % leta 2012, v primeru banke RCI Banque SA ⁽²¹⁾ pa v istem obdobju s 30 % na 35 %, kakor je razvidno iz spodnje tabele 7.
- (99) Francoski organi predvidevajo to zavezo zlasti, ker menijo, da lahko stopnjo prodora na trg brez težav spremljajo prek javnih virov.
- (100) Načrtovana zaveza ima različne strukture za leto 2013, 2014 in 2015. V posameznih evropskih državah (v skupini G10 ⁽²²⁾), v katerih trguje BPF, naj leta 2013 ne bi presežala stopnje H2 2012 z razponom spreminjanja stopnje prodora na trg +1.
- (101) Francoski organi menijo, da bodo hitre spremembe v sektorju v naslednjih obdobjih zahtevale napoved spreminjanja zaveze BPF na podlagi teh sprememb. Zato je predlagano povečanje stopnje prodora na trg, ki jo BPF dosega v letu „n – 1“, z določitvijo najvišje stopnje prodora na trg za leto „n“ na podlagi sprememb te stopnje v letu „n – 1“ med evropskimi konkurenti BPF. To bi moralo preprečiti oddaljitev BPF od trendov v svojem konkurenčnem okolju.
- (102) Zaveza za najvišjo stopnjo prodora BPF na trg v skupini G10 za leto „n“ bo od 31. decembra 2013 tako enaka stopnji, ki jo je BPF v tej skupini dosegla v letu „n – 1“, in prilagojena spremembi v stopnji prodora na trg pri primerljivih podjetjih v letu „n – 1“, vendar učinek te prilagoditve ne sme zajemati zmanjšanja stopnje prodora BPF na trg pod minimum. Primerljiva podjetja, ki so bila predlagana, so „zahodnoevropski“ oddelek banke RCI Banque SA in „evropski“ oddelek finančnih služb družbe Volkswagen (v nadaljnjem besedilu: FSDV). Za zaščito pred nepredvidljivimi spremembami pri konkurentih in ohranitev stopnje prodora BPF na trg na ravni, ki je dejansko nižja od ravni njenih konkurentov, bo najvišja stopnja prodora na trg v skladu s stopnjo prodora na trg G10 v drugi polovici leta 2012 znašala 32,4 %.

Tabela 7

Stopnje prodora BPF na trg za nova vozila po posamezni državi in glavnem zemljepisnem območju (v %)

	Najvišja stopnja H2 2012*	Razpon spreminjanja	Predlagana najvišja stopnja*
Nemčija	[...]	+ 1,0	[...]
Avstrija	[...]	+ 1,0	[...]
Belgija	[...]	+ 1,0	[...]
Italija	[...]	+ 1,0	[...]
Španija	[...]	+ 1,0	[...]
Nizozemska	[...]	+ 1,0	[...]
Portugalska	[...]	+ 1,0	[...]
Švica	[...]	+ 1,0	[...]
Francija	[...]	+ 1,0	[...]
Združeno kraljestvo	[...]	+ 1,0	[...]

⁽²⁰⁾ To je razmerje, ki se izračuna na podlagi primerjave prodaje vozil, ki se financira iz posojil banke BPF, s skupno prodajo skupine PSA.

⁽²¹⁾ Banka RCI Banque SA je hčerinska družba družbe Renault SAS, ki je njena edina lastnica. Banka RCI Banque financira prodajo blagovnih znamk skupine Renault in skupine Nissan.

⁽²²⁾ Nemčija, Avstrija, Belgija, Italija, Španija, Nizozemska, Portugalska, Švica, Francija, Združeno kraljestvo.

	Najvišja stopnja H2 2012*	Razpon spreminjanja	Predlagana najvišja stopnja*
Skupaj G5 ⁽¹⁾	33,3	+ 1,0	34,3
Skupaj M5 ⁽²⁾	27,3	+ 1,0	28,3
Skupaj G10 ⁽³⁾	32,4	+ 1,0	33,4

⁽¹⁾ Skupna stopnja za G5 vključuje naslednje države: Francijo, Nemčijo, Italijo, Španijo in Združeno kraljestvo.

⁽²⁾ Skupna stopnja za M5 vključuje naslednje države: Belgijo, Nizozemsko, Švico, Avstrijo in Portugalsko.

⁽³⁾ Skupna stopnja za G10 vključuje deset držav, ki so vključene v to tabelo.

2.4.6 OCENA STROŠKOV PRESTRUKTURIRANJA IN NJIHOVEGA FINANCIRANJA

- (103) Stroški prestrukturiranja so ocenjeni na 1 708,9 milijona EUR. Načrtovani so naslednji ukrepi: zaprtje proizvodnje v obratu Aulnay, ki zaposluje 3 000 delavcev, leta 2014, preselitev proizvodnje iz pariške regije v Poissy in regeneracija obrata Aulnay. Ti stroški naj bi med letoma 2012 in 2017 znašali [400–500]* milijonov EUR. Stroški racionalizacije industrijskega sistema v obratu Rennes, v katerem naj bi prezaposlili 1 400 od skupno 5 600 zaposlenih, naj bi med letoma 2012 in 2017 znašali [100–200]* milijonov EUR. Racionalizacija organizacije skupine PSA prek načrtov GPEC 1 in 2 („Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences“ [Napovedano vodenje zaposlovanja in kompetenc]) naj bi v letu 2012 in 2013 povzročila skupne stroške v višini [500–600]* milijonov EUR. Poudariti bi bilo treba, da se načrta GPEC 1 in GPEC 2 ne prekrivata, prav tako pa se ne prekrivajo stroški prestrukturiranja obratov Aulnay in Rennes. Stroški drugih ukrepov, zlasti prestrukturiranja evropskega trgovanja in zmanjšanje osebja pri PCR (Peugeot Citroën Retail), ki je del trgovske mreže PSA, usmerjene predvsem v južno Evropo, naj bi znašali [100–200] milijonov EUR. Poleg tega stroški dejavnosti PSA v zvezi s projektom Avtomobili 50 CO₂ znašajo [300–400]* milijonov EUR.
- (104) Za financiranje teh stroškov prestrukturiranja skupina PSA od začetka leta 2012 izvaja program prodaje sredstev, ki je skupini PSA prinesla naslednja sredstva:
- (a) prodaja družbe Gefco decembra 2012: 878 milijonov EUR ⁽²³⁾;
 - (b) prodaja družbe Citer februarja 2012: 449 milijonov EUR;
 - (c) prodaja nepremičnin (vključno s sedežem) leta 2012: 628,7 milijonov EUR.
- (105) Po mnenju francoskih organov je skupina PSA v prosti denarni pretok že izpustila 1 956 milijard EUR, ki naj bi se ponovno investirale v prestrukturiranje skupine PSA, da bi se ponovno vzpostavilo njeno uspešno poslovanje.
- (106) Glede likvidnosti bodo zasebne banke na podlagi novega bančnega konzorcija za odobravanje dolgoročnih posojil skupini v obdobju prestrukturiranja ponudile finančno injekcijo v višini 11,6 milijarde EUR.

2.5 NAČRT ZA USPEŠNO POSLOVANJE BPF

- (107) Načrt, ki so ga predložili francoski organi, vključuje finančne projekcije in finančni načrt za BPF do konca 2015. Po mnenju francoskih organov bo donos BPF iz lastniških instrumentov od leta 2014 [5–10]*-odstoten, leta 2016 pa [10–20]*-odstoten. Poudarjajo, da v skladu s prakso odločanja Komisije donos iz lastniških instrumentov, ki kaže uspešnost poslovanja banke, znaša med 8 in 12 %.

2.5.1 NAČRT FINANCIRANJA

- (108) BPF načrtuje povečanje dolgoročnega bančnega financiranja za [0–5]* milijard EUR do konca leta 2012 na [5–10]* milijard EUR do konca leta 2015. Banka je poleg tega začela ponujati depozitni produkt za posameznike, ki bo leta 2015 v skladu s finančnimi projekcijami zagotovil financiranje v višini [800–900]* milijonov EUR (v primerjavi z ničlo konec leta 2012). Finančna sredstva iz listinjenja in izdaj EMTN bodo pridobljena po istem obdobju.

⁽²³⁾ Prodaja neto stroškov v višini 797 milijonov EUR, ki se jim doda posebna dividenda v višini 100 milijonov EUR in od katerih se odšteje 19 milijonov EUR, ki ustrezajo ukinitvi bruto marže samofinanciranja.

Tabela 8

Denarni tok BPF v obdobju prestrukturiranja*

[...]*

- (109) Napovedano je, da se bosta bilančna vsota banke in posledično njeno financiranje v obdobju, zajetem v projekciji, postopoma povečevala, in sicer s 27 186 milijonov EUR konec leta 2012 na [> 28 000] milijonov EUR konec leta 2015.

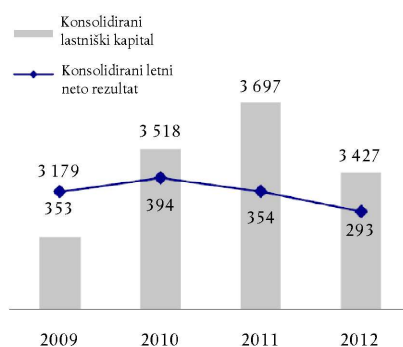
2.5.2 DONOSNOST IN SOLVENTNOST

- (110) BPF je bila v preteklosti donosna, kar je razvidno iz spodnjega grafa 1. Konec leta 2012 je bila stopnja kapitalizacije, ki se meri z deležem navadnega lastniškega temeljnega kapitala ⁽²⁴⁾, 13-odstotna.

Graf 1

Pretekla donosnost BPF

LASTNIŠKI KAPITAL IN NETO REZULTAT
31. DECEMBRA 2012 (v milijonih EUR)



- (111) Banka meni, da se bo med prestrukturiranjem skupine še vedno ustvarjal dobiček, kakor je razvidno iz spodnje tabele 9.

Tabela 9

Napovedi v zvezi z donosnostjo BPF

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Donos iz lastniških instrumentov*	8,0	[4–6]	[6–8]	[8–10]	[10–12]	[10–12]

- (112) Na podlagi predloženih informacij upniki ne bi bili prikrajšani ob morebitnem zaprtju BPF. Če bi bila prepuščena upravljanju z zmanjšanim portfeljem, bi po treh letih še vedno dosegala presežek likvidnosti med [1–3]* milijarde EUR in [24]* milijard EUR po scenariju izjemnih situacij v odvisnosti od ravni izjemnih situacij.

- (113) Sredstva BPF imajo zelo kratko zapadlost, ki je povprečno krajša kot pri njenih obveznostih.

- (114) Strošek tveganja banke se je z [...]* leta 2011 povečal na [...]* leta 2012. Problematične terjatve so se postopno povečevale s 3 % konec leta 2008 na 4,2 % konec leta 2012.

⁽²⁴⁾ Delež navadnega lastniškega temeljnega kapitala je kapitalski količnik, na podlagi katerega se ocenjuje solventnost bank. Lastniški kapital povezuje s sredstvi, ki jih imajo v lasti (tveganju prilagojena sredstva).

2.5.3 STOPNJA PRODORA NA TRG

- (115) Po mnenju francoskih organov približno 29,8-odstotna stopnja prodora BPF na trg (leta 2012) pri prodaji vozil znotraj skupine PSA pomeni, da financira velik delež povpraševanja po vozilih, ki jih proizvaja skupina PSA, ter je ključna za financiranje njenega trgovanja in celoten sektor vozil, vključno s trgovskimi mrežami in strankami.
- (116) Poudarjajo, da je v načrtu napovedi predvideno nadaljnje rahlo povečevanje stopnje prodora na trg med letoma 2011 in 2017. To povečevanje temelji na številnih dejavnikih:
- (a) postopnem delnem umiku tradicionalnih bank iz tega sektorja, ker jih finančne in kapitalske omejitve, povezane zlasti z začetkom veljavnosti svežnja Basel III, selektivno silijo, da upravljajo svoje bilance stanja;
 - (b) povečanju finančnih potreb potrošnikov ob znatnem zmanjšanju kupne moči v Evropi;
 - (c) ravni obrestnih mer, ki so trenutno izjemno nizke, kar bo spodbujalo izposojanje za financiranje nakupa vozil, ter
 - (d) trendu, da se vozila spreminjajo v vsakodnevno potrošno blago, kar se bo izražalo v povečanju financiranja z izposojanjem in mesečnimi plačili.
- (117) Razvoj stopnje prodora BPF na trg po zemljepisnem območju in po segmentu (B, C, D, H in GV) je prikazan v spodnji tabeli 10 (VP pomeni „vozilo Peugeot“, VC pa „vozilo Citroën“).

Tabela 10

Stopnja prodora BPF na trg po zemljepisnem območju, segmentu vozil in znamki (v %)

%	VP			VC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Francija						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
GV						
Skupaj						
Združeno kraljestvo						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						

%	VP			VC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segment D						
Segment H						
GV						
Skupaj						
Nemčija						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
GV						
Skupaj						
Italija						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
GV						
Skupaj						
Španija						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
GV						
Skupaj						
Skupaj G5						
Segment B	[28–33]	[31,6–36,6]	[33,1–38,1]	[26,5–31,5]	[29–34]	[34,4–39,4]
Segment C	[20,4–25,4]	[21,6–26,6]	[22,7–27,7]	[18,9–23,9]	[25,5–30,5]	[29,1–34,1]

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

2.5.4 ODVISNOST SKUPINE

- (118) Po mnenju francoskih organov je bonitetna ocena BPF povezana z bonitetno oceno PSA, kar dokazuje tudi tesna povezava med donosi obveznic skupine in banke.
- (119) Bonitetne agencije so v svojih poročilih povezale bonitetni oceni skupine PSA in BPF ter določile, da lahko razlika med bonitetno oceno skupine in bonitetno oceno interne banke znaša največ dve stopnji ⁽²⁵⁾. Bonitetna ocena BPF je bila 14. februarja 2013 znižana na „stopnjo nevlaganja“.

2.6 PRITOŽBA

- (120) Anonimni pritožnik meni, da bo jamstvo Francije BPF omogočilo, da bo trgovcem in strankam PSA ponujala kredite po privlačnejših pogojih kot interne banke konkurenčnih avtomobilskih proizvajalcev.

3. RAZLOGI ZA ZAČETEK POSTOPKA

- (121) Komisija je v sklepu o začetku postopka naštel naslednje dvome:

3.1 NAČRT ZA USPEŠNO POSLOVANJE BPF

- (122) V zvezi z načrtom za uspešno poslovanje BPF, ki ga je treba proučiti glede na Sporočilo o bančništvu, Komisija dvomi na podlagi trajnih težav glede uspešnosti poslovanja skupine PSA kot celote.

3.2 NAČRT PRESTRUKTURIRANJA SKUPINE PSA

- (123) V zvezi z načrtom prestrukturiranja industrijske skupine, ki ga je treba proučiti glede na smernice za reševanje in prestrukturiranje, Komisija dvomi o naslednjih vidikih:

3.2.1 DVOMI O PONOVI VZPOSTAVITVI USPEŠNEGA POSLOVANJA

- (124) Komisija je prosila tretje strani, naj predložijo pripombe o:

- (a) predpostavkah glede razvoja avtomobilskega trga v Evropi in drugje po svetu ter zlasti o tem, ali so bile te predpostavke dovolj previdne;

⁽²⁵⁾ Bonitetna agencija Moody's je zaradi jamstva, ki ga prejema BPF, določila, da ta razlika trenutno znaša tri stopnje.

- (b) ukrepov prestrukturiranja, ki naj bi ponovno vzpostavili uspešno poslovanje skupine;
- (c) morebitni vlogi projekta Avtomobili 50 CO₂ pri ponovni vzpostavitvi uspešnega poslovanja, zlasti, ali je bila ta naložba v R in R, na podlagi katere se je začel izvajati program raziskav blage hibridizacije, skladna s hkratnim obvestilom o ukinitvi priključne hibridne tehnologije, ki naj bi jo skupina uspešno razvila.

3.2.2 DVOMI O IZRAVNALNIH UKREPIH

- (125) Komisija je prosila za pripombe tretjih strani o opredelitvi predlaganih ukrepov kot izravnalnih ukrepov v smislu „smernic za reševanje in prestrukturiranje“, njihovi količinski opredelitvi in zmožnosti izravnave tveganj izkrivljanja konkurence na podlagi pomoči.

4. PRIPOMBE FRANCIJE V ZVEZI S SKLEPOM O ZAČETKU POSTOPKA

4.1 O ZNESKU POMOČI

- (126) Francoski organi menijo, da znesek pomoči ne more ustrezati nominalnemu znesku jamstva, da bodo izdaje BPF nujno izvedene s spremenljivo likvidnostjo in premijo za tveganje, ki bo nedvomno višja od 24 bazičnih točk, izmerjenih med izdajo, ki je bila izvedena na podlagi pomoči za reševanje, ter da bi se moralo za pretekle donose BPF upoštevati trimesečno referenčno obdobje.
- (127) Po mnenju francoskih organov v tem primeru nista izpolnjena dva kumulativna pogoja, na podlagi katerih bi bil lahko znesek pomoči enako visok kot znesek jamstva, tj. velika verjetnost, da posojiljemalec ne bo mogel odplačati posojila, ki ga zajema jamstvo, in obstoj izrednih razmer. Znesek pomoči, ki je vključen v državno jamstvo, je tako enak razliki med skupnimi stroški financiranja, ki so nastali na podlagi jamstva, in samega jamstva ter skupnimi stroški financiranja, ki jih mora podjetje plačati brez jamstva.
- (128) Po nadaljnjem mnenju francoskih organov je predpostavka o presežnih stroških BPF v višini približno 40 bazičnih točk utemeljena. Izdaje BPF 25. marca 2013 so bile izvedene v posebej ugodnih tržnih razmerah. Razširitve v zvezi z zamenljivo državno obveznico, ki so bile izmerjene ob tej izdaji (24 bazičnih točk), so najnižje v zgodovini. Francoski organi na primer trdijo, da bi vlagatelji za interno banko v avtomobilskem sektorju običajno zahtevali višje plačilo kot za javne organe, kot sta zveza UNEDIC ⁽²⁶⁾ ali sklad CADES ⁽²⁷⁾, zlasti ker bi imeli na voljo linije za vpis tovrstnih transakcij CADES ali UNEDIC, ki jih ne bi imeli nujno tudi za transakcijo pri BPF.
- (129) Poleg tega referenčno obdobje, ki so ga predložili francoski organi (od 12. julija do 16. oktobra 2012), najbolje kaže dejanske donose obveznic BPF na trgih, saj upošteva težave skupine PSA in ne obvestila o državnem jamstvu.

4.2 O USPEŠNEM POSLOVANJU BPF

- (130) Francoski organi so seznanjeni s stališčem Komisije, da BPF nima težav z donosnostjo ali solventnostjo ter da je za njene težave z likvidnostjo kriva zgolj povezava s skupino PSA.
- (131) Vseeno so predložili naslednje pripombe:
- (a) po mnenju francoskih organov je povečanje bilance stanja BPF zmerno in v skladu s predvideno inflacijo. To povečanje je povezano z vse slabšimi makroekonomskimi razmerami in dejstvom, da si potrošniki vse pogosteje izposojajo finančna sredstva za nakup vozil;
 - (b) v odziv na argument Komisije, da bi morali BPF preprečiti financiranje nizkokakovostnih posojil, s čimer bi se umetno povečali prihodki skupine PSA, francoski organi poudarjajo, da:

⁽²⁶⁾ Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce [Nacionalna profesionalna zveza za zaposlovanje v industriji in trgovini].

⁽²⁷⁾ Caisse d'amortissement de la dette sociale [Skład za amortizacijo socialnega dolga].

- je edini cilj izravnalnega ukrepa, ki vključuje BPF, zmanjšati intenzivnost njenega konkurenčnega ravnanja in omejiti njen tržni delež,
- se približno 4-odstotna stopnja „slabih posojil“ v zadnjih treh letih skoraj ni spremenila,
- BPF določa politiko tveganja neodvisno pod nadzorom organa za bonitetni nadzor;

po mnenju francoskih organov bi bilo nemogoče spremeniti politiko tveganja banke, saj bonitetne agencije in revizijski odbor BPF natančno spremljajo raven slabega dolga.

4.3 O PONOVI VZPOSTAVITVI USPEŠNEGA DELOVANJA SKUPINE PSA

4.3.1 O PREDPOSTAVKAH V ZVEZI S TRŽNIMI TRENDI

- (132) Francoski organi menijo, da tržni trendi v prvem četrtletju leta 2013 ali domnevno razhajanje med rezultati napovedi za leto 2012 in dejanskimi rezultati za navedeno leto niso ovrgli napovedi skupine PSA.
- (133) Po mnenju francoskih organov je skupina PSA poleg inštituta IHS Global Insight predvidela nadaljnje zmanjševanje prodaje leta 2013 v svoji oceni, da se bo trg med letoma 2012 in 2013 zmanjšal za 4 %.
- (134) Francoski organi so predložili posodobljene finančne projekcije, ki temeljijo na manj optimističnih predpostavkah kot napovedi, opisane v uvodnih izjavah 54–58 sklepa o začetku postopka. Strateška politika, opisana v navedenih uvodnih izjavah sklepa o začetku postopka, ostaja nespremenjena.
- (135) Spremembe projekcij temeljijo na posodobljenih napovedih trendov na trgu Evropa 30 inštituta IHS Global Insight in so izražene v prihodkih avtomobilskega oddelka, ki so manjši kot v obdobju napovedi.
- (136) Posodobljen je bil tudi „neugodni“ scenarij, po katerem naj bi se prodaja skupine PSA (v primerjavi s povprečnim scenarijem) v Evropi od leta 2013 zmanjšala za nadaljnjih 100 000 vozil na leto.

Tabela 11

Velikost evropskega trga glede na napovedi inštituta IHS Global Insight in tržni delež PSA

	2013	2014	2015	2016	2017
Velikost evropskega trga (Evropa 30), ki jo je inštitut IHS Global Insight napovedal aprila 2013 (v tisočih vozil)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Evropski tržni delež PSA*	[10–14] %	[10–14] %	[10–14] %	[9–13] %	[9–13] %

Tabela 12

Napovedani prihodki skupine PSA (v milijonih EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Povprečni scenarij iz sklepa o začetku postopka*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]
Posodobljeni povprečni scenarij*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[59 000–64 000]	[60 000–65 000]
Posodobljeni neugodni scenarij (100 000 vozil manj na leto)*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–70 000]	[60 000–65 000]

Tabela 13

Napovedani prihodki avtomobilskega oddelka (v milijonih EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Povprečni scenarij iz sklepa o začetku postopka*	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]
Posodobljeni povprečni scenarij*	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]
Posodobljeni neugodni scenarij (100 000 vozil manj na leto)*	[35 000–40 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]

- (137) Denarni tokovi so bili posodobljeni, da bi se v njih upoštevalo zmanjšano delovanje, medtem ko denarni tokovi na podlagi naložbenih dejavnosti ostajajo nespremenjeni. Napovedana raven dolga [...] je zato višja od napovedi iz sklepa o začetku postopka. Raven dolga, napovedana po povprečnem scenariju, je višja od predhodno napovedane ravni po neugodnem scenariju.
- (138) PSA je predložila tudi projekcije neto zadolženosti po scenariju bolj izjemnih situacij, glede na katere bi se prodaja skupine PSA (v primerjavi s povprečnim scenarijem) v Evropi od leta 2013 zmanjšala za nadaljnjih 200 000 vozil na leto. Ravni neto zadolženosti po različnih scenarijih so predstavljene v spodnji tabeli 14. Glede na vrednosti, ki jih je predložila PSA, izjemni dejavnik 100 000 vozil povečuje neto zadolženost [...] za [200–400]* milijonov EUR na leto.

Tabela 14

Neto zadolženost [...] v milijonih EUR

	2013	2014	2015	2016	2017
Povprečni scenarij iz sklepa o začetku postopka	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Posodobljeni povprečni scenarij	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	2013	2014	2015	2016	2017
Posodobljeni neugodni scenarij (100 000 vozil manj na leto)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Posodobljeni scenarij bolj izjemnih situacij (200 000 vozil manj na leto)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (139) Francoski organi poleg tega menijo, da ustrezni dejavniki, ki ga je treba upoštevati kot temelj predpostavk o ponovni dolgoročni vzpostavitvi uspešnega poslovanja skupine PSA, niso prihodki, temveč rezultat njenega običajnega poslovanja. Na srečanju nadzornega sveta 6. novembra 2012 je bil ta ocenjen kot izguba v višini [1 000–2 000]* milijonov EUR, končni rezultat pa je bila izguba v višini 1 504 milijonov EUR (tj. manj kot [0–3]-odstotna razlika).
- (140) Francoski organi poleg tega menijo, da so napovedi za tržno rast, ki jih je skupina PSA vzela za svojo osnovo, še posebej previdne, medtem ko so vrednosti analitikov, na katerih temelji argument Komisije, posamične in se lahko razlagajo na več načinov.
- (141) Vsi zadevni subjekti menijo, da je trg dosegel najnižjo točko in se lahko zdaj le še povečuje. Na splošno naj bi se makroekonomske razmere v Evropi po najnovjših analizah v prihodnjih letih izboljšale ⁽²⁸⁾. To izboljšanje bo po mnenju francoskih organov zagotovo občutil tudi avtomobilski sektor.
- (142) Francoski organi menijo še, da vrednosti finančnih analitikov, ki jih je izbrala Komisija, niso reprezentativne, saj ne upoštevajo tistih, ki so najbližje napovedim skupine PSA. Francoski organi vsekakor nasprotujejo uporabi finančnih analitikov pri oceni srednjeročnega načrta prestrukturiranja. Menijo, da je naloga finančnih analitikov svetovanje o nakupu ali prodaji vrednostnih papirjev za doseganje posameznih finančnih ciljev. Napovedovanje obsega prodaje ali ocenjevanje prihodkov ni njihova glavna naloga. Te ocene zato zelo pogosto niso povezane z dejanskimi gospodarskimi načeli.
- (143) Francoski organi posledično menijo, da bi lahko za izvajanje načrta prestrukturiranja kot osnovo zakonsko upravičeno upoštevali napovedi inštituta IHS Global Insight, zanje uporabili izjemni dejavnik in ne bi upoštevali predpostavk finančnih analitikov.
- (144) Francoski organi poudarjajo še, da je zasebni sektor prepričan, da bo skupina PSA spet začela poslovati uspešno. To prepričanje kaže sodelovanje med PSA in skupino GM, ki ga je 20. decembra 2012 okrepil podpis končnih sporazumov o treh projektih za vozila in ustanovitvi skupnega podjetja za nakupovanje. Bančno financiranje v višini 11,6 milijarde EUR, ki ga je prejela BPF, poleg tega potrjuje zaupanje trga, da se bodo razmere izboljšale. Zadnje operacije, povezane z listinjenjem, ki jih je izvedla BPF, pa kažejo tudi, da trg ni nenaklonjen tveganju, ki ga predstavlja avtomobilska dejavnost.

4.3.2 O RAVNI UPORABE ZMOGLJIVOSTI SKUPINE PSA IN DIVERZIFIKACIJI NJENE PRODAJE

- (145) Francoski organi menijo, da so dvomi Komisije o ravni uporabe neutemeljeni, saj ne upošteva zaprtja obrata Aulnay, ki bo po njihovem mnenju izravnalo konkurenčni primanjkljaj skupine PSA v segmentu B. Ker bo imela skupina PSA v tem segmentu močno konkurenco, bo to zaprtje zlasti pomembno za ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja.

⁽²⁸⁾ Poglavji 1 in 2 Svetovnih gospodarskih napovedi (World Economic Outlook), april 2013.

- (146) Francoski organi menijo, da je skupina PSA sprejela vse potrebne ukrepe za doseganje cilja 50-odstotne prodaje zunaj Evrope leta 2015: odprtje tretjega obrata in nova trgovska zastopstva na Kitajskem, obnovitev palete vozil, ki se trži v Latinski Ameriki, dajanje dveh modelov na trg, ki sta oblikovana posebej za prodajo zunaj Evrope, kot del sodelovanja s skupino GM, pa tudi razvoj skupne platforme za trženje vozil segmenta B v Evropi in drugje po svetu ter skupni razvoj nove generacije malih gospodarnih bencinskih motorjev in avtomobilskih projektov v Latinski Ameriki, Rusiji in na drugih hitro rastočih trgih.

4.3.3 O VLOGI PROJEKTA AVTOMOBILI 50 CO₂ PRI PONOVI VZPOSTAVITVI USPEŠNEGA POSLOVANJA SKUPINE PSA

(a) O usklajenosti projekta Avtomobili 50 CO₂ z načrtom prestrukturiranja skupine PSA

- (147) Francoski organi poudarjajo, da so pglavitna prizadevanja R in R v okviru projekta Avtomobili 50₂ namenjena obvladovanju tehnologije, na podlagi katere bi vozila z motorjem s kompresijskim vžigom postala bolj okolju prijazna in energetsko učinkovita. Ta projekt R in R bo torej pripomogel k izvajanju strategije za spremembo negativnega trenda prodaje dizelskih vozil.
- (148) Dizelska vozila so trenutno pomemben vir prihodkov skupine PSA: leta 2012 je imelo to vrsto motorja [60–80]* % vozil, ki jih je PSA prodala v Evropi. PSA ima za to vrsto vozil optimalno industrijsko bazo, dobro blagovno znamko in znatno stopnjo dobička, kar je bolje kot pri bencinskih motorjih. Vseeno pa ji naslednje razmere niso najbolj naklonjene: vse slabši ugled teh motorjev v Evropi, spremembe regulativnega in normativnega okvira (Euro VI), ki bi lahko pomenile dodatne dajatve za motorje s kompresijskim vžigom, ne pa tudi za bencinske motorje, in bi ljudi odvrgle od nakupa motorjev s kompresijskim vžigom, zlasti ker je strategija omejevanja⁽²⁹⁾, katere cilj je izpolnjevanje standardov, ki se izvajajo do sedaj, že dosegla svoje omejitve ter nekatere države ali lokalni upravni organi načrtujejo sprejetje davčnega sistema, ki kaznuje uporabo motorjev s kompresijskim vžigom. PSA meni, da bi izgube marž, povezane z zamenjavo dizelskih vozil za bencinska vozila na evropskem trgu, znašale približno [500–700]* milijonov EUR. V času, ko kupna moč gospodinjstev upada in potrošnike vse bolj skrbi ekološka komponenta nakupa, je ohranjanje konkurenčnosti in podobe blagovne znamke motorjev s kompresijskim vžigom (v primerjavi z bencinskimi motorji) pglavitni cilj skupine PSA. Ker ravni cen obstoječih dizelskih hibridnih vozil niso združljive z množičnim trženjem, je potrebna večja naložba v R in R, da bi se ta tehnologija čim bolj razširila. S povečanjem konkurenčnosti dizelskega goriva in izboljšanjem njegovega ugleda bi projekt Avtomobili 50 CO₂ po mnenju francoskih organov lahko imel pozitivno vlogo pri ponovni vzpostavitvi uspešnega delovanja, saj bi ohranjal prodajo dizelskih vozil skupine PSA in njene marže. Če bi bil načrt industrializacije dokončno uspešen, bi projekt Avtomobili 50 CO₂ omogočil veliko strateškega prostora za rast na nastajajočem trgu do leta 2020. Izkoriščanje možnosti kapitalizacije na potencialnih trgih za blago hibridizirane motorje s kompresijskim vžigom ob zaključku načrta prestrukturiranja bi omogočilo zagotovitev prihodkov z diverzifikacijo v obetavni segment, ki je bistveni del glavne dejavnosti skupine (vozila množične proizvodnje).
- (149) V zvezi s potrebo po naložbah francoski organi razlikujejo med predlaganim zmanjšanjem naložb „kot izravnalnim ukrepom“ za omejitev obsega izkrivljanj konkurence, povezanih z državno pomočjo, in nadaljnimi naložbami v R in R, ki jih podjetje potrebuje za „ponovno vzpostavitev dolgoročnega uspešnega poslovanja“. Francoski organi poudarjajo, da je Komisija v svoji praksi odločanja večkrat potrdila, da je uspešno poslovanje podjetja mogoče ponovno vzpostaviti z dajanjem novih proizvodov na trg z namenom povečanja prihodkov⁽³⁰⁾.
- (150) Organi poudarjajo, da bi bila PSA brez posebne državne pomoči za projekt Avtomobili 50 CO₂ v načrtu prestrukturiranja prisiljena izvajati „hipotetični“ projekt. Ker sama ne more premostiti tehnoloških ovir in z izbranimi partnerji ne bi mogla izvajati projekta Avtomobili 50 CO₂, bi morala skupina omejiti svoje naložbe na potrebni minimum, ki bi zagotavljal, da so njeni motorji s kompresijskim vžigom skladni z regulativnimi spremembami. Francoski organi v zvezi s tem poudarjajo, da posredovanje javnih organov skupini PSA ne zagotavlja zgolj finančne podpore za uspešen zaključek projekta Avtomobili 50 CO₂, temveč skupini omogoča tudi, da zbere konzorcij partnerjev (industrijska podjetja, združenja, raziskovalni laboratoriji itd.), katerih usklajena prizadevanja so potrebna za reševanje tehnoloških ovir, ki preprečujejo razvoj nizkocenovnih hibridnih motorjev s kompresijskim vžigom. Trdijo, da bi nedodelitev državne pomoči skupini PSA kot vodji projekta Avtomobili 50 CO₂ najverjetneje postavila pod vprašaj ta projekt ne le za skupino, temveč tudi za njene partnerje. Hipotetična

⁽²⁹⁾ Cilj je zmanjšati emisije CO₂ z omejitvijo velikosti motorjev in zagotovitvijo ustreznega kompresorja.

⁽³⁰⁾ Sklep Komisije z dne 1. decembra 2004 v zadevi Bull, C-504/03, uvodna izjava 51, Sklep Komisije z dne 18. februarja 2004 v zadevi Bankgesellschaft Berlin AG, C-28/02, uvodna izjava 236, in Sklep Komisije z dne 3. julija 2001 v zadevi Babcock Wilcox Espana SA, C-33/98, uvodna izjava 98.

strategija, ki vključuje zamenjavo motorjev s kompresijskim vžigom za bencinske motorje, bi pomenila dodatne stroške in večja industrijska tveganja: odreči bi se bilo treba strokovnemu znanju na področju motorjev s kompresijskim vžigom, v prehodnem obdobju ne bi bilo prodaje, poleg tega bi bilo treba poiskati sredstva za prilagoditev in racionalizacijo proizvodnega sistema skupine za bencinske motorje, in sicer s črpanjem sredstev, ki so potrebna za ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja.

- (151) Francoski organi torej menijo, da je projekt Avtomobili 50 CO₂ potreben za ohranitev donosnosti glavne industrijske dejavnosti skupine PSA (motorji s kompresijskim vžigom) in ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja skupine PSA, saj zagotavlja potrebna sredstva za njeno rast po prestrukturiranju (nova paleta inovativnih in donosnih vozil). Ta naložba v R in R je zato v celoti v skladu s cilji načrta prestrukturiranja.

(b) O dvomih Komisije v sklepu o začetku postopka

- (152) Francoski organi na podlagi sklepa o začetku postopka razumejo, da Komisija ob upoštevanju, da skupina PSA domnevno zaostaja na področju R in R, meni, da je projekt Avtomobili 50 CO₂ „potreben za ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja skupine PSA le, če lahko skupini pomaga izravnati zaostajanje na področju R in R v primerjavi z njenimi konkurenti“. Ovreči skušajo celoten princip te ugotovitve:

(a) prvič, francoski organi ponavljajo, da lahko projekt Avtomobili 50 CO₂ pomaga ponovno vzpostaviti uspešno poslovanje skupine: ponovna vzpostavitev okoljske podobe dizelskih vozil, nova potrošniška dinamika (čim širša dostopnost hibridnih vozil), strateški prostor za rast ob zaključku načrta prestrukturiranja;

(b) drugič, strukturna pomanjkljivost glede R in R, ki je v prilogi navedena kot razlog za nekatere težave skupine PSA, je v dejstvu, da skupina zaostaja pri standardizaciji komponent, s čimer se zmanjšuje učinkovitost prizadevanj na področju R in R v primerjavi z njenimi konkurenti (učinek obsega). Projekt Avtomobili 50 CO₂ naj bi omogočil razrešitev tega položaja, če:

— se bo prek projekta Avtomobili 50 CO₂ popravila standardizacija nekaterih avtomobilskih komponent, zlasti pogonskega sistema,

— bodo prizadevanja skupine PSA na področju R in R v razmerah, v katerih se izvaja projekt Avtomobili 50 CO₂, učinkovitejša, zlasti zaradi sinergij na podlagi usklajenega sodelovanja z različnimi partnerji in nadaljnega ukrepanja javnih organov, ki dodeljujejo pomoč;

(c) tretjič, francoski organi zlasti nasprotujejo „zakonsko novi“ naravi meril, ki jih Komisija navaja v uvodni izjavi 169 sklepa o začetku postopka na podlagi zaostajanja skupine PSA na področju R in R. Menijo, da so navedeni argumenti trenutno dovolj dober dokaz o pozitivnem prispevku projekta Avtomobili 50 CO₂ k ponovni vzpostavitvi uspešnega poslovanja skupine. Vprašanje, ali je tako merilo izpolnjeno v zadevnem primeru, bodo zato proučili kot drugotno vprašanje.

(i) Tehnološko zaostajanje pri tehnologiji hibridizacije

- (153) Po mnenju francoskih organov je merilo zaostajanja na področju R in R izpolnjeno iz naslednjih treh razlogov:

(a) prvič, poudarjajo, da trije tehnološki bloki projekta Avtomobili 50 CO₂ zajemajo področja, na katerih skupina PSA še vedno zaostaja:

— pri dizelskih vozilih skupina zaostaja glede tehnologij za omejitev porabe motorja. To je prav tisto področje, v katerega je usmerjen projekt Avtomobili 50 CO₂,

— pri menjalnikih skupina PSA zaostaja na področju dvosklopčnih menjalnikov (DCT), predvsem zaradi tradicionalne naklonjenosti ročnim ali avtomatskim menjalnikom (BVMP), čeprav je ta tehnologija dokazano manj tržno uspešna od konkurenčne. Projekt Avtomobili 50 CO₂ bo skupini zato omogočil, da se posodobi na področju menjalnikov DCT in eDCT,

- pri sistemih hibridizacije skupina PSA zaostaja glede razvoja cenovno sprejemljive tehnologije hibridizacije, ki bi bila dovolj generična, da bi omogočala množično proizvodnjo. Konkurenčni proizvajalci, kot so Toyota, Honda ali VAG ⁽³¹⁾, imajo (ali bodo kmalu imeli na voljo) generične tehnologije hibridizacije, ki so ustrežnejše za množično proizvodnjo. Francoski organi se v zvezi s tem strinjajo s prvotno pripombo Komisije (v uvodni izjavi 187 sklepa o začetku postopka), da obstoječa tehnologija mikrohibridizacije s sistemom start stop ⁽³²⁾ ne zadostuje za „visokotehnoško zmanjšanje emisij CO₂“, za kar je potreben uspešen razvoj blage ali popolne hibridne tehnologije. Cilj projekta Avtomobili 50 CO₂C je posledično nadoknaditi tehnološko zaostajanje skupine pri sistemih hibridizacije;
- (b) drugič, menijo, da bo projekt Avtomobili 50 CO₂ skupini PSA omogočil potrebna sredstva, da bo lahko nadoknadila zaostajanje, saj bo z njegovo pomočjo razrešila številne tehnološke težave, povezane s hibridno tehnologijo:
 - motorji s kompresijskim vžigom, ki so bili razviti v okviru projekta Avtomobili 50 CO₂, bodo omogočili doseganje emisij CO₂ v višini [50–70]* g/km v segmentu B (vozila z močjo med 40 in 70 kW) kljub morebitni izključni uporabi tehnologije start stop, tako da bi PSA do obdobja 2017–2018 lahko imela paleta dizelskih vozil z nizko porabo in ravnjo emisij, ki bi bila primerljiva z ravnjo emisij njenih konkurentov na evropskem trgu,
 - inteligentni dvosklopčni menjalnik eDCT bo omogočal optimizacijo energetskega delovanja hibridnega pogonskega sistema in bo združljiv s širokim razponom moči različnih električnih naprav. Skupina PSA bo s standardizacijo popravila svoje tehnološko zaostajanje,
 - v zvezi s sistemom hibridizacije bo projekt Avtomobili 50 CO₂ poleg tega popolnoma spremenil stroške zaradi najmanjše energetske zasnove (akumulator in močnostna elektronika) in optimizacije mehanske zgradbe (povezava med električnimi napravami in pogonskim sistemom). Podobno bo standardizacija sistema hibridizacije omogočila povečanje obsega proizvedenih vozil in dostopnosti v segmentu B;
- (c) tretjič, francoski organi upoštevajo tudi morebitni obrat v strategiji, ki vključuje nadaljnje izvajanje projekta Avtomobili 50 CO₂ ob ukinitvi priključne hibridizacije. V zvezi s tem poudarjajo, da tehnologiji (blaga in priključna) nimata niti istega obsega niti istega tržnega učinka. Medtem ko bi cena slednjo ⁽³³⁾ omejila na vrhunska vozila (z večjim odstopanjem od podobe blagovne znamke, zlasti med podjetniškimi strankami), bi dostopnost prve omogočila širši nabor ciljnih družbenih skupin (z nizkim ali srednjim dohodkom) in tako zadovoljila večji delež strank skupine. Francoski organi poudarjajo, da se ti tehnologiji medsebojno ne izključujeta in da je bila skupina PSA sprva naklonjena razvoju obeh, da bi povezala prodajo vrhunskih prikljopnih hibridnih vozil s prodajo cenovno dostopnih hibridnih vozil v segmentih B in C. Ukinitvev prikljopne hibridne tehnologije kot izravnalni ukrep zato ne pomeni „obrata v strategiji“, temveč ukinitvev uspešne tržne dejavnosti, ki ne ogroža ponovne vzpostavitve uspešnega poslovanja skupine. Projekt Avtomobili 50 CO₂ je pomemben del načrta prestrukturiranja, zaradi česar so francoski organi prepričani o skladnosti strategije hibridizacije, ki je predlagana v načrtu prestrukturiranja.

(ii) *Usklajenost sredstev, ki se izvajajo za projekt Avtomobili 50 CO₂, s preostalim načrtom prestrukturiranja*

(154) Po mnenju francoskih organov je prilagoditev industrijske baze skupine PSA izvajanju projekta Avtomobili 50 CO₂ bistveni del pristopa načrta prestrukturiranja. Zlasti standardizacija pogonskih sistemov in menjalnikov v dizelskih vozilih skupine bi morala omogočiti racionalizacijo in optimizacijo proizvodnih sredstev:

(a) na področju motorjev s kompresijskim vžigom je bila v obratih Trémery in Douvrin izvedena naložba v višini [100–200]* milijonov EUR, tj. [0–5]* % naložbe v višini [10–20]* milijard EUR, ki je predvidena v načrtu prestrukturiranja, in delež, za katerega francoski organi menijo, da je „zelo skromen, če ne celo

⁽³¹⁾ Skupina VAG je na zadnjem kongresu na Dunaju predstavila svojo hibridno tehnologijo „assembly kit“, s katero je sistem hibridizacije ob minimalnih stroških mogoče prilagoditi različnim oblikam vozil skupine. Navedeni vir: Poročilo o predstavitvi skupine VAG na 34. dunajskem simpoziju, 26. april 2013, str. 28.

⁽³²⁾ „Mikrohibridizacija“ ustreza močem med 2 in 4 kW, „blaga hibridizacija“ močem med 8 in 15 kW, „popolna hibridizacija“ pa močem, ki presega 20 kW.

⁽³³⁾ Francoski organi potrjujejo, da je skupina PSA že obvladala priključno tehnologijo, dokler je lahko ekonomsko sprejemljivo industrializirana.

nepomemben“. Ta finančni vpliv je od novembra 2012 vključen tudi v srednjeročni načrt skupine PSA in v posodobljeno različico dokumenta, zaradi česar francoski organi menijo, da je ta naložba bistveni del pristopa načrta prestrukturiranja, kakor je bil priglasišen. Glede učinka na sektor naj bi ukrepi spremenili ⁽³⁴⁾ obstoječo zmogljivost proizvodnje dizelskih vozil, pri čemer naj bi se obdržal isti obseg: medtem ko se proizvodna zmogljivost, ki naj bi bila dovolj velika za pričakovanih [100 000–200 000] vozil v tej fazi ob koncu projekta Avtomobili 50 CO₂, ne bo povečala, se bo del proizvodnega aparata v segmentu s presežno zmogljivostjo prenesel v segment, kjer zmogljivost morda ni popolnoma izkoriščena, saj je še v razvoju (notranja arbitraža v korist privlačnim proizvodom);

- (b) v zvezi z menjalniki francoski organi podpirajo mišljenje iz uvodne izjave 202 sklepa o začetku postopka: če bo projekt Avtomobili 50 CO₂ uspešen, bo proizvodnja, za katero se zdaj uporabljajo zunanji viri, začela potekati znotraj skupine ⁽³⁵⁾. Potrebne naložbe, ki so že vključene v načrt prestrukturiranja, kakor je bil priglasišen, so vključene tudi v posodobljeni srednjeročni načrt. Francoski organi menijo, da je ta strategija notranje proizvodnje združljiva s ponovno vzpostavitvijo uspešnega poslovanja skupine. S finančnega vidika bo operacija pomenila, da se bo marža dosegala znotraj skupine ter se bo skupina osvobodila valutnih tveganj glede Japonske ⁽³⁶⁾ in logističnih stroškov/zamud, ne da bi se oslabila zmožnost skupine PSA hitrega prilagajanja povpraševanju;
- (c) poleg tega naložbe, povezane s sistemi hibridizacije, med obdobjem načrta prestrukturiranja znašajo [40–50] milijonov EUR, tj. manj kot [0–5] % načrtovanih skupnih naložb, kar je delež, ki se zdi francoskim organom zelo nizek. Zadevajo tudi nastajajoči trg (za katerega zato ne obstaja presežna zmogljivost). Zato so bistveni del pristopa skupine PSA iz načrta prestrukturiranja.

(iii) *Pozitivni vpliv na prodajo in donosnost skupine*

(155) Po mnenju francoskih organov bi projekt Avtomobili 50 CO₂ pripomogel k večji dinamiki prodaje in donosnosti skupine PSA po načrtu prestrukturiranja:

- (a) v odziv na vprašanja, ki jih je izpostavila Komisija v uvodnih izjavah 210 in 211 sklepa o začetku postopka (o smiselnosti strategije, ki daje prednost motorjem s kompresijskim vžigom pred bencinskimi motorji) ter uvodni izjavi 216 (o poslovnem načrtu za projekt Avtomobili 50 CO₂ in zanesljivosti z njim povezanih predpostavk), francoski organi menijo, da je izbrana strategija industrijsko sprejemljiva in bo pozitivno vplivala na prodajo skupine. Namesto razvoja nizkocenovne tehnologije hibridizacije za bencinske motorje je bolj zaželena prvotna naložba v izboljšanje ekološke in energetske učinkovite podobe dizelskih vozil, da se najprej „presežejo pomisleki potrošnikov“, nato pa se rezultati projekta Avtomobili 50 CO₂ prilagodijo ⁽³⁷⁾ bencinskim motorjem, ki jih bodo dobavitelji komponent lahko pošiljali po svetu, zaradi česar bo naložba na podlagi ekonomij obsega donosnejša. Smiselnost strategije, ki jo predvideva PSA, temelji tudi na tržni analizi, vse to pa kaže ⁽³⁸⁾ na rast prodaje dizelskih vozil v prihodnjih letih;
- (b) v zvezi s finančnim vplivom projekta Avtomobili 50 CO₂ so francoski organi predložili poslovni načrt, ki temelji na predpostavkah, o katerih se strinjajo različni članki v medijih in ki vključujejo napovedani pretok sredstev do leta 2026 (ki je upravičen glede na prihodnje posodobitve in nadomestitev standardov EURO VI v tistem času). Delo, povezano z R in R v okviru projekta Avtomobili 50 CO₂, bo potekalo med letoma 2013 in 2017, prve motorje bo mogoče tržiti med sredino leta 2016 in začetkom leta 2017, gospodaren sistem hibridizacije pa bo sledil kmalu zatem. Pri izračunu donosnosti sta bili uporabljeni dve diskontni meri ([10–13]* % oziroma [13–15]* %), pri čemer druga bolj upošteva nedavno povečanje stroškov financiranja. V patentiranje nekaterih rezultatov projekta Avtomobili 50 CO₂ niso bili vključeni prihodki. Poleg tega so bili

⁽³⁴⁾ Izraz „spremeniti“ je v izvornem besedilu, ki so ga priglasili francoski organi, podčrtan.

⁽³⁵⁾ Francoski organi poudarjajo, da bi lahko bila ta notranja proizvodnja le delna in bo odvisna od rezultatov projekta Avtomobili 50 CO₂.

⁽³⁶⁾ Francoski organi izpostavljajo, da je bila v menjalnem tečaju med eurom in jenom med letoma 2009 in 2012 neugodna 30-odstotna sprememba, medtem ko se je tečaj konec leta 2012 in maja 2013 vrnil na vrednost iz leta 2009. Zaradi te nestanovitnosti so stroški javnega naročanja avtomatskih menjalnikov zelo negotovi. Poleg tega je treba upoštevati tudi carinske dajatve, ki so po mnenju Francije visoke.

⁽³⁷⁾ Glavne komponente sistema Avtomobili 50 CO₂ so prilagojene dizelskim vozilom. Po mnenju francoskih organov pa bi prilagoditev te tehnologije bencinskim motorjem z enako močjo vključevala le „zmerno naložbo v R in R v zelo kratkem obdobju“.

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

obseg in tržne cene novih motorjev s kompresijskim vžigom in hibridnih pogonskih sistemov ocenjeni glede na različne scenarije: scenarij „A“, po katerem se projekt Avtomobili 50 CO₂ izvaja z državno pomočjo in po katerem bi prodaja hibridnih vozil pomenila dodatno maržo, ocenjeno med [200–300]* EUR in [300–400]* EUR glede na izbrano tehnologijo (nad maržo v višini [2 000–3 000]* EUR za proizvajalca po prodaji vozila v segmentu B); scenarij „B“, po katerem se projekt Avtomobili 50 CO₂ izvaja brez državne pomoči in po katerem so marže enake kot po scenariju A, pri čemer organi poudarjajo, da je to izmišljen scenarij, ki ga skupina PSA ne bi mogla doseči (in je predstavljen zgolj za namene teoretične primerjave); hipotetični scenarij „C“, po katerem se namesto projekta Avtomobili 50 CO₂, ki se ne izvaja, izvaja alternativni projekt, v okviru katerega so dodatne marže manjše (med [100–200]* EUR in [200–300] EUR). Na podlagi teh predpostavk je razlika v neto sedanjih vrednostih ⁽³⁹⁾, ki se izračunajo za proizvode „eDCT“ in „motor/prosti tek“, naslednja:

Tabela 15

Finančni kazalniki za projekt Avtomobili 50 CO₂

Skupina PSA (primerjava glede na „hipotetični“ scenarij C)		Scenarij A (projekt Avtomobili 50 CO ₂ Cars ob pomoči)	Scenarij B* (projekt Avtomobili 50 CO ₂ Cars brez pomoči)
eDCT	[10–13]*-odstotna neto sedanja vrednost	[0–10] milijonov EUR	– [60–70] milijonov EUR
	[13–15]*-odstotna neto sedanja vrednost	– [50–60] milijonov EUR	– [90–100] milijonov EUR
Motor/prosti tek	[10–13]*-odstotna neto sedanja vrednost	+ [30–40] milijonov EUR	– [20–30] milijonov EUR
	[13–15]*-odstotna neto sedanja vrednost	– [20–30] milijonov EUR	– [60–70] milijonov EUR

Francoski organi sklepajo, da je relativna donosnost scenarija B ne glede na izbrano tehnologijo v primerjavi s scenarijem C vedno negativna, zaradi česar projekt Avtomobili 50 CO₂ brez javne podpore „preprosto ne more biti uspešen“. Zelo omejena narava neto sedanjih vrednosti, ki so bile dosežene po scenariju A (zmerno pozitivne v primerjavi s scenarijem C po [10–13]*-odstotni diskontni stopnji, negativne po [13–15]*-odstotni diskontni stopnji), kaže, da so te ravni relativne donosnosti sorazmerne s ciljem razvoja prve generacije inovacij;

(c) poleg tega projekt Avtomobili 50 CO₂ zajema štiri vrste tveganja, ki bi jih načrtovana državna pomoč večinoma izravnala:

- regulativna tveganja, povezana z novim ciklom homologacije dizelskih vozil,
- tehnološka tveganja pri reševanju tehnoloških težav zaradi razvoja cenovno dostopne blage tehnologije hibridizacije,
- poslovna tveganja, povezana z ravnanjem potrošnikov in njihovo občutljivostjo za okoljske probleme,
- finančna tveganja, zlasti v povezavi z omejitvami dostopne likvidnosti skupine PSA.

⁽³⁹⁾ V memorandumu z dne 11. julija 2013 so francoski organi pojasnili, da čeprav je stroške razvoja in neto ceno proizvodnje komponent vozil mogoče izračunati sorazmerno, deleža tržne cene vozila, ki ga predstavlja motor, ni mogoče izračunati kot absolutno vrednost. Zato so predlagali pristop na podlagi marže, pri katerem so scenarij A in scenarij C (ter scenarij B in scenarij C) primerjali glede na razlike v odtoku sredstev pri različnih projektih (stroški R in R in industrijske naložbe) ter razlike v dotoku sredstev (prihodki na podlagi prodaje vozil ali razvoj dodatnih storitev). Določeni kazalnik omogoča primerjavo relativne donosnosti scenarijev za zadevne komponente.

4.4 O IZRAVNALNIH UKREPIH

4.4.1 SPLOŠNE PRIPOMBE O OPREDELITVI NAČRTOVANIH UKREPOV KOT SPLOŠNIH IZRAVNALNIH UKREPOV IN NJIHOVEM OBSEGU

- (156) Francoski organi menijo, da Komisija v sklepu o začetku postopka ne poda natančne ocene domnevnih izkrivljanj konkurence. Izravnalni ukrepi, ki jih predlaga skupina PSA, so zato ustrezni že sami po sebi. Njihova okrepitev bi nasprotovala zahtevi po sorazmernosti iz odstavka 47 smernic za reševanje in prestrukturiranje.
- (157) Poleg tega menijo, da načrtovani izravnalni ukrepi v nasprotju z razmišljanjem iz sklepa o začetku postopka zajemajo segmenta B in C. To velja za ukrep, katerega cilj je omejiti stopnjo razširjenosti financiranja BPF, ki zadeva predvsem ta dva segmenta. Glede na povabila k oddaji ponudb to velja tudi za predčasno ukinitvev modela Citroën C6 ter neobnovitev modelov C6 in Peugeot 607. Ukrep za ukinitvev vozil z motorjem, večjim od dveh litrov, ter ukinitvev razvoja in proizvodnje priključne hibridne tehnologije bo močno vplival na segment C.
- (158) Francoski organi poudarjajo, da so izravnalni ukrepi, ki jih predlaga PSA, znatni in bodo povzročili [0–2] *-odstotni padec tržnega deleža.

4.4.2 POSAMEZNE PRIPOMBE GLEDE RAZLIČNIH PREDLAGANIH IZRAVNALNIH UKREPOV

(a) O zmanjšanju dodatnih naložb skupine PSA

(i) *Predčasna ukinitvev modela Citroën C6 ter neobnovitev modelov Citroën C6 in Peugeot 607*

- (159) Francoski organi menijo, da je bila neto marža kljub zmanjšanemu obsegu prodaje teh vozil večja od marže na podlagi prodaje drugih vrst vozil, zlasti marže na podlagi prodaje vozil segmenta B. Medtem ko priznavajo, da ta program ni bil dovolj donosen, je skupina PSA, da bi nadoknadila to pomanjkljivost, načrtovala partnerstvo v skupnem podjetju DPCA za trženje modelov C6 in 607 na Kitajskem.
- (160) Poleg tega francoski organi potrjujejo, da ni skupina PSA nikoli načrtovala ukinitve vrhunske palete od leta 2009. PSA je ukinila le projekt R in R za novo vozilo, ki bi se dodal modeloma C6 in 607.

(ii) *Predčasna ukinitvev in neobnovitev modela Bipper/Nemo*

- (161) Francoski organi menijo, da bo ta ukrep preprečil skupini PSA, da bi kapitalizirala svoje predhodne naložbe, in bo znatno zmanjšal njeno zmožnost konkuriranja v segmentu lahkih gospodarskih vozil.
- (162) Modela Bipper/Nemo sta se do zdaj proizvajala v partnerstvu z družbama Fiat in Tofaş. Stopnja, ki jo je doseglo to partnerstvo, je PSA omogočila boljše poznavanje trga, proizvoda in mobilizirane proizvodne zmogljivosti. Če se bo Komisija odločila, da ta predlagani izravnalni ukrep ne bo obvezujoč, bo poznavanje vseh teh informacij PSA omogočilo veliko večji strateški prostor za pogajanje o tržnih cenah domnevno donosnejše druge generacije teh modelov. To donosnost bo najverjetneje izboljšal nedavni in prihodnji razvoj organizacije mestnega prometa, ki daje prednost lahkim gospodarskim vozilom.

(iii) *Ukinitvev dizelskih vozil z motorjem, večjim od dveh litrov*

- (163) Francoski organi poudarjajo, da je ta izravnalni ukrep zlasti pomemben, ker ima skupina PSA vodilno mesto na tradicionalnem trgu dizelskih vozil.

- (164) Francoski organi menijo, da so ta vozila pomembna za segmenta D in E, ki imata ključno vlogo pri podobi proizvajalčeve blagovne znamke in njegovi zmožnosti odziva na povabila k oddaji ponudb.
- (165) Skupina PSA meni, da ocenjeni učinek razvoja palete priključnih dizelskih hibridov zlasti na prodajo vozil z motorji, katerih prostornina je večja od dveh litrov, izhaja iz sedanjih trendov na trgu priključnih hibridov in zlasti iz napovedi družbe Volvo, da bo proizvodne cilje za priključni dizelski model V60 zaradi tržne uspešnosti leta 2014 podvojila na 10 000 enot.

(b) O prenosu zmogljivosti obrata Sevelnord konkurentu

- (166) Francoski organi poudarjajo, da bo ta ukrep pomagal omejiti prisotnost skupine PSA na trgu, kar bo neposredno koristilo njenim konkurentom, saj:
- bo PSA skoraj 30 % svoje proizvodne zmogljivosti v obratu Sevelnord prenesla družbi Toyota,
 - bo ta sporazum njenemu glavnemu konkurentu, družbi Toyota, omogočil dostop do trga, na katerem do zdaj ni bil prisoten, in razširitev njegove palete gospodarskih vozil,
 - ta sporazum daje neposredno in gotovo konkurenčno prednost družbi Toyota, ker ji omogoča pridobitev velikega dela marže na vozila, ki so zajeta v sporazumu, ter strank in njihove lojalnosti na trgu, na katerem ni prisotna,
 - ta ukrep zadeva enega od trgov, na katerem je skupina PSA še posebej prisotna (21 % v skupini Evropa 30 leta 2011).
- (167) Francoski organi ugotavljajo tudi, da je skupina glede na gospodarsko oceno projekta ([0–5]-odstoten pozitivni običajni dobiček od prodaje, ki je v skladu z običajnimi pričakovanji PSA) nameravala izvajati projekt po referenčnem scenariju brez partnerja. PSA zato meni, da bi lahko obrat Sevelnord uspešno in donosno posloval brez partnerja.
- (168) Francoski organi poudarjajo, da bi si bilo sporočilo za medije z dne 31. avgusta 2012 zaradi takratnih zaostrenih družbenih razmer treba razlagati previdno.

(c) O ukinitvi razvoja in proizvodnje priključne hibridne tehnologije

- (169) Francoski organi menijo predvsem, da so nebitvene kakršne koli razprave o času izvajanja tega ukrepa, da bi bil opredeljen kot izravnalni ukrep ali ukrep, ki je potreben za ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja. Po njihovem mnenju je pri opredelitvi teh ukrepov pomembno, da lahko dejansko omejujejo kakršna koli izkrivljanja konkurence na podlagi pomoči.
- (170) Francoski organi ne nameravajo odgovarjati na vprašanja Komisije v zvezi s točnostjo ocenjenega učinka tega ukrepa, saj njene kritike o tem vprašanju niso dovolj eksplicitne. Vsekakor menijo, da so predpostavke, na podlagi katerih je bil izračunan ocenjeni učinek tega ukrepa, skladne z najnovjšimi spremembami na trgu priključnih hibridnih vozil.
- (171) Po mnenju francoskih organov proizvajalec ali dobavitelj komponent poleg tega ne bo mogel dodeliti licence za to tehnologijo glede na stopnjo razvoja trga in pomen te tehnologije kot merila razlikovanja pri konkurenčnosti. V primeru takega položaja pa se je skupina PSA pripravljena zavezati, da med izvajanjem načrta prestrukturiranja ne bo pridobila licence od tretje strani.
- (172) Francoski organi menijo tudi, da vplivov tega ukrepa ne izničuje projekt Avtomobili 50 CO₂, saj je slednji povezan z (vrhunsko) tržno bazo in bazo strank, ki se razlikujeta od tistih, ki ju zadeva izravnalni ukrep, ter zagotavlja drugačno zmanjšanje emisij CO₂ kot priključna hibridna tehnologija.

(d) O določitvi največje stopnje prodora na trg za BPF

- (173) Francoski organi poudarjajo predvsem, da je ta ukrep največji ciljni izravnalni ukrep in najboljši ukrep za odpravljanje potencialnih izkrivljanj konkurence, ki so neposredno povezana z dodelitvijo pomoči v obliki jamstva za BPF.
- (174) Trdijo, da je omejitev stopnje prodora na trg na stopnji za drugo polovico leta 2012 z 1-odstotnim razponom spreminjanja nujna za razvoj stopnje prodora BPF na trg v skladu s potrebami skupine in za zmožnost BPF, da lahko izvaja sistemsko vlogo pri avtomobilski dejavnosti PSA. Ob predpostavki, da se bo trend naraščanja stopnje prodora na trg med letoma 2001 in 2012 nadaljeval tudi med letoma 2012 in 2013, bo ta omejitev znatno omejila konkurenčno sposobnost BPF.
- (175) Po mnenju francoskih organov načrtovani razpon spreminjanja ne bo zmanjšal učinkovitosti in zavezujoče narave predlaganega izravnalnega ukrepa. Glede na predvidljive tržne trende bo stopnja prodora BPF na trg sistematično zaostajala za eno leto in bo zato nižja od stopnje prodora na trg najbolj primerljivih konkurentov.
- (176) Kot odgovor na vprašanje Komisije so francoski organi poleg tega v nabor bank, izbranih za indeksiranje stopnje prodora BPF na trg, pripravljene vključiti interni banki skupin Fiat in Ford.
- (177) Po mnenju francoskih organov globalna narava zaveze PSA (za države G10 in ne glede na segment) ne bo omogočila razvoja agresivne trgovinske politike v nekaterih državah in v nekaterih segmentih, s čimer se bodo izničili učinki izravnalnega ukrepa. Poleg dejstva, da skupina PSA ne more prisiliti BPF k spremembi politike tveganja, ukrep za omejitev stopnje razširjenosti financiranja BPF zadeva predvsem segmentov B in C zaradi njune relativne teže v tehanem povprečju prodora na trg (več kot [...] * % finančnih sredstev, ki jih je BPF dodelila v zadnjih letih, ter povprečno [...] * % finančnih sredstev, ki jih je BPF leta 2012 dodelila v Franciji, Združenem kraljestvu, Nemčiji, Španiji in Italiji).

5. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANI

- (178) Komisija je po izdaji sklepa o začetku postopka prejela pripombe petih zainteresiranih strani, tj. skupine PSA, podjetja, ki želi ostati anonimno (v nadaljnjem besedilu: anonimna tretja stran), družbe Fiat, skupine GM in družbe Toyota.

5.1 PRIPOMBE ANONIMNE TRETJE STRANI

- (179) Anonimna tretja stran je Komisijo obvestila o pomislekih v zvezi z nekaterimi poslovnimi ravnanji PSA. Meni, da PSA daje prednost francoskim dobaviteljem komponent, s čimer škoduje nefrancoskim dobaviteljem. Ravnanje PSA v zvezi z dobaviteljem komponent Agrati France je po mnenju anonimne tretje strani precej zgovorno: PSA mu je pomagala, da se je izognil sodni likvidaciji, ki mu je grozila, ker je od nje kupoval proizvode po cenah, ki so bile veliko višje od tržne cene. Po mnenju te anonimne tretje strani se je PSA kljub škodi, ki so jo povzročile težave v dobavi, odločila, da ne bo vložila tožbe proti družbi Agrati France, da ne bi povečala finančnih težav tega podjetja, ki je bilo že tako v težavah.
- (180) Anonimna tretja stran v svojih pripombah trdi, da odnosi med PSA in francosko vlado ter javna podpora, ki je predmet urejanja teh postopkov, kršijo pravila notranjega trga, zlasti tista, povezana s prostim pretokom blaga iz člena 34 PDEU.
- (181) Meni, da je PSA, da bi pomagala družbi Agrati France, izkoristila svoje sodelovanje v skladu Fonds de modernisation des équipementiers automobile (v nadaljnjem besedilu: sklad FMEA [Skład za modernizacijo dobaviteljev avtomobilskih komponent]) in ji posredno dodelila pomoč v višini 17 milijonov EUR.
- (182) Kot izravnalni ukrep anonimna tretja stran nazadnje poziva PSA, da se umakne iz sklada FMEA in se odreče kakršnemu koli finančnemu holdingu dobaviteljev ali distributerjev avtomobilskih komponent, dokler prejema javno pomoč, da povrne vsote, ki jih je dodelila družbi Agrati France, in začne izvajati pregleden in nediskriminacijski sistem izbire svojih dobaviteljev.

5.2 PRIPOMBE DRUŽBE OPEL (IN SKUPINE GM)

- (183) V zvezi s tržnimi napovedmi skupina GM poudarja, da večina avtomobilskih proizvajalcev uporablja podatke inštitutov, kot sta Global Insight ali POLK.
- (184) V zvezi s projektom R in R Avtomobili 50 CO₂ skupina GM poudarja, da vsi proizvajalci vlagajo v tehnologije, ki zmanjšujejo emisije plinov. Na splošno je težko predvideti, kako sektorsko uspešna bo ta raziskava v prihodnosti. Predvideti je mogoče veliko tehničnih rešitev, kar velja tudi za hibridizacijo. Poleg tega je to področje, na katerem bi lahko proizvajalci uspešno sodelovali, da bi dosegli ekonomije obsega. Po mnenju skupine GM pomoč v višini 85 milijonov EUR za projekt Avtomobili 50 CO₂ ni visoka v primerjavi z odhodki za R in R v tem sektorju, vendar predstavlja nezanemarljiv znesek za projekt R in R, katerega namen je razviti blagi sistem hibridizacije. Skupina GM meni, da ta ukrep ob upoštevanju sedanjih tehnoloških negotovosti najverjetneje ne bi odvrnil konkurenčnega proizvajalca od razvoja lastnega programa R in R na istem področju.
- (185) V zvezi z vlogo internih bank avtomobilskih proizvajalcev skupina GM meni, da te brez dvoma olajšujejo prodajo vozil, saj strankam ponujajo privlačne finančne rešitve. Proizvajalcem ponujajo zelo prilagodljive načine pridobivanja kratkoročnih odzivov na avtomobilskem trgu.
- (186) Skupina GM meni še, da je PSA začela znatno zmanjševati zmogljivost, kar je po njenem mnenju težavno in večplastno.

5.3 PRIPOMBE DRUŽBE FIAT

5.3.1 PONOVA VZPOSTAVITEV USPEŠNEGA POSLOVANJA

- (187) Glede ponovne vzpostavitve uspešnega poslovanja se družba Fiat sklicuje na pripombe nekaterih analitikov, zlasti napovedi inštituta Global Insight, v katerih je predviden upad prodaje, ki mu bo v obdobju 2015/2016 sledila morebitna manjša in zelo postopna rast.
- (188) Po njenem mnenju je za sedanjo krizo na avtomobilskem trgu krivo naslednje:
- (a) močan pritisk konkurence na trgu, zlasti v segmentih množične proizvodnje, zaradi prihoda novih korejskih ter morda tudi japonskih in indijskih konkurentov;
 - (b) delitev trga, na katerem omogočajo potencialne dobičke samo vrhunska vozila, na dvoje;
 - (c) vse večja nagnjenost potrošnikov k izbiri nizkocenovnih proizvodov;
 - (d) pomanjkanje obetov v verjetnost vzpostavitve predkriznih ravni prodaje in
 - (e) presežna strukturna zmogljivost evropskih proizvajalcev.

5.3.2 PROJEKT AVTOMOBILI 50 CO₂

- (189) V zvezi s projektom Avtomobili 50 CO₂ družba Fiat kljub pomanjkanju informacij meni, da se zdi cilj dosegljiv. Družba Fiat pri tem poudarja, da bi lahko strošek enega vozila, ki uporablja tovrstno tehnologijo, omejil njegovo uveljavitev na trgu, ker bi bile tržne cene visoke in bi bilo proizvajalcu težko zaslužiti na podlagi prodaje. Po mnenju družbe Fiat so cilji v zvezi z emisijami CO₂, ki jih je Evropska komisija postavila za leto 2020, resnični izziv vseh proizvajalcev. Za njihovo izpolnitev je treba upoštevati večplastni pristop R in R in ne le tistega, ki se osredotoča na en sam projekt R in R za razvoj ene same tehnologije, kar (po mnenju družbe Fiat) velja za projekt Avtomobili 50 CO₂.
- (190) Družba Fiat ne ve, ali drugi proizvajalci prejema javno pomoč za podporo projektov R in R. Po njenem mnenju so edine prepreke, ki bi lahko povzročile izhod iz postopkov inovacij, stroški, potrebne naložbe in čas, ki je potreben za sanacijo tehnoloških izbir. Vstopa pa ne preprečuje niti tehnološki napredek v okviru projekta Avtomobili 50 CO₂. Kljub temu družba Fiat meni, da možnost prejemanja pomoči in posledičnega zmanjšanja končnih stroškov razvoja novih tehnologij v primerjavi s konkurenti nedvomno daje prednost prejemniku pomoči.

5.3.3 UČINEK JAMSTVA NA TRG

- (191) Po mnenju družbe Fiat javno jamstvo BPF ustreza eni tretjini dolgov interne banke PSA. Transakcija poleg tega ne predvideva nobenega plačila provizije za prevzete obveznosti. Družba Fiat meni, da bi bilo treba dodati vsaj 100 bazičnih točk, da bi bili stroški jamstva v skladu s tržno prakso.
- (192) Poleg tega bo javno jamstvo izkrivljalo konkurenco, kar zadeva druge interne banke na trgih. Jamstvo bo pomenilo, da bodo delnice, ki jih izda BPF, ocenjene tako kot francoske, in sicer kot Aa1/AA, namesto da bi bile ocenjene na podlagi lastnih prednosti. Družba Fiat iz tega sklepa, da bo bonitetna ocena BPF ostala enaka do leta 2016.
- (193) Po mnenju družbe Fiat dodelitev tega jamstva jasno kaže razliko med stroški financiranja med skupino PSA in BPF, ki je ocenjena na 40 bazičnih točk. Družba Fiat meni, da bi BPF lahko financirala samo sebe na sekundarnem trgu z „novo“ razliko v višini 360/380 bazičnih točk, saj bi se zavedala, da bi bila razlika pri obveznici skupine PSA z dospelostjo leta 2016 približno 400 bazičnih točk. Ob izdaji v vrednosti 1,2 milijarde EUR, zajeti v državno jamstvo, ki jo je BPF izvedla marca 2013, so skupni stroški financiranja znašali približno 270 bazičnih točk.
- (194) Družba Fiat meni tudi, da je javno jamstvo pomagalo BPF pri spremembi pogojev njenih posojil finančnim institucijam in njihovi uskladitvi s pogoji, ki jih zahteva Francija.
- (195) Poleg tega bo imelo javno jamstvo pozitiven učinek na bonitetno oceno BPF. Čeprav so glavne bonitetne agencije njeno bonitetno oceno v začetku leta 2013 znižale, je BPF še vedno imela za eno stopnjo višjo bonitetno oceno, kot bi jo lahko imela brez jamstva. Družba Fiat se zlasti sklicuje na izjave družbe Standard & Poor's z dne 28. januarja, 14. februarja februarja in 18. aprila 2013. Družba Fiat poleg tega poudarja, da je splošno sprejeto, da zaveza za dodelitev jamstva ali kakršnega koli potrebnega financiranja izboljšuje finančni položaj upravičenca ne glede na raven črpanja finančnih sredstev, ki so na voljo.
- (196) Splošneje družba Fiat meni, da so interne banke avtomobilskih proizvajalcev izjemno učinkoviti instrumenti trženja in prodaje:
- (a) za iskanje novih strank, saj jim ponujajo zelo privlačne pogoje financiranja ⁽⁴⁰⁾;
 - (b) za spodbujanje prodaje, zlasti ker „konvencionalne“ finančne ustanove črpajo iz segmenta posojil strankam in trgovcem, ter
 - (c) za okrepitev zvestobe že obstoječih strank.
- (197) Družba Fiat meni, da bi povečanje stroškov financiranja BPF za 100 bazičnih točk neposredno, nemudoma in zelo negativno vplivalo na dobičke skupine PSA v evropskih državah.

5.3.4 IZRAVNALNI UKREPI

- (198) Po mnenju družbe Fiat je bilo o zmanjšanju zmogljivosti odločeno v predhodnem načrtu, na podlagi katerega je bilo načrtovano zaprtje nedonosnih obratov. Načrtovana zaprtja zato niso ključna za ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja PSA (saj ravni uporabe ostajajo nespremenjene). Njihov učinek zato ne bo presegal zmanjšanja režijskih stroškov.
- (199) V zvezi z zmanjšanimi naložbami v osnovna sredstva družba Fiat meni, da bo PSA z načrtom prestrukturiranja skušala upravičiti svoje strateške odločitve za ponovno uveljavitev v segmentih B in C ter zakriti druge manj učinkovite ukrepe, ki jih je sprejela predhodno. Načrtovana ukinitvev motorjev s kompresijskim vžigom, večjih od dveh litrov, je najverjetneje povezana s sedanjim trendom zmanjševanja prostornine (v nadaljnjem besedilu: zmanjševanje) med proizvajalci. V zvezi z obratom Sevelnord družba Fiat meni, da ta ukrep ne pomeni dejanskega zmanjšanja zmogljivosti, temveč zgoljčasno dajanje te zmogljivosti v zakup konkurentu, ki pa bi jo PSA po potrebi zlahka pridobila nazaj.

⁽⁴⁰⁾ Družba Fiat navaja primer svoje interne banke, katere stopnja prodora na trg se je s 23,3 % leta 2012 po spremembi poslovne strategije, v okviru katere je strankam ponudila konkurenčnejše pogoje financiranja, leta 2013 povečala na 39,6 %.

- (200) V zvezi z zadnjim izravnalnim ukrepom družba Fiat poudarja, da je zaradi nezadostnosti predloženih informacij težko proučiti posledice ukinitve priključne hibridne tehnologije. Ta ukinitve je po njenem mnenju skladna s ponovno uveljavitvijo PSA na trgu. Lahko pa bi bila tudi način za odpravo slabe tehnološke izbire. Družba Fiat meni, da se ni mogoče osredotočiti na eno samo tehnologijo in doseči cilje zmanjšanja emisij, ki jih je določila Evropska unija.
- (201) V zvezi z izravnalnim ukrepom, ki zadeva stopnjo prodora na trg, družba Fiat meni, da učinka izkrivljanj jamstva ne bi mogel omejiti noben izravnalni ukrep.

5.4 PRIPOMBE DRUŽBE TOYOTA

- (202) Družba Toyota meni, da ne more predložiti pripomb na načrt prestrukturiranja PSA, to pa poleg tega tudi ni njena naloga. Družba Toyota potrjuje, da so predpostavke, na katerih temelji načrt PSA, verjetne. Na splošno napovedovanje omejujejo številni dejavniki, ki vplivajo na trg.
- (203) V zvezi s projektom Avtomobili 50 CO₂ družba Toyota meni, da bo razvoj kakršne koli okoljske tehnologije ključni dejavnik pri prodaji proizvajalcev. Po njenem mnenju bo prodaja bencinskih hibridnih vozil v prihodnosti večja od prodaje dizelskih hibridnih vozil, hkrati pa se strinja o morebitnem obstoju trga dizelskih hibridov. Njihova prodaja pa bo zaradi višjih stroškov te tehnologije še vedno manjša od prodaje bencinskih hibridov. Družba Toyota ne pričakuje, da bo ta projekt R in R preprečil vstop konkurentov PSA na trg blagih hibridov.
- (204) V zvezi z vlogo internih bank se družbi Toyota zdi, da bodo na splošno pomagale izboljšati zvestobo strank blagovni znamki za približno 15 %. Poleg tega so stopnje prodora na trg pri segmentih malih vozil višje.
- (205) V zvezi z izravnalnimi ukrepi se družba Toyota sprašuje, ali je ukrep ukinitve modelov z nizko prodajo mogoče zakonsko opredeliti kot tak ukrep. Meni, da sodelovanje med družbo Toyota in PSA v obratu Sevelnord ni predpogoj za preživetje skupine PSA. Priključna hibridna tehnologija po njenem mnenju še ni dovolj razvita zaradi stroškov, ki jih povzroča, in infrastrukture, ki jo zahteva. Po mnenju družbe Toyota je popolna hibridna tehnologija še vedno edina srednjeročna tehnološka rešitev.
- (206) Družba Toyota meni še, da ne more oceniti primernosti izravnalnih ukrepov, ki jih predlaga skupina PSA.

5.5 PRIPOMBE SKUPINE PSA

- (207) Skupina PSA v polnosti podpira pripombe, ki so jih predložili francoski organi.
- (208) PSA se nato sklicuje na svojo strategijo za ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja s prilagoditvijo proizvodnega aparata novim tržnim razmeram. Ta prilagoditev bo zlasti vidna v znatnem zmanjšanju prisotnosti skupine na trgu. PSA poudarja tudi, da bodo ti ukrepi prestrukturiranja skoraj izključno financirani iz lastnih sredstev na podlagi prodaje dobičkonosnih sredstev. Ti ukrepi bi po njenem mnenju zadostovali, če BPF zaradi pravil bonitetnih agencij ne bi bila po krivem kaznovana, saj težave interne banke izhajajo zgolj iz njenih povezav s skupino PSA. Po mnenju PSA je bila državna intervencija zato potrebna zgolj zaradi teh pravil bonitetnih agencij. PSA iz navedenega sklepa, da bo javno jamstvo imelo zgolj omejen učinek, zlasti ker BPF ne bo odobrena nobena neposredna javna subvencija.
- (209) PSA poudarja tudi, da mora poleg ukrepov prestrukturiranja preusmeriti tudi svojo trgovinsko politiko. Usmerila naj bi se na projekte R in R, katerih cilj je znižati stroške tehnoloških inovacij za končne potrošnike, in na večjo internacionalizacijo skupine, s čimer bi bila manj izpostavljena nihanjem na evropskem trgu, zlasti v državah južne Evrope.
- (210) PSA ugotavlja, da bo, če bo položaj evropskega avtomobilskega trga slabši od predvidenega, sprejela vse potrebne ukrepe, da bo zagotovila ponovno vzpostavitev dolgoročnega uspešnega poslovanja.

- (211) V zvezi z izravnalnimi ukrepi PSA meni, da predstavljajo znatna pomembna prizadevanja, ki bodo v veliki meri prizadela konkurenčnost v vseh segmentih. Po mnenju PSA se zdijo zelo obsežni v primerjavi z zneskom pomoči in zlasti z obsegom finančnih sredstev, ki jih je PSA namenila za financiranje svojega prestrukturiranja. Ker se iz jamstva zaradi strukture bilance stanja BPF najverjetneje ne bo črpalo, bodo učinki pomoči na konkurentne skupine PSA poleg tega zelo omejeni.
- (212) Učinek načrtovanih izravnalnih ukrepov bo zelo velik. Z industrijskega vidika bo ukinitvev priključne hibridne tehnologije znatno negativno vplivala na evropski trg. Poleg tega PSA meni, da ji bo prenos proizvodne zmogljivosti enemu svojih neposrednih konkurentov v obratu Sevelnord omogočil dostop do trga. Na tržno podobo PSA bodo vplivala tudi zmanjšanja naložb. To velja še posebej za ukinitvev dveh modelov v segmentu lahkih gospodarskih vozil, v katerem ima PSA velik tržni delež. Neobnovitev vrhunskih vozil in zmogljivih motorjev bo poleg tega otežila njeno sodelovanje pri oddaji ponudb za podjetniške stranke ter bo vplivala na podobo blagovne znamke skupine še dolgo po obdobju prestrukturiranja.
- (213) Po mnenju PSA bo omejitev stopenj prodora BPF na trg in njihova indeksacija na trende med internimi bankami glavnih konkurentov v veliki meri izravnalo domnevni učinek pomoči na trg.
- (214) PSA poudarja še, da bo pomoč, ki jo dodeli Komisija, poglavitno vplivala na francosko gospodarstvo glede na obseg avtomobilskega sektorja v Franciji (več kot dva milijona neposrednih in posrednih delovnih mest). Oživitvev PSA bo imela poleg tega ključno vlogo pri vitalnosti in konkurenčnosti avtomobilske industrije v Evropi. V zvezi s tem PSA ugotavlja, da so nekateri konkurenti prejeli (ali še vedno prejemajo) znatno podporo svojih vlad prek ohranjanja menjalnih tečajev, ki zlasti koristijo njihovem izvozu, ali začasne nacionalizacije njihovih internih bank. Drugim proizvajalcem zunaj Evropske unije koristijo sklenjeni prostotrgovinski sporazumi, ki jim omogočajo razvoj agresivne trgovinske politike na evropskem trgu.

6. PRIPOMBE FRANCIJE V ZVEZI S PRIPOMBAMI ZAINTERESIRANIH STRANI

6.1 PRIPOMBE V ZVEZI S PRIPOMBAMI ANONIMNE TRETJE STRANI

- (215) Francoski organi poudarjajo, da dodelitev pomoči za prestrukturiranje skupine PSA trgovcev na evropskem avtomobilskem trgu očitno ne zanima zelo: pripombe so predložile le štiri zainteresirane strani (kljub obveščanju javnosti v zvezi s sklepom o začetku postopka).
- (216) V zvezi s pripombami anonimne tretje strani (povzetimi v uvodnih izjavah 179 do 182 oddelka 5.1 zgoraj) francoski organi poudarjajo, da niso nikakor povezane s sedanjim postopkom proučitve pomoči za prestrukturiranje skupine PSA, temveč zadevajo pritožbo, ki jo je ta anonimna tretja stran vložila pri Evropski komisiji.
- (217) Kot popolnoma drugotno francoski organi menijo, da v teh pripombah niso predloženi oprijemljivi dokazi za domnevne poteze PSA z družbo Agrati France in da ima lahko PSA kot zasebno podjetje kakršne koli poslovne odnose s svojimi dobavitelji. V zvezi s tem PSA v okviru sodelovanja s skupino GM od 25. februarja 2013 izvaja politiko za racionalizacijo nabave, zlasti prek sistematičnih povabil k oddaji ponudb, s katerimi želi doseči najboljše tržne cene. Francoski organi poudarjajo, da lahko člen 34 PDEU krši samo ukrep, za katerega je odgovorna državna članica, ne uporablja pa se pri odločitvah zasebnih podjetij, kot je PSA. Domnevno ravnanje sklada FMEA poleg tega ni povezano s temi postopki.
- (218) Francoski organi sklepajo, da pregleda zadevne pomoči ne bi smela ovirati neutemeljena obtožba kršenja člena 34 PDEU, ki poleg tega zadeva dejstva, ki niso povezana z zadevno pomočjo ali prestrukturiranjem skupine PSA.

6.2 PRIPOMBE V ZVEZI S PRIPOMBAMI SKUPINE GM

- (219) Francoski organi niso predložili pripomb v zvezi s pripombami skupine GM (povzetimi v uvodnih izjavah 183 do 186 oddelka 5.2 zgoraj).

6.3 PRIPOMBE V ZVEZI S PRIPOMBAMI DRUŽBE FIAT

6.3.1 PONOVA VZPOSTAVITEV USPEŠNEGA POSLOVANJA SKUPINE PSA

- (220) Po mnenju francoskih organov pripombe družbe Fiat o tej točki (povzete v uvodnih izjavah 187 do 188(e) oddelka 5.3.1 zgoraj) vključujejo napoved tržnih trendov, ki je bolj optimistična od napovedi skupine PSA, kar potrjuje, da je scenarij skupine PSA dovolj verjeten in previden. Ugotavljajo tudi, da se družba Fiat (ob družbi Opel) strinja, da podatki inštituta IHS Global ustrezno ocenjujejo napovedi sprememb na trgu. Družba Fiat meni, da na podlagi informacij, ki so na voljo, ne more predložiti pripomb v zvezi s ponovno vzpostavitvijo uspešnega poslovanja. Zato francoski organi menijo, da ni smiselno izpodbijati posameznih točk, ki so jih izpostavili analitiki, ki jih navaja družba Fiat.

6.3.2 ELEMENT POMOČI V JAMSTVU IN NJEGOV UČINEK NA TRG

- (221) Francoski organi poudarjajo, da družba Fiat v svojih pripombah v zvezi s to točko (povzetih v uvodnih izjavah 191 do 196(c) oddelka 5.3.3 zgoraj) ocenjuje višino elementa državne pomoči okoli 100 do 110 bazičnih točk, tj. znesek pomoči v višini 231 milijonov EUR, kar je veliko pod spodnjim delom razpona, ki ga Komisija navaja v sklepu o začetku postopka. Po mnenju francoskih organov ocena družbe Fiat dokazuje, da je znesek pomoči, ki ga navaja Komisija, najverjetneje ocenjen previsoko.
- (222) V zvezi z vključitvijo provizije za prevzete obveznosti francoski organi poudarjajo, da je bila premija za jamstvo, ki jo je skupina PSA plačala državi, izračunana na podlagi skupnih stroškov bank, ki sodelujejo v novem bančnem konzorciju za odobravanje dolgoročnih posojil (440 bazičnih točk), razen če njihovi stroški likvidnosti (ki so ocenjeni na 180 bazičnih točk glede na enomesečno povprečje petletnega indeksa iTraxx Senior Financial). Ti stroški vključujejo vnaprejšnjo provizijo v višini 120 bazičnih točk in provizijo za prevzete obveznosti, ki znaša do 40 % marže, kar po mnenju družbe Fiat presega tržno prakso. Pripombe družbe Fiat zato po mnenju francoskih organov potrjujejo, da je ta provizija precenjena v primerjavi s tržnim standardom.
- (223) Francoski organi menijo še, da bi bilo iz upoštevanja razumno izključiti vnaprejšnjo provizijo in provizijo za prevzete obveznosti, saj država nima oportunitetnih stroškov, tj. stroškov mobilizacije kapitala, ki bi bili v primeru banke plačani.
- (224) Francoski organi poudarjajo, da družba Fiat navaja, da bo imelo jamstvo zlasti pomembne učinke na trg, vendar pri tem ne navaja, za katere učinke gre. Po mnenju Francije družba Fiat meni predvsem, da bo jamstvo omogočalo BPF prednost, ki je Komisija ni proučila in vključuje ohranjanje njenih stroškov financiranja na določeni ravni ne glede na tržne trende. Francoske organe ta argument preseneča, saj je domnevni učinek jasno povezan s samim obstojem jamstva, katerega namen je prav stabilizacija stroškov refinanciranja banke do zgornje meje v višini 7 milijard EUR. Poleg tega bi bilo prednost BPF in skupine PSA seveda treba proučiti v trenutku, ko je bilo napovedano jamstvo.

6.3.3 IZRAVNALNI UKREPI

- (225) Francoski organi menijo, da so pripombe družbe Fiat v zvezi s to točko (povzete v uvodnih izjavah 198 do 200 oddelka 5.3.4 zgoraj) zlasti nezadostne in neutemeljene.
- (226) V zvezi z zmanjšani naložb v osnovna sredstva družba Fiat ni predložila nobenega stvarnega in podprtega dokaza, ki bi postavil pod vprašaj zlasti omejujočo naravno ukinitve vrhunskih vozil.
- (227) Ukrep v zvezi z obratom Sevelnord družba Fiat dojema zgolj kot dajanje zmogljivosti v zakup, ki pa bi jo PSA po želji kadar koli zlahka pridobila nazaj. Francoski organi menijo, da je ta kritika popolnoma nebitvena, saj argument družbe Fiat ne upošteva zavezujoče narave ukrepov na podlagi sklepov Komisije. Francija nasprotno meni, da je ta ukrep najverjetneje nepovraten, saj družbi Toyota omogoča dostop do trga po optimalnih pogojih.

- (228) Družba Fiat ukinitvev priključnih hibridov kritizira tudi na podlagi argumenta, da bi bila najustreznejša strategija razširitev različnih metod zmanjševanja emisij onesnaževal. Francoski organi poudarjajo, da je bila to prvotna strategija PSA. Skupina PSA z ukinitvijo priključnih hibridov tudi znatno omejuje svojo zmožnost konkuriranja na trgu, na katerem lahko proizvajalci razširijo tehnologije za zmanjšanje emisij onesnaževal. Po mnenju Francije bi bilo treba kritike družbe Fiat v zvezi s „slabo izbiro tehnologije“ PSA pri naložbah v priključno hibridizacijo poleg tega obravnavati glede na izbiro tehnologije družbe Fiat. V nasprotju z drugimi proizvajalci, vključno z najuspešnejšimi, ki so se odločili vlagati v to tehnologijo, je družba Fiat ena redkih, ki tega ni storila.
- (229) Francoski organi ugotavljajo še, da družba Fiat ne podaja neposrednih pripomb o izravnalnem ukrepu, ki omejuje stopnjo prodora BPF na trg. Na podlagi tega predvidevajo, da je zelo težko oblikovati zavezo po državi in po segmentu. Po njihovem mnenju spremembe na trgu, ki jih navaja družba Fiat, potrjujejo, da se tradicionalne banke umikajo s trga, zaradi česar se povečujejo stopnje prodora internih bank na trg. Nova trgovinska politika, ki jo je družba Fiat vzpostavila v prvem četrtletju leta 2013 in ji pomaga dosegati 39,6-odstotno stopnjo prodora na trg, je po njihovem mnenju dober primer zlasti omejujoče narave predlaganega izravnalnega ukrepa. Z omejitvijo kakršnega koli povečanja stopnje prodora BPF na trg se znatno zmanjša njena zmožnost ponujanja konkurenčnih pogojev, s tem pa tudi potencialni učinek jamstva na trg.

6.3.4 PROJEKT AVTOMOBILI 50 CO₂

- (230) Po mnenju Francije se pripombe družbe Fiat (povzete v uvodnih izjavah 189 do 190 in oddelka 5.3.2 zgoraj) nanašajo na prispevek tega projekta k ponovni vzpostavitvi uspešnega poslovanja in na njegov učinek na trg.
- (231) Francoski organi menijo, da so kritike družbe Fiat popolnoma nebitvene in kažejo nerazumevanje namena projekta, tj. povezati različne kompetence in tehnologije s podporo javnih organov, da bi lahko partnerji razvili nizkocenovno tehnologijo hibridizacije.
- (232) Po mnenju francoskih organov družba Fiat s potrditvijo, da vsi proizvajalci znatno vlagajo v projekte za zmanjšanje emisij onesnaževal, priznava odsotnost učinka zmanjšanja.
- (233) V zvezi z učinkom na trg francoski organi menijo, da so si pripombe družbe Fiat nasprotujoče. Projekt se v praksi ne sklada s pripombami družbe Fiat: glavni predvideni tehnološki napredek bo omogočil znatno zmanjšanje stroškov hibridnih tehnologij, ki jih bo mogoče zadostno razširjati, da bodo donosne. Po njihovem mnenju so kritike družbe Fiat v zvezi z omejeno možnostjo tržnega uspeha projekta Avtomobili 50 CO₂ zato nebitvene. Francoski organi menijo še, da družba Fiat ne razloži, kako bi pomoč v višini 86 milijonov EUR lahko vplivala na končno ceno razvitih vozil, saj meni tudi, da proizvajalci namenjajo ogromne naložbe doseganju ciljev zmanjševanja emisij onesnaževal iz evropskih predpisov.

6.4 PRIPOMBE V ZVEZI S PRIPOMBAMI DRUŽBE TOYOTA

- (234) Pripombe družbe Toyota (povzete v uvodnih izjavah 202 do 206 oddelka 5.4 zgoraj) po mnenju Francije na splošno potrjujejo verodostojnost predpostavk in ustreznost izbir, na katerih temelji načrt prestrukturiranja PSA. V zvezi s projektom Avtomobili 50 CO₂ družba Toyota potrjuje, da so okolju prijazne tehnologije glavni dejavnik na trgu prihodnosti. Po mnenju francoskih organov pripombe družbe Toyota kažejo, da državna pomoč za projekt Avtomobili 50 CO₂ ne bo vplivala na zmožnost konkuriranja ali konkurenčnost konkurentov v segmentu blagih hibridov.
- (235) V zvezi z izravnalnimi ukrepi in zlasti z odgovorom na vprašanja družbe Toyota o resnični izravnalni naravi ukrepa za zaključek proizvodnje vozil, katerih obseg prodaje je postal zelo majhen, francoski organi ponavljajo, da ima trženje vrhunskih modelov učinek odstopanja za vsa vozila, ki se tržijo pod isto znamko.
- (236) V zvezi z obratom Sevelnord je družba Toyota navedla, da ji bo njen sporazum s PSA omogočil ohranitev prisotnosti v segmentu lahkih gospodarskih vozil. Francoski organi ponavljajo, da bo njena prisotnost v obratu Sevelnord znatno vplivala na zmožnost konkuriranja družbe Toyota, saj ji bo omogočila, da bo razvila pristno in znatno prisotnost v tem segmentu.

- (237) Po mnenju francoskih organov pripombe družbe Toyota nasprotujejo njenemu tržnemu ravnanju. Trženje priključne hibridne različice modela Prius, ki je po mnenju družbe Toyota „na čelu“ njenih hibridnih modelov, nasprotuje njeni negativni oceni tržnih napovedi za to vrsto vozil.

6.5 PRIPOMBE V ZVEZI S PRIPOMBAMI PSA

- (238) Francoski organi niso predložili pripomb v zvezi s pripombami skupine PSA (povzetimi v uvodnih izjavah 207 do 214 oddelka 5.5 zgoraj).

7. SPREMEMBE PRIGLASITVE FRANCOSKIH ORGANOV

- (239) V memorandumu z dne 16. julija 2013, kakor je bil spremenjen z dopisom z dne 23. julija 2013 (v nadaljnjem besedilu: „pismo o zavezah z dne 23. julija 2013“ ali „dopis z dne 23. julija 2013“), so francoski organi spremenili priglasitev načrta prestrukturiranja z dne 12. marca 2013 in navedli naslednje svoje zaveze. Te zaveze nadomeščajo izravnalne ukrepe, ki so jih prvotno predlagali francoski organi.
- (240) Francoski organi ugotavljajo, da se bodo zaveze iz tega oddelka 7 uporabljale, če ni drugače določeno, dokler se ne bo načrt prestrukturiranja skupine PSA v celoti izvedel, tj. do 31. decembra 2015.

7.1 ZAVEZA ZA PONOVNO VZPOSTAVITEV RAVNI ZADOLŽENOSTI SKUPINE PSA

- (241) V posameznem letu izvajanja načrta prestrukturiranja konsolidirani neto dolg industrijskih in poslovnih dejavnosti skupine PSA iz letnih računovodskih izkazov, ki se revidirajo v skladu s stalnimi računovodskimi standardi, 31. decembra vsako leto (v nadaljnjem besedilu: neto dolg) ne sme preseči zgornje meje „A“ iz spodnje tabele 16.

Tabela 16

Zgornje meje neto dolga skupine PSA

(v milijonih EUR)

	2013	2014	2015	2016
Največji neto dolg A	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Največji neto dolg B	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (242) Če neto dolg konec določenega leta (N) presega zgornjo mejo „A“, mora skupina PSA sprejeti vse finančne ukrepe in/ali ukrepe industrijskega prestrukturiranja, ki so potrebni za zagotovitev, da neto dolg skupine PSA konec naslednjega leta (N+1) ne bo presegal zgornje meje „A“, brez stroškov, ki jih ima PSA z izvajanjem teh ukrepov (v nadaljnjem besedilu: popravni ukrepi).
- (243) Posamezne pravne ukrepe in njihove pričakovane finančne učinke je treba podrobno opisati in opredeliti, k njim pa priložiti natančen in zavezujoč časovni raspored izvajanja. Ukrepi, ki se izvajajo vnaprej, so lahko v celoti ali delno vključeni v ukrepe po 31. juliju 2013, če so posebej opredeljeni in opisani ter so naštetih njihovi pričakovani finančni učinki za preostanek načrta prestrukturiranja. Popravni ukrepi, vključno s posodobljenimi denarnimi tokovi za skupino PSA, se morajo priglasiti Evropski komisiji skupaj z mnenjem neodvisnega strokovnjaka, kakor je opredeljeno v oddelku 7.6 spodaj, v enem mesecu od objave revidiranih konsolidiranih letnih računovodskih izkazov, iz katerih je razvidno, da neto dolg skupine PSA v ustreznem letu presega zgornjo mejo „A“. Naloga Komisije je, da preveri, ali so bili predvideni finančni učinki teh popravnih ukrepov ustrezno navedeni in ne ogrožajo uspešnega delovanja skupine PSA. V nasprotnem primeru mora popravne ukrepe predlagati in odobriti Komisija.
- (244) Da bi se štelo, da se načrt prestrukturiranja izvaja pravilno in da so bile zaveze francoskih organov izpolnjene, morajo imeti popravni ukrepi ali kakršen koli drug finančni ukrep in/ali ukrep industrijskega prestrukturiranja, ki ga je skupina PSA sprejela po 31. juliju 2013, na koncu leta N+1 pričakovane finančne učinke na neto dolg ali neto dolg leta N+1 ne sme presegati zgornje meje „A“. V nasprotnem primeru morajo francoski organi po

potrebi Komisiji priglasiti spremenjeni načrt prestrukturiranja za skupino PSA v okviru načela enkratne pomoči, da lahko Komisija spremeni sklep, v katerem je državna pomoč za prestrukturiranje skupine PSA razglašena za združljivo z notranjim trgom.

- (245) Enako velja, če neto dolg skupine PSA med izvajanjem načrta prestrukturiranja dve leti zapored presega zgornjo mejo „B“. Tudi v tem primeru francoski organi na enak način po potrebi priglasijo spremenjeni načrt prestrukturiranja Evropski komisiji, da lahko še enkrat prouči združljivost državne pomoči za prestrukturiranje skupine PSA.
- (246) V obeh primerih se bo ta zaveza štela za izpolnjeno za celotno obdobje prestrukturiranja, ko bodo popravni ukrepi, ki jih izvaja skupina PSA, kakor so bili priglašeni Komisiji tako, kot je opredeljeno v uvodni izjavi 243 zgoraj, imeli kumulativne finančne učinke na neto dolg v višini [0–5] milijard EUR.

7.2 ZAVEZA, POVEZANA S STOPNJO PRODORA BPF NA TRG

- (247) Francoski organi se zavezujejo, da bodo, kot je opisano v uvodnih izjavah 248 do 250 spodaj, spremenili premijo za jamstvo iz člena 3.3 protokola, ki je bil 5. marca 2013 sklenjen med družbo Peugeot SA, banko Banque PSA in državo (v nadaljnjem besedilu: protokol), za plačilo prve sheme za jamstvo povpraševanja (v nadaljnjem besedilu: jamstvo), ki se sklene med državo in banko Banque PSA v prisotnosti družbe Peugeot SA in banke Banque de France (v nadaljnjem besedilu: premija za jamstvo).
- (248) Dokler obstajajo neporavnani „zajamčeni vrednostni papirji“ (kot so opredeljeni v protokolu), ki so bili izdani na podlagi jamstva in izkoriščajo jamstvo, se bo premija za jamstvo v višini 260 bazičnih točk iz člena 3.3 protokola povečala, kakor je opisano v uvodnih izjavah 249 in 250 spodaj, kadar stopnja prodora banke Banque PSA na trg v skupini G10 (Nemčija, Avstrija, Belgija, Italija, Španija, Nizozemska, Portugalska, Švica, Francija in Združeno kraljestvo) presega [26–29]* %.
- (249) Zvišanje premije za jamstvo bo:
- (a) odvisno od stopnje prodora banke Banque PSA na trg v skupini G10, kakor je prikazano v tabeli 17 v uvodni izjavi 250 spodaj; če stopnja prodora na trg za določeno obdobje vključuje eno ali več decimalk po decimalni vejici, se zvišanje premije za jamstvo izračuna z linearno interpolacijo med premijo za jamstvo, ki se plača za spodnjo stopnjo prodora na trg brez decimalk, in premijo za jamstvo, ki se plača za višjo stopnjo prodora na trg brez decimalk, kakor je prikazano v tabeli 17 v uvodni izjavi 250 spodaj;
- (b) znašalo največ 231 bazičnih točk, da premija za jamstvo ne bo presežala 491 bazičnih točk, kar ustreza tržni vrednosti jamstva, kot jo je ocenila Evropska komisija.
- (250) Stopnja prodora na trg bo izmerjena letno, in sicer 30. junija. Zvišanje premije za jamstvo se bo 30. junija vsako leto izračunalo na podlagi preteklih 12 mesecev glede na vsoto povprečnih zneskov v glavnici za različne linije neporavnanih „zajamčenih vrednostnih papirjev“ v tem obdobju (kakor so opredeljeni v protokolu), ki so bili izdani na podlagi jamstva in izkoriščajo jamstvo. Prvo zvišanje premije za jamstvo bo izračunano 30. junija 2013 na podlagi stopnje prodora na trg za obdobje med 1. julijem 2012 in 30. junijem 2013.

Tabela 17

Zvišanje premije za jamstvo

Stopnja prodora na trg (%)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Zvišanje premije za jamstvo (bazične točke)*	[10–20]	[20–30]	[40–50]	[70–80]	[90–120]	[120–150]	[150–180]	[180–210]	[200–230]–	231

7.3 ZAVEZA, DA SE BO SUBJEKT VZDRŽAL NAKUPOV

- (251) Skupina PSA se bo vzdržala pridobitve kakršnega koli deleža v drugih podjetjih ali nakupa kakršnega koli poslovnega premoženja med izvajanjem svojega načrta prestrukturiranja, tj. do 31. decembra 2015. Ta zaveza ne zajema: (i) pridobitve deleža v podjetju ali nakupa poslovnega premoženja, kadar je denarni znesek, ki ga je skupina PSA plačala za načrtovani nakup, nižji od 100 milijonov EUR na leto; ter (ii) pridobitve deleža v podjetju ali nakupa poslovnega premoženja po odobritvi Evropske komisije, če je tak nakup potreben, da se zagotovi uspešno poslovanje skupine PSA in njeno doseganje ciljev načrta prestrukturiranja. Komisiji je treba pravočasno priglasiti kakršen koli namen nakupa, ki je zajet v točki (ii) te uvodne izjave, da lahko oceni načrtovani nakup na podlagi podrobnih finančnih podatkov o načrtovanem nakupu ter da lahko oceni njegovo vrednost in učinek na lastniški kapital skupine PSA.
- (252) Poleg tega lahko skupina PSA po odobritvi Evropske komisije pridobi (i) delež v podjetju v zameno za prispevek k dokapitalizaciji ali dejavnostim v okviru operacije združevanja (z združitvijo ali dokapitalizacijo) sredstev ali dejavnosti; (ii) vrednostne papirje ali sredstva ali elemente odgovornosti z namenom njihove ponovne prodaje pod pogoji, ki ne povečujejo neto dolga skupine PSA. Ti nakupi ne bodo vključeni v znesek 100 milijonov EUR iz prejšnje uvodne izjave. Komisiji je treba pravočasno priglasiti kakršen koli namen nakupa, ki je zajet v točkah (i) in (ii) te uvodne izjave, da lahko oceni naravo načrtovanih operacij.
- (253) Pridobitev deležev v podjetju ali nakup poslovnega premoženja družbe Faurecia ali katere koli njene hčerinske družbe med izvajanjem načrta prestrukturiranja skupine PSA, tj. do 31. decembra 2015, nad zgoraj navedeno zgornjo mejo 100 milijonov EUR na leto bo morala predhodno potrditi Evropska komisija, ki bo pozitivno ocenila nakupe, ki (i) neposredno ali posredno pomagajo ponovno vzpostaviti uspešno poslovanje skupine PSA, saj imajo pozitivni učinek na napovedano donosnost skupine PSA, in (ii) ne skušajo zaobiti obveznosti omejevanja učinkov pomoči na potrebni minimum za doseganje ciljev načrta prestrukturiranja skupine PSA. Komisiji je treba pravočasno priglasiti kakršen koli namen nakupa, ki je zajet v tej uvodni izjavi, da lahko oceni načrtovani nakup glede na zgornji dve merili.
- (254) Če se neto dolg skupine PSA (kakor je opredeljen zgoraj) v določenem letu (N) zniža pod raven za navedeno leto, ki je napovedana v srednjeročnem načrtu 2013 v1 z dne 31. maja 2013, kakor so ga 3. junija 2013 priglasili francoski organi, se bodo zgornje meje v višini 100 milijonov EUR na leto, določene v tej zavezi, za naslednje leto (N+1) samodejno zvišale v skladu z razliko, izraženo v milijonih EUR, med ravnjo neto dolga skupine PSE leta (N) in ravnjo, ki je bila za isto leto napovedana v srednjeročnem načrtu 2013 v1 z dne 31. maja 2013, kakor so ga 3. junija 2013 priglasili francoski organi.

7.4 ZAVEZA, POVEZANA Z MARŽO FINANCIRANJA, KI JE DODELJENA TRGOVCEM

- (255) Skupina PSA povprečne letne trgovske marže financiranja, ki se dodeli mreži trgovcev (dolgovi mreže podjetij, kot so predstavljeni v letnem poročilu banke Banque PSA), med celotnim obdobjem izvajanja načrta prestrukturiranja ne bo zmanjšala pod povprečno letno trgovsko maržo za 12 mesecev pred 30. junijem 2013.

7.5 ZAVEZA, POVEZANA S PROJEKTOM AVTOMOBILI 50 CO₂

- (256) Francoski organi se v zvezi s projektom Avtomobili 50 CO₂ zavezujejo, da bodo, kakor je opredeljeno v delu 1.2 priglasitve francoskih organov z dne 12. marca 2013, nepovratna sredstva v višini 24,5 milijona EUR, ki so bila sprva načrtovana za skupino PSA, dodeljena v obliki vračljivih predplačil s pogoji in metodami vračila, ki so podobni tistim pri vračljivih predplačilih v višini 61,4 milijona EUR, ki so že bila načrtovana za projekt Avtomobili 50 CO₂. Ohranjen bo prvotno načrtovani raspored vračila. Zneski, ki jih je treba vrniti do posameznega roka, se bodo zvišali sorazmerno z zvišanjem zneska predplačil.

7.6 IZVAJANJE IN NEODVISNI STROKOVNJAK

- (257) Francoski organi se zavezujejo, da bo skupina PSA imenovala neodvisnega strokovnjaka, ki bo zadolžen za podroben pregled uporabe zavez iz pisma o zavezah z dne 23. julija 2013 (v nadaljnjem besedilu: neodvisni strokovnjak) med izvajanjem načrta prestrukturiranja, tj. do 31. decembra 2015, pod pogoji iz Priloge 1.

8. OCENA POMOČI

8.1 OBSTOJ POMOČI V SMISLU ČLENA 107(1) PDEU

- (258) Po členu 107(1) PDEU je „vsaka pomoč, ki jo dodeli država članica, ali kakršna koli vrsta pomoči iz državnih sredstev, ki izkrivlja ali bi lahko izkrivljala konkurenco z dajanjem prednosti posameznim podjetjem ali proizvodnji posameznega blaga, nezdružljiva z notranjim trgov, kolikor prizadene trgovino med državami članicami.“
- (259) Na podlagi te določbe Komisija meni, da opredelitev nacionalnega ukrepa kot državne pomoči zahteva, da so izpolnjeni naslednji kumulativni pogoji: (i) da zadevni ukrep daje gospodarsko prednost upravičencu, (ii) da ta prednost izvira iz države, (iii) da je ta prednost izbirna in (iv) da zadevni ukrep izkrivlja ali bi lahko izkrivljajal konkurenco ter bo verjetno prizadel trgovino med državami članicami.
- (260) Komisija meni, da državno jamstvo BPF in vračljiva predplačila skupini PSA za izvajanje projekta R in R Avtomobili 50 CO₂ pomeni državno pomoč v smislu člena 107(1) PDEU na podlagi naslednjih razlogov.

8.1.1 DRŽAVNO JAMSTVO HČERINSKI BANČNI DRUŽBI SKUPINE PSA

- (261) Komisija ugotavlja, da je v svojem sklepu z dne 11. februarja 2013, v katerem je začasno odobrila prvo tranšo jamstva kot pomoč za reševanje, sklenila, da ukrep pomeni pomoč v smislu člena 107(1) PDEU. Francija navedenega sklepa ni izpodbijala in je sedanji ukrep priglasila kot pomoč za prestrukturiranje.

8.1.1.1 O uporabi državnih sredstev

- (262) V zvezi s prenosom državnih sredstev bi bilo treba poudariti, da bo Francija dodelila jamstvo v skladu s členom 85 zakona št. 2012-1510 z dne 29. decembra 2012 o spremembi finančnega zakona.
- (263) Že samo dejstvo dokazuje, da ukrep izvira iz države.

8.1.1.2 O obstoju gospodarske prednosti

- (264) V zvezi z obstojem prednosti je ustaljena sodna praksa, da je za oceno, ali državni ukrep pomeni pomoč, treba določiti, ali je upravičeno podjetje pridobilo gospodarsko prednost, ki je ne bi pridobilo pod običajnimi tržnimi pogoji. Komisija mora zato oceniti obseg, do katerega jamstvo, ki je bilo dodeljeno BPF, pomeni tržno nadomestilo.
- (265) Francoski organi so v priglasitvi z dne 12. marca 2013 opredelili element pomoči med 453 in 480 milijonov EUR za največji znesek jamstva v glavnici v višini 7 milijard EUR. Te vrednosti so temeljile na interpolaciji donosa obveznic BPF za triletno dospelost. V pripombah Francije v zvezi s sklepom o začetku postopka, povzetih v uvodni izjavi 128 zgoraj, francoski organi menijo, da znesek pomoči, ki izhaja iz jamstva, znaša 396 milijonov EUR s premijo za tveganje v višini 40 bazičnih točk in trimesečnim referenčnim obdobjem. Če bi bila premija za tveganje 24 bazičnih točk (kakor je bilo pri izdajah po pomoči za reševanje), bi znesek pomoči znašal 429 milijonov EUR.
- (266) Francoski organi so poudarili tudi, da so bile izdaje BPF z dne 25. marca 2013 izvedene v zlasti ugodnih tržnih pogojih, razširitve glede zamenljivih državnih obveznic pa so se zdele na zelo nizki ravni (24 bazičnih točk). Zato menijo, da je potencialna dodatna dajatev za BPF v višini približno 40 bazičnih točk popolnoma utemeljena.

- (267) Referenčno obdobje francoskih organov traja med 12. julijem in 16. oktobrom 2013, saj to obdobje po njihovem mnenju omogoča upoštevanje razkritje težav skupine 12. julija prek obvestila o načrtu reorganizacije in izravnavo učinkov začetnih govoric o dodelitvi jamstva 16. oktobra 2012.
- (268) Komisija poudarja, da je bil znesek pomoči, zajet v jamstvu v višini 1,2 milijarde EUR, ki je bilo začasno odobreno 11. februarja 2013, na podlagi dejstev iz uvodne izjave 30 prvotno ocenjen v sklepu o reševanju ter je element pomoči v skladu s tem znašal med 91,8 milijona EUR in nominalno vrednostjo jamstva, tj. 1,2 milijarde EUR. Ob uporabi enake metode ocenjevanja za nižjo raven pomoči (razširitev v višini 24 bazičnih točk in enomesečno referenčno obdobje) element pomoči, zajet v jamstvu v višini 7 milijard EUR, ki ga je priglasila Francija, tako znaša 486 milijonov EUR, kakor je razvidno v spodnji tabeli 18:

Tabela 18

Izračun elementa pomoči v zajamčenih obveznicah

	16,10,2012	12,7–16,10,	16,9–16,10,
Triletna zamenljiva državna obveznica (OAT)	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Ocenjena razširitev na državni ravni po jamstvu	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Obrestna mera BPSA po jamstvu (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Stroški jamstva (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Skupni ocenjeni stroški zajamčenih izdaj (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Interpolirani triletni donos BPSA na sekundarnem trgu	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Znesek zadevne državne pomoči (v milijonih EUR)	401	429	486

- (269) V zvezi s predpostavkami, na katerih temeljijo te vrednosti, bi Komisija rada dodala naslednje podrobnosti.
- (270) V uvodni izjavi 51 sklepa o reševanju je Komisija opredelila, da element pomoči za zneske izdaj v višini 1,2 milijarde EUR znaša vsaj 91,8 milijona EUR. Znesku izdaje v višini 7 milijard EUR ustreza znesek v višini 535 milijonov EUR.
- (271) Kakor je opisano v uvodni izjavi 26 sklepa o začetku postopka, je ob izdaji obveznic v višini 1,2 milijarde EUR razlika v donosih v primeru z zamenljivimi državnimi obveznicami znašala 24 bazičnih točk. Komisija v skladu z uvodnima izjavama 119 in 120 sklepa o začetku postopka potrjuje, da je to razliko, ki je po mnenju Francije nastala zaradi manjše likvidnosti zajamčenih obveznic v primerjavi z zamenljivimi državnimi obveznicami, treba upoštevati pri izračunu elementa pomoči in jo zmanjšati.
- (272) V zvezi z **referenčnim obdobjem** Komisija meni, da je sprejeto enomesečno obdobje (16. september–16. oktober) dovolj dolgo, da lahko izravna morebitne nestanovitnosti, ki jih je povzročilo obvestilo. Za natančno oceno elementa pomoči mora biti referenčno obdobje v praksi blizu datuma obvestila, da so informacije o težavah skupine čim bolj izražene v tržnih donosih. Sprejeti sekundarni trg je navsezadnje likvidni trg, zato ni mogoče sklepati, da je potrebno daljše obdobje, saj se je trg v polnosti zavedal obvestila o načrtu prestrukturiranja PSA julija 2012 in najnovejših informacij o prodaji vozil. Komisija poleg tega meni, da je element pomoči na podlagi tega pravilno opredeljen in ga ni treba ponovno izračunati na podlagi stopenj donosa obveznic banke na sekundarnem trgu ob posameznih črpanjih. Tako je, ker Francija meni, da je pomoč omejena na najmanjšo potrebno za ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja, zaradi česar se bo jamstvo črpalo v celoti, in ker je reprezentativna tržna cena enaka ravni sekundarnih obveznic pred obvestilom o ukrepu pomoči. Ta pomoč PSA omogoča, da lahko jamstvo črpa kadar koli, odkar je bilo vzpostavljeno.

- (273) V uvodni izjavi 51 sklepa o reševanju je Komisija menila, da bi znesek pomoči lahko znašal največ toliko kot nominalni znesek izdaj obveznic. Glede na dejstva iz uvodnih izjav 105 in 106 sklepa o začetku postopka v zvezi z obstojem presežka likvidnosti med [1–3]* milijardami EUR in [2–4]* milijardami EUR po scenariju izjemnih situacij pri upravljanju z zmanjšanim portfeljem Komisija meni, da znesek pomoči ne presega prednosti glede cene izdaje obveznic, ki je bila v uvodni izjavi 33 opredeljena na 486 milijonov EUR v glavnici državnega jamstva v višini 7 milijard EUR. To je prednost, ki jo skupina prejema, če še naprej izvaja svojo dejavnost. Če pomoč ne bi bila dodeljena in bi bila banka prepuščena upravljanju z zmanjšanim portfeljem, upniki ali delničarji (skupina PSA) ne bi prejeli nadaljnje prednosti.
- (274) Komisija ugotavlja, da je od zainteresiranih strani o opredelitvi pomoči predložila pripombe le družba Fiat, ki v uvodni izjavi 191 zgoraj ocenjuje, da bi bilo stroškom jamstva treba dodati vsaj 100 bazičnih točk, da bi bili v skladu s tržnimi pogoji. Ena od pripomb družbe Fiat je povezana s plačilom provizije za prevzete obveznosti. V zvezi s tem Komisija poudarja, da je element pomoči, kakor je bilo pojasnjeno v uvodni izjavi 272, opredeljen na podlagi predpostavke, da bo jamstvo črpano v celoti, ker je pomoč omejena na najmanjšo potrebno za ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja skupine. Poleg tega je element pomoči, ki ga je ocenila Komisija, višji od elementa pomoči, ki ga je ocenila družba Fiat, tudi ob upoštevanju provizije za prevzete obveznosti, saj Komisija ocenjuje, da je plačana cena 231 bazičnih točk nižja od tržne cene, medtem ko družba Fiat ocenjuje, da je cena 100 bazičnih točk nižja od tržne cene.
- (275) Na podlagi tega lahko Komisija sklene, da element pomoči, zajet v glavnici državnega jamstva v višini 7 milijard EUR, znaša 486 milijonov EUR.

8.1.1.3 *O izbirni naravi prednosti*

- (276) Dejstvo, da sta BPF in posledično skupina PSA edini upravičenki jamstva, dokazuje izbirno naravno prednosti.

8.1.1.4 *O pogojih, na podlagi katerih je prizadeta trgovina med državami članicami in se izkrivlja konkurenca*

- (277) V zvezi z učinkom na konkurenco in trgovanje bi bilo treba upoštevati, da lahko, kadar podjetje deluje v sektorju, v katerem si konkurirajo proizvajalci iz različnih držav članic, kakršna koli pomoč, ki jo sprejme od javnih organov, v skladu z ustaljeno sodno prakso prizadene trgovino med državami članicami in ovira konkurenco, ker njegova nadaljnja prisotnost na trgu preprečuje konkurentom, da bi povečali svoj tržni delež, in zmanjšuje njihove možnosti za povečanje izvoza ⁽⁴¹⁾.
- (278) V praksi analiza Komisije, pripombe tretjih strani in objave analitikov potrjujejo mehanizem, ki izkrivlja konkurenco. Neposredni učinek državnega jamstva je zmanjšanje stroškov financiranja BPF (v primerjavi s hipotetičnim scenarijem, po katerem banka ne prejme pomoči). Ob zmanjšanih stroških financiranja lahko BPF izboljša svoje ponudbe financiranja in s tem spodbudi prodajo vozil blagovne znamke Peugeot in Citroën. Skupina PSA in tretje strani se strinjajo in poudarjajo pomembnost vloge internih bank pri spodbujanju in razvoju prodaje vozil.
- (279) Zainteresirane tretje strani v svojih pripombah poudarjajo neposredno povezavo med dejavnostjo interne banke in prodajo vozil. Skupina GM na primer navaja, da je financiranje internih bank „ključno“ in omogoča „prilagodljivost“ avtomobilskih proizvajalcev, da se lahko kratkoročno odzivajo na tržne razmere. Skupina Fiat precej obširno opisuje učinek financiranja internih bank na prodajo avtomobilske skupine. Po njenem mnenju ima to financiranje tri glavne učinke: privabljanje novih strank, spodbujanje postopkov prodaje in povečevanje zvestobe strank. Družba Fiat navaja interno izvedeno študijo o privlačnosti modela Punto, ki je odvisna predvsem od pogojev financiranja (kot so nizke obrestne mere). Konkurenti, ki ne ponujajo privlačnih pogojev financiranja (na primer Peugeot), so bili manj prisotni med prednostnimi izbirami strank. Po podatkih iz druge interne raziskave serije Eco je večina vprašanih strank povedala, da brez ponudbe ničodstotnega financiranja ne bi kupila njihovega

⁽⁴¹⁾ Glej zlasti sodbo Sodišča z dne 21. marca 1991 v zadevi Italija proti Komisiji, C-305/89, Recueil, str. I-1603.

avtomobila (ali bi se obotavljala pri nakupu). Družba Fiat iz tega sklepa, da imajo nepovratna sredstva, namenjena spodbujanju dejavnosti interne banke, „takojsen in neposreden“ učinek na prodajo vozil. Po podatkih iz še ene interne raziskave, ki jo navaja družba Fiat, uporaba interne banke vpliva tudi na obstoječe stranke blagovne znamke, ki bi radi zamenjali svoje vozilo. Delež strank, ki se odločijo kupiti avtomobil blagovne znamke Fiat, je višji med strankami, ki so za prejšnji nakup prejele financiranje interne banke.

- (280) V zvezi z učinkom spremembe stroškov financiranja interne banke je družba Fiat dodala nekaj količinskih informacij in navedla, da bi povečanje stroškov financiranja za 100 bazičnih točk lahko zmanjšalo stopnjo prodora na trg za 5–10 %. Videti je, da izkušnje družbe Fiat na evropskem trgu prek skupnega podjetja FGA Capital tako potrjujejo neposredno in negativno povezavo med stroški financiranja interne banke in njeno stopnjo prodora na trg. Zaradi zmanjšanja stroškov financiranja BPF na podlagi državnega jamstva se bo zato verjetno povečala njena stopnja prodora na trg.
- (281) Družba Toyota tudi sama potrjuje, da imajo interne banke pomembno vlogo pri krepitvi zvestobe strank blagovni znamki in spodbujanju prodaje: družba Toyota meni, da interne banke povečujejo zvestobo za 15 %, vendar hkrati navaja, da ne more opredeliti učinka povečanja stroškov financiranja za 100 bazičnih točk (čeprav pravi, da bi tak učinek obstajal).
- (282) Iz pripomb zainteresiranih tretjih strani sledi, da bi interna banka ob zmanjšanju svojih stroškov financiranja potencialnim strankam lahko ponudila privlačnejše pogoje financiranja. Te konkurenčne ponudbe posojil bi neposredno vplivale na prodajo vozil in so trenutno eden poglavitnih dejavnikov za rast te prodaje.
- (283) Podobno je v publikaciji družbe Morgan Stanley z dne 21. avgusta 2012 navedeno, da bi lahko blagovna znamka ponujala vozila, katerih celotni stroški lastništva so nižji kot pri konkurentih, če bi finančna podružnica avtomobilskega proizvajalca prejela nižje stroške financiranja. Na splošno ta študija kaže, da so glavni dejavnik pri določanju celotnih stroškov lastništva vozila stroški financiranja interne banke avtomobilskega proizvajalca ⁽⁴²⁾. Interna banka prek privlačnih ponudb financiranja tako neposredno pomaga zmanjševati celotne stroške lastništva vozil blagovne znamke. Potrebe po financiranju so zlasti visoke v segmentih B in C, v katerih poteka večina prodaje skupine PSA.
- (284) Nedavna študija, ki jo je 5. februarja 2013 izvedla bonitetna agencija Moody's ⁽⁴³⁾, potrjuje pomembno vlogo internih bank, ki so opredeljene kot „ključni del strategije avtomobilske skupine“. Študija poudarja tudi, da so avtomobilske skupine glede na recesijo in zniževanje prodaje bolj naklonjene uporabi internih bank za spodbujanje svoje prodaje. Te posebne razmere je treba upoštevati tudi pri proučevanju tveganja izkrivljanja na podlagi državne pomoči.
- (285) Glede na načrt za uspešno poslovanje BPF, ki so ga priglasili francoski organi, naj bi se vloga internih bank v prihodnosti okrepila zaradi štirih glavnih razlogov (glej uvodno izjavo 116).
- (286) Državno jamstvo bo zato neposredno vplivalo na konkurenčno ravnanje BPF, katere že tako pomembna vloga se bo verjetno še okrepila zaradi tržnih trendov, ki so opisani v načrtu za uspešno poslovanje iz uvodne izjave 285 zgoraj.
- (287) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da obstaja na območju Unije veliko finančnih hiš in da se kapital pretaka med državami članicami.
- (288) Komisija na podlagi tega sklepa, da bo zadevni ukrep verjetno okrepil položaj BPF v primerjavi s položajem njenih konkurentov pri trgovanju med državami članicami.
- (289) Komisija zato sklepa, da to državno jamstvo pomeni državno pomoč z bruto ekvivalentom nepovratnih sredstev v višini 486 milijonov EUR. Medtem ko je neposredni upravičenec tega jamstva BPF, bo koristilo tudi skupini kot celoti, če se bo z dejavnostjo BPF financirala prodaja glavne dejavnosti skupine, tj. prodaja vozil.

⁽⁴²⁾ Glej publikacijo družbe Morgan Stanley z dne 21. avgusta 2012 – „Volkswagen – It's Cheaper to Own a VW [Volkswagen – Ceneje je imeti VW]“.

⁽⁴³⁾ Glej publikacijo bonitetne ocene Moody's z dne 5. februarja 2013 „Key rating drivers for European car financiers [Ključni dejavniki bonitetnih ocen evropskih avtomobilskih financierjev]“.

8.1.2 JAVNA PODPORA SKUPINI PSA ZA IZVAJANJE PROJEKTA R IN R AVTOMOBILI 50 CO₂

- (290) Javno financiranje ⁽⁴⁴⁾ skupine PSA za izvajanje projekta R in R Avtomobili 50 CO₂ ustreza opredelitvi državne pomoči v smislu člena 107 PDEU. Francoski organi so ta ukrep priglasili kot pomoč za prestrukturiranje.

8.1.2.1 **O uporabi državnih sredstev**

- (291) To javno financiranje izhaja iz proračunskih sredstev, ki jih je država plačala agenciji ADEME v okviru dela programa prihodnjih naložb „Vozila prihodnosti“. V praksi je javno financiranje, ki ga je Francija dodelila za projekt Avtomobili 50 CO₂, del programa „prihodnjih naložb“, ki je bil vzpostavljen v zakonu št. 2010-237 z dne 9. marca 2010 o spremembi finančnega zakona. To dokazuje, da ta ukrep črpa iz državnih sredstev.

8.1.2.2 **O obstoju gospodarske prednosti**

- (292) Nepovratna sredstva s svojim prispevkom k stroškom R in R zagotavljajo gospodarsko prednost skupini PSA.

8.1.2.3 **O izbirni naravi prednosti**

- (293) Ukrep je posebej namenjen nosilcem projekta R in R Avtomobili 50 CO₂, katerega del je tudi skupina PSA, zato ni mogoče trditi, da je njegovo področje uporabe splošno.

8.1.2.4 **O pogojih, ki prizadenejo trgovino med državami članicami in izkrivljajo konkurenco**

- (294) Ker skupina PSA deluje v sektorju izdelave avtomobilov, ki je odprt za trgovanje znotraj Evrope, lahko ukrep prizadene trgovino med državami članicami, spremeni položaj skupine PSA na zadevnih trgih glede na njene konkurente in izkrivlja konkurenco na notranjem trgu.
- (295) Komisija zato sklene, da je finančna podpora, ki jo Francija v obliki vračljivih predplačil dodeli skupini PSA za izvajanje projekta Avtomobili 50 CO₂, državna pomoč v smislu člena 107(1) PDEU.
- (296) Poleg tega Komisija priznava posebno naravo vračljivih predplačil kot instrumenta državne pomoči. Čeprav so v obliki „posojila“ skupini PSA za izvajanje projekta Avtomobili 50 CO₂, je vračilo tega posojila še vedno odvisno od rezultatov projekta R in R. Ker možnosti za uspeh ali neuspeh niso znane vnaprej, Komisija ne more izračunati bruto ekvivalenta nepovratnih sredstev za to pomoč v obliki vračljivih predplačil. Na podlagi najbolj negativne napovedi, po kateri se predplačila ne povrnejo, Komisija zato meni, da bi bilo celotno vračljivo predplačilo dobro šteti kot zgornjo raven zneska zadevne državne pomoči.

8.2 PRAVNA PODLAGA ZA OCENO

- (297) V členih 107(2) in 107(3) PDEU so določena odstopanja od splošne nezdržljivosti iz člena 107(1). Odstopanja iz člena 107(2) PDEU se očitno ne uporabljajo za zadevni primer.
- (298) Komisija je v svojem sklepu o reševanju začasno odločila, da je pomoč združljiva na podlagi člena 107(3)(b) PDEU. Komisija kljub temu meni, da je javno jamstvo, katerega neposredni namen je rešiti likvidnostne težave BPF, poleg tega prineslo prednost skupini PSA. Tega mnenja francoski organi ne izpodbijajo. Komisija je poudarila tudi, da so bile likvidnostne težave hčerinske bančne družbe posledica strukturnih težav skupine. Glede na to so se francoski organi zavezali, da bodo predložili načrt prestrukturiranja za celotno skupino PSA, v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje, ki bo prav tako zagotovil uspešno poslovanje BPF. V skladu s svojo zavezo so francoski organi priglasili načrt za uspešno poslovanje BPF in načrt prestrukturiranja skupine PSA.

⁽⁴⁴⁾ To financiranje je bilo sprva priglašeno v obliki nepovratnih sredstev (24,5 milijona EUR) in vračljivih predplačil (61,4 milijona EUR). Ob upoštevanju izravnalnega ukrepa, ki so ga predlagali francoski organi (in je opisan v zgornji uvodni izjavi 256, bo nazadnje v obliki vračljivih predplačil v višini 85,9 milijona EUR.

- (299) Načrt za uspešno poslovanje BPF je treba oceniti glede na oddelek 2 Sporočila Komisije o ponovni vzpostavitvi uspešnega poslovanja in oceni ukrepov prestrukturiranja v finančnem sektorju v sedanji krizi na podlagi pravil o državni pomoči ⁽⁴⁵⁾.
- (300) Komisija je v uvodni izjavi 84 svojega sklepa o reševanju že izrazila mnenje, da je treba načrt prestrukturiranja proučiti glede na člen 107(3)(c) PDEU in zlasti glede na smernice za reševanje in prestrukturiranje. Skupno stališče je, da je bila pomoč dodeljena za ponovno vzpostavitev dolgoročnega uspešnega poslovanja podjetja ter mora biti zato v skladu s smernicami za reševanje in prestrukturiranje, ki so pravna podlaga za oceno. Komisija poudarja tudi, da na to sklepno ugotovitev ne vpliva dejstvo, da je del pomoči, ki je predviden v okviru načrta prestrukturiranja, v obliki pomoči za projekt R in R. Vključitev R in R v načrt prestrukturiranja je sprejemljiva, če so načrtovane dejavnosti resnično potrebne za ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja podjetja in če vsi elementi načrta prestrukturiranja (vključno s prizadevanji za R in R) ustrezajo pogojem iz smernic za reševanje in prestrukturiranje.
- (301) Poleg tega v skladu s točko 21 smernic za reševanje in prestrukturiranje pogoji za združljivost javne podpore za prizadevanja podjetja v težavah na področju R in R ne bi smeli zaobiti načel občega prava za finančno zdravo podjetje.
- (302) Komisija ugotavlja, da nobena od zainteresiranih strani ni kritizirala izbire pravne podlage.

8.3 UPRAVIČENOST PODJETJA DO POMOČI ZA PRESTRUKTURIRANJE

- (303) Da bi bilo podjetje upravičeno do pomoči za prestrukturiranje, mora najprej veljati za podjetje v težavah, kakor je opredeljeno v oddelku 2.1 smernic za reševanje in prestrukturiranje.
- (304) Komisija je v uvodni izjavi 150 sklepa o začetku postopka ugotovila, da je skupina PSA za podjetje v težavah v smislu odstavka 11 smernic za reševanje in prestrukturiranje. V zadevnem primeru so bili očitni običajni znaki podjetja v težavah, zlasti: vse večje izgube, vse manjši prihodki, presežna zmogljivost, zmanjšanje bruto marže sofinanciranja in zmanjšanje tržnih deležev. Poleg tega je dejstvo, da BPF ni mogla zaključiti svojega načrta financiranja za obdobje 2013–2016 brez državnega jamstva, zadosten dokaz, da skupina ni mogla ponovno vzpostaviti uspešnega poslovanja z uporabo lastnih sredstev ali sredstev, ki jih je prejela od lastnikov/delničarjev, ali tržnih virov.
- (305) Komisija je v uvodni izjavi 151 sklepa o začetku postopka zato ugotovila, da je bila skupina PSA, posredno in posledično pa tudi BPF, podjetje v težavah v smislu odstavka 2.1 smernic za reševanje in prestrukturiranje.
- (306) Komisija je v uvodni izjavi 152 navedenega sklepa ugotovila tudi, da niti skupina PSA niti BPF nista bili novo ustanovljeni podjetji in da se, ker je bil upravičenec skupina, ni moglo šteti, da so bile težave podjetja posledica samovoljnega prerazporejanja stroškov v skupini. Kot so poudarili francoski organi, so bili glavni razlogi za težave skupine posebej povezani s skupino in upadom prodaje na avtomobilskem trgu v Evropi.
- (307) Komisija zato meni, da ji ni treba pregledati svoje ocene v sklepu o začetku postopka v zvezi z upravičenostjo podjetja na podlagi točk 11 in 13 smernic za reševanje in prestrukturiranje. Komisija ugotavlja, da te točke ni izpodbijala nobena zainteresirana stran.
- (308) Komisija meni še, da so izpolnjeni pogoji iz oddelka 2.1 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

⁽⁴⁵⁾ UL C 195, 19.8.2009, str. 9.

8.4 PONOVA VZPOSTAVITEV DOLGOROČNO USPEŠNEGA POSLOVANJA

8.4.1 NAČRT PRESTRUKTURIRANJA SKUPINE PSA

- (309) Ker se je položaj skupine PSA še vedno slabšal, je leta 2012 začela sprejemati ukrepe za ponovno vzpostavitev dolgoročnega uspešnega poslovanja skupine v okviru načrta Okrepitev 2015. Ti zlasti vključujejo ukrepe za zmanjšanje presežne zmogljivosti skupine v segmentu B in načrtovane varčevalne ukrepe. V okviru načrta Okrepitev 2015 so predvideni:
- a) reorganizacija industrijske baze v Franciji in zmanjšanje strukturnih stroškov z ocenjenim učinkom v višini 600 milijonov EUR, kakor je bilo napovedano 12. julija 2012; načrtovani so prekinitev proizvodnje v obratu Aulnay leta 2014, prilagoditev industrijske baze v obratu Rennes, sprejetje ukrepov za obnovo obratov Aulnay in Rennes ter sprememba struktur skupine;
 - b) zmanjšanje naložb v osnovna sredstva za 550 milijonov EUR od leta 2013, po zaključku večjega števila naložb v zmogljivost v Rusiji, Latinski Ameriki in na Kitajskem;
 - c) optimizacija proizvodnih stroškov v višini 350 milijonov EUR, zlasti prek sodelovanja s skupino GM, pri čemer polovica teh zmanjšanj izhaja iz začetnih sinergij na podlagi nakupnega sistema zaveznitva, druga polovica pa iz akcijskih načrtov, povezanih z zasnovo enote in proizvodnimi stroški.
- (310) Komisija v sklepu o začetku postopka izrazi dve vrsti dvoma o ponovni vzpostavitvi uspešnega poslovanja.
- (a) Prvič, Komisija meni, da so predpostavke o tržni rasti morda preveč optimistične.
 - (b) Drugič, Komisija bi rada preverila, v kolikšni meri bi projekt Avtomobili 50 CO₂ lahko pripomogel k ponovni vzpostavitvi uspešnega poslovanja.

8.4.1.1 O predpostavkah v zvezi s tržno rastjo

- (311) Zainteresirane tretje strani se v svojih pripombah strinjajo, da je ustrezno uporabiti projekcije tržnih trendov inštituta IHS Global Insight. Zlasti pripombe družbe Fiat potrjujejo, da je inštitut glavni vir finančnih projekcij za avtomobilske proizvajalce.
- (312) Vendar Komisija ugotavlja, da so te projekcije bolj optimistične od projekcij drugih tržnih virov, kot je družba Standard & Poor's⁽⁴⁶⁾.
- (313) Komisija meni, da so bile projekcije prihodkov od sklepa o začetku postopka posodobljene delno zaradi dvomov o verodostojnosti napovedi Francije med predhodno preiskavo. Čeprav so prihodki nižji, se odhodki kapitalske naložbe v posodobljenih projekcijah niso znižali, zato to ne bo imelo negativnega učinka na prihodnjo prodajo.
- (314) Morebitne razlike v povprečnih projekcijah je treba proučiti glede na posledice, ki bi jih lahko imele na zmožnost PSA, da nadaljuje svojo dejavnost po neugodnem scenariju. Težave skupine, ki so povzročile državno intervencijo, je mogoče pripisati zmožnosti BPF za ustrezno refinanciranje na trgih, da bi lahko financirala prodajo vozil skupine. Celo po amortizaciji globalne vrednosti sredstev avtomobilskega oddelka, ki je v računovodskih izkazih 31. decembra 2012 znašala 3 888 milijonov EUR, Francija ni obvestila Komisije o neustreznosti lastniškega kapitala skupine. Komisija meni, da bi morala svoj pregled osredotočiti na raven neto industrijskega dolga skupine po neugodnih scenarijih.
- (315) Dvomi Komisije v zvezi z uspešnim poslovanjem skupine so bili razrešeni na podlagi pripombe Francije, opisane v oddelku 7.1 zgoraj, da bi bilo treba od PSA zahtevati, da vzpostavi ustrezne ukrepe za izravnavo kakršnih koli primanjkljajev v denarnih tokovih zaradi neugodnega prodajnega trenda, zaradi katerih bi se lahko destabiliziral neto dolg PSA. Raven dolga [...] se bo nato znižala pod [...] milijard EUR, kar je v skladu s sedanjimi

⁽⁴⁶⁾ V poročilu „Prihodnost globalnih proizvajalcev avtomobilov se razlikuje od regije do regije“ z dne 24. aprila 2013 je napovedano, da se evropski trg glede obsega ne bo vrnil na raven iz leta 2011 pred letom 2018, projekcije inštituta IHS pa to napovedujejo že od leta 2014.

projekcijami analitikov. Ta zaveza daje skupini možnost, da sama izbere najustreznejši način stabilizacije neto dolga, na primer z zmanjšanjem zmogljivosti ali prodajo deležev. Komisija ugotavlja tudi, da se je Francija zavezala, da bo ponovno priglasila načrt, če popravni ukrepi ne bodo uspešni ali če bo cilj neto dolga dve zaporedni leti presežen.

- (316) Na podlagi teh mnenj Komisija sklepa, da so njeni dvomi o ponovni vzpostavitvi uspešnega poslovanja v sklepu o začetku postopka odpravljeni.

8.4.1.2 O vlogi projekta *Avtomobili 50 CO₂* pri ponovni vzpostavitvi uspešnega poslovanja skupine PSA

- (317) Komisija je v uvodni izjavi 167 sklepa o začetku postopka dvomila o vlogi projekta *Avtomobili 50 CO₂* pri prestrukturiranju in ponovni vzpostavitvi uspešnega poslovanja skupine PSA.

(a) **Predhodna pripomba o metodi analize, ki je bila predlagana v sklepu o začetku postopka in jo je Francija izpodbijala**

- (318) Iz uvodne izjave 152 zgoraj izhaja, da francoski organi izpodbijajo metodo za ugotovitev, ali projekt *Avtomobili 50 CO₂* vpliva na ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja PSA in, če je to ustrezno, v kolikšni meri. Po mnenju Francije po predhodni preiskavi so dvomi Komisije temeljili na predpostavki, da bi projekt *Avtomobili 50 CO₂* „lahko bil potreben za ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja skupine PSA, samo če bi omogočal, da bi lahko nadoknadila zaostajanje na področju R in R v primerjavi s konkurenti.“ Metoda, ki jo je uporabila Komisija, poleg tega temelji na „zakonsko novem“ merilu, potrebo po katerem francoski organi izpodbijajo, saj so po njihovem mnenju drugi navedeni argumenti dovolj dober dokaz o pozitivnem prispevku projekta *Avtomobili 50 CO₂* k ponovni vzpostavitvi uspešnega poslovanja skupine.

- (319) Komisija izpodbija, da je metodo, ki jo je predlagala v sklepu o začetku postopka, mogoče povzeti na tak način, in želi predložiti naslednje pripombe.

- (320) V točki 17 smernic za reševanje in prestrukturiranje je navedeno, da „prestrukturiranje [...] temelji na izvedljivem, skladnem in daljnosežnem načrtu za obnovo dolgoročne sposobnosti preživetja podjetja“. Doseganje tega cilja „reorganizacij[e] in racionalizacij[e] dejavnosti podjetja na učinkovitejšem temelju“ lahko vključuje več vrst ukrepov:

— „umik iz dejavnosti, ki povzročajo izgubo“,

— „prestrukturiranje tistih obstoječih dejavnosti, ki lahko znova postanejo konkurenčne“,

— „širitev dejavnosti v smeri novih in donosnih dejavnosti“.

- (321) Komisija meni, da ta tretji steber „širitve dejavnosti“ najbolje upravičuje vključitev dejavnosti R in R v načrt prestrukturiranja. Upravičenost leži v potrebi, da se podjetju v težavah pomaga pri iskanju novih in donosnih trgov z uporabo inovacij, s pomočjo katerih bo preusmerilo svojo proizvodnjo.

- (322) Iz pripomb francoskih organov (povzetih v uvodni izjavi 149 zgoraj) sledi, da se strinjajo s tem mnenjem in menijo, da bi stalno vlaganje v R in R lahko pomagalo podjetju v težavah pri „ponovni vzpostavitvi dolgoročnega uspešnega poslovanja“. Vendar Komisija meni, da precedensi, ki jih Francija navaja v opombi 30 k uvodni izjavi 149 zgoraj, niso bistveni. V praksi ne zadevajo primerov, v katerih bo, kot velja tudi za zadevni primer, izvajanje projekta R in R kot dela načrta prestrukturiranja verjetno pozitivno vplivalo na ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja podjetja v težavah, temveč so primeri, pri katerih je Komisija menila, da bi bilo uspešnost poslovanja mogoče ponovno vzpostaviti z dajanjem novih proizvodov, ki so izpeljani iz „obstoječega“ znanja (in ne znanja na podlagi R in R), na trg. Iz uvodne izjave 51 Sklepa Komisije z dne 1. decembra 2004 (državna pomoč – Francija – družba Société Bull, zadeva C-504/03) torej izhaja, da se je nova linija strežnikov, ki naj bi imeli „zelo pomembno“ vlogo pri prihodkih in dobičku od prodaje, zanašala na tehnologijo, ki jo je imela v lastni družba Intel in je ni razvil upravičenec pomoči. Podobno je v uvodni izjavi 98 Sklepa Komisije z dne 3. julija 2001 (državna pomoč – Španija – družba Babcock Wilcox Espana SA, zadeva C-33/98) navedeno, da

tehnologija, ki družbi NewCo omogoča pokrivanje novega segmenta španskega trga, že obstaja. Komisija poleg tega ne vidi bistva uvodne izjave 236 svojega sklepa z dne 18. februarja 2004 (državna pomoč – Nemčija – družba Bankgesellschaft Berlin AG, zadeva C-28/02), iz katere izhaja, da Komisija ni mogla dejansko oceniti vloge „novih proizvodov in novih tržnih poti“ pri ponovni vzpostavitvi uspešnega poslovanja banke v težavah.

- (323) Komisija bi rada poudarila tudi, da tega cilja ne bi smeli zamenjati za precej drugačen cilj spodbujanja R in R ter inovacij ⁽⁴⁷⁾ prek drugih vrst javnega financiranja za podjetja, ki niso v težavah. V zvezi s tem je v točki 20 smernic za reševanje in prestrukturiranje zelo jasno navedeno:

„Glede na to, da je ogrožen obstoj podjetja v težavah, se, dokler ni zagotovljena njegova sposobnost preživetja, to podjetje toliko časa ne more šteti k ustreznim instrumentom za pospeševanje drugih ciljev javne politike. Posledično Komisija meni, da lahko zgolj ob izpolnjevanju pogojev, opredeljenih v teh smernicah, pomoč podjetjem v težavah prispeva k razvoju gospodarskih dejavnosti, ne da bi ob tem škodila trgovini v tolikšni meri, ki je v nasprotju z interesom Skupnosti.“

- (324) Komisija meni, da ista pomoč ne more skušati učinkovito doseči dveh različnih ciljev, zaradi česar mora biti cilj kakršne koli pomoči, ki jo država članica plača kot del načrta prestrukturiranja, četudi navedena država trdi, da bo imela verjetno pozitiven učinek na spodbujanje R in R, ponovna vzpostavitev uspešnega poslovanja upravičenca. Njena združljivost se mora proučiti glede na navedeni prednostni cilj.

- (325) Če gre za „naložbo“ v R in R, mora država članica poleg tega dokazati, da so podprte dejavnosti usklajene s preostalim načrtom prestrukturiranja (in so nujne za njegovo uspešnost). V skladu s točko 45 smernic za reševanje in prestrukturiranje:

„Nobena od pomoči ne sme biti namenjena financiranju novih investicij, ki niso **bistvenega pomena** za obnovo sposobnosti podjetja za preživetje.“

- (326) Za ocenitev, ali je prizadevanje na področju R in R v okviru projekta Avtomobili 50 CO₂ notranji ukrep za izboljšanje uspešnega poslovanja podjetja v težavah, ki bi ga bilo po potrebi mogoče vključiti v načrt prestrukturiranja (točka 35 smernic za reševanje in prestrukturiranje), ali ne, je razmišljanje Komisije iz uvodnih izjav 168 do 217 sklepa o začetku postopka popolnoma v skladu s točko 36 smernic za reševanje in prestrukturiranje, v kateri je jasno navedeno, da morajo biti „okolščine, ki so privedle do težav podjetja“ temelj za ocenitev ustreznosti predlaganih ukrepov. Komisija je v sklepu o začetku postopka zato zaporedno ocenila:

- (a) v uvodnih izjavah 168 do 192, ali bo projekt Avtomobili 50 CO₂ nadoknadil zaostajanje skupine PSA na področju R in R, kar je dejavnik, ki so ga francoski organi v uvodni izjavi 16 navedli kot eno strukturnih težav skupine;
- (b) v uvodnih izjavah 193 in 194, ali bi projekt Avtomobili 50 CO₂ lahko pomagal skupini PSA pri racionalizaciji industrijske baze in strukture stroškov, zlasti stroškov dela, saj so bili ti dejavniki v uvodni izjavi 15 predstavljeni kot nadaljnje strukturne pomanjkljivosti skupine PSA;
- (c) v uvodnih izjavah 208 do 217, ali bi nove tehnologije blage hibridizacije, ki so zajete v projektu Avtomobili 50 CO₂, lahko bile rešitev za težave PSA, ne le kratkoročno (zmanjšanje evropskega trga iz uvodne izjave 11 sklepa o začetku postopka), temveč tudi dolgoročno (učinek „cenovnih škarij“ iz uvodne izjave 14 sklepa o začetku postopka).

- (327) Sklep o začetku postopka je zato temeljil na dejavnikih, ki so jih francoski organi med predhodno raziskavo našli kot okolščine, ki so privedle do težav podjetja. Komisija nikakor ni predložila kataloga kumulativnih in/ali izključnih meril, na podlagi katerih bi bilo mogoče preveriti, ali je projekt Avtomobili 50 CO₂ „ustrezen“ za prestrukturiranje skupine ali ne.

⁽⁴⁷⁾ Kakor je poudarjeno v zgornji uvodni izjavi 39, se okvir R&R&I ne uporablja za podjetja v težavah, ki so poleg tega izključena med celotnim izvajanjem načrta prestrukturiranja, kakor je podrobno opredeljeno v točki 16 smernic za reševanje in prestrukturiranje. „Tako je načrt za prestrukturiranje ali likvidacijo, na katerega se nanaša prošnja za pomoč, potrjen in se začne izvajati, se vsa nadaljnja pomoč šteje za pomoč za prestrukturiranje.“

- (328) Dejstvo je, da francoski organi med predhodno preiskavo trenda zamenjave dizelskih vozil z bencinskimi vozili na trgu (ki je omenjen v uvodni izjavi 210 sklepa o začetku postopka in ponovljen v uvodni izjavi 147 zgoraj) niso omenili kot eno od ovir za ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja skupine PSA, temveč zgolj kot dejavnik v ozadju, čeprav v skladu z uvodno izjavo 214 sklepa o začetku postopka „glede na tržno raziskavo, ki jo je izvedla PSA, [...] [obstaja] tržna niša za gospodarne dizelske hibridne sisteme“.
- (329) Vsekakor je namen tega uradnega postopka, da se državi članici ponudi možnost za predložitev vseh dokazov, ki se ji zdijo potrebni, da bi dokazala veljavnost proučevane pomoči, in zlasti za pojasnitev okoliščin, ki so privedle do težav podjetja, s predložitvijo dodatnih podrobnosti, ki jih morda ni vključila v predhodno fazo preiskave. To so v tem primeru storili tudi francoski organi.

(b) Pregled prispevka projekta Avtomobili 50 CO₂ k prestrukturiranju skupine PSA

- (330) V skladu s pripombami francoskih organov (povzetih v uvodnih izjavah 147 do 151 zgoraj) je projekt Avtomobili 50 CO₂ oblikovan tako, da obvladuje tehnologijo za zmanjšanje porabe in emisij CO₂ motorjev s kompresijskim vžigom po „dostopnih“ stroških.

i) Prispevek k reševanju strukturnih pomanjkljivosti skupine PSA

- (331) **Sprememba negativnega trenda prodaje motorjev s kompresijskim vžigom:** Komisija je v uvodni izjavi 211 sklepa o začetku postopka vprašala, ali je naložba v R in R za dizelsko hibridno tehnologijo skladna z načrtom prestrukturiranja, kadar je novi tržni trend (ki naj bi se v prihodnjih letih nadaljeval) vključeval zamenjavo prodaje motorjev s kompresijskim vžigom za bencinske motorje.
- (332) V zvezi s tem bi bilo na podlagi pojasnil Francije v uvodni izjavi 148 zgoraj mogoče sklepati, da je strategija „reagiranja“ na trend, tj. zamenjavo dizelskih vozil z bencinskimi, ob upoštevanju sedanje strukture proizvodne baze PSA (ki je osredotočena predvsem na dizelska vozila, ki so leta 2012 predstavljala [60–80]* % prodaje v Evropi) morda kratkoročno/srednjeročno manj ustrezna za ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja skupine kot „proaktivna“ strategija. Komisija v zvezi s tem ugotavlja, da družba Toyota v svojih pripombah v uvodni izjavi 203 zgoraj potrjuje morebitni obstoj trga za dizelske hibride, vendar hkrati meni, da bo zaradi dodatnih stroškov dizelske tehnologije manjši od trga za bencinske hibride. V zvezi s tem bi lahko „dostopna“ dizelska hibridna rešitev, ki je cilj projekta Avtomobili 50 CO₂, ob uspešnosti projekta pomagala spremeniti sedanji upad prodaje dizelskih vozil skupine PSA. Če se bodo dejanski trendi, ki so bili značilni do zdaj, nadaljevali (in bo zato prodaja bencinskih hibridov še vedno višja od prodaje dizelskih hibridov), kakor predvideva družba Toyota, bi bilo komponente projekta Avtomobili 50 CO₂ dolgoročneje mogoče prilagoditi bencinskim motorjem (glej uvodno izjavo 50 sklepa o začetku postopka).
- (333) Komisija se zato strinja s francoskimi organi, da bi lahko strategija PSA za razvoj tehnologije, ki bi lahko ponovno vzpostavila okoljsko podobo motorjev s kompresijskim vžigom in ekonomsko privlačnost za kupce, zlasti v Evropi izboljšala kratkoročno/srednjeročno donosnost industrijske baze skupine PSA in posledično pomagala ponovno vzpostaviti njeno uspešno poslovanje ob izvajanju načrta prestrukturiranja.
- (334) **Izboljšanje zaostajanja na področju R in R:** čeprav francoski organi tega merila ne štejejo za ustreznega, je iz uvodne izjave 152(c) zgoraj mogoče sklepati, da bi projekt Avtomobili 50 CO₂ lahko nadoknadil zaostajanje skupine na področju R in R, zlasti glede na produktivnost dejavnosti tehnoloških inovacij (združevanje sredstev v konzorcij za raziskave, ki ga sponzorira agencija ADEME), standardizacijo nekaterih avtomobilskih komponent (zlasti pogojskega sistema), tehnologije za zmanjšanje porabe motorja s kompresijskim vžigom/emisij in menjalnike DCT. Namen teh prizadevanj je večja „dostopnost“ sistemov hibridizacije za kupce, saj bo zasnova hibridnega pogojskega sistema večinoma standardizirana in optimizirana glede energetskega delovanja in proizvodnih stroškov.
- (335) Skupina GM v uvodni izjavi 184 zgoraj poudarja, da proizvajalci v veliki meri izvajajo tehnološke projekte za zmanjšanje emisij plinov, družba Fiat pa v uvodni izjavi 189 zgoraj potrjuje, da so standardi za emisije CO₂, ki so določeni v evropskih predpisih, izziv, s katerim se bo moral spopasti vsak proizvajalec. Družba Toyota tudi sama meni, da bo razvoj okoljskih tehnologij ključni dejavnik pri prodaji proizvajalcev (glej uvodno izjavo 203 zgoraj). Ob takem zmanjšanju „tehnološke rasti“ pri porabi/zmanjšanju emisij CO₂ in ob upoštevanju, kako težko je

predvideti prihodnje trge, ki izhajajo iz sedanje raziskave, Komisija vseeno meni, da je obseg uspeha načrta prestrukturiranja verjetno odvisen od ohranitve določene ravni tehnoloških ambicij avtomobilskih proizvajalcev v težavah. Zaostajanje na področju R in R bi poleg tega lahko močno vplivalo na napovedano rast njene kratkoročne/srednjeročne prodaje in posledično na možnost ponovne vzpostavitve njenega uspešnega poslovanja.

- (336) Glede na zgornje pripombe Komisija sklepa, da bi projekt Avtomobili 50 CO₂ lahko pomagal razrešiti nekatere strukturne pomanjkljivosti skupine PSA.

(ii) Prilagoditev industrijske baze glede na posebnosti blage hibridizacije

- (337) Komisija je v sklepu o začetku postopka vprašala, ali so sredstva, ki so načrtovana za razvoj tehnologije blage hibridizacije, skladna z racionalizacijo zmogljivosti, ki je predvidena v načrtu prestrukturiranja.

- (338) V skladu z uvodno izjavo 154 zgoraj bodo industrijske naložbe, ki jih zahtevata projekt Avtomobili 50 CO₂ ter zlasti prilagoditev proizvodne zmogljivosti novim motorjem s kompresijskim vžigom in hibridnim sistemom, ostale omejene v primerjavi s skupnimi naložbami, načrtovanimi med izvajanjem načrta prestrukturiranja. Njegov finančni vpliv je bil vključen tudi v vrednosti, ki so jih predložili francoski organi. Na področju menjalnikov se Komisija strinja s francoskimi organi, da bo notranji donos proizvodnje, ki jo trenutno izvajajo japonski dobavitelji, ob uspešnosti projekta Avtomobili 50 CO₂ pomagal ponovno vzpostaviti uspešno poslovanje PSA z obnovitvijo njenih marž ter izničitvijo logističnih stroškov in valutnih tveganj.

- (339) Na podlagi teh dejavnikov Komisija sklepa, da je prilagoditev industrijske baze PSA glede na posebnosti blage hibridizacije bistveni del pristopa za prestrukturiranje skupine in ponovno vzpostavitev njenega uspešnega poslovanja.

(iii) Razširitev podjetja v smeri novih in donosnih dejavnosti

- (340) Družba Fiat v svojih pripombah (povzetih v uvodni izjavi 189 zgoraj) na splošno ugotavlja, da je motor, ki je cilj projekta Avtomobili 50 CO₂, tehnično mogoče oblikovati, vendar bi oblikovanje lahko povečalo stroške enote vozil, v katere bo nameščen, kar bi povzročilo, da bi bila množična distribucija razvite tehnologije ekonomsko nemogoča.

- (341) V zvezi s tem Komisija ugotavlja, da je iz sedanje visoke cene popolnih hibridnih tehnologij razvidno, zakaj so bile razvite samo v vrhunskih segmentih trga („vrhunska“ vozila). Strategija, ki jo načrtuje PSA ter je predvidena v njenih prizadevanjih R in R, je tako poiskati tehnologijo hibridizacije z boljšim razmerjem med stroški in delovanjem, kot ga omogočajo sedanje rešitve: zmanjšanje emisij CO₂ za [10–20]* % glede na primerljivo nehibridno vozilo po [70–80]* % nižjih stroških v primerjavi z rešitvijo HY425.

- (342) Komisija se je v uvodni izjavi 216 sklepa o začetku postopka vseeno pritožila, da ne more oceniti učinka novih tehnologij blage hibridizacije na prodajo in donosnost skupine PSA, in je navedla, da bi rada, da se ji predložijo običajni finančni kazalniki, ki se uporabljajo za analizo primernosti te vrste naložb v R in R ter analizo tveganj, ki bi lahko prizadela donosnost tega projekta.

- (343) V skladu z uvodno izjavo 150 zgoraj bi pomanjkanje posebne državne pomoči za projekt Avtomobili 50 CO₂ v okviru načrta prestrukturiranja prisililo PSA k izvajanju „hipotetičnega“ projekta, ki vključuje zmanjšanje naložb v R in R na potreben minimum zaradi skladnosti s spremembami predpisov o emisijah CO₂. Finančni kazalnik iz tabele 15 v uvodni izjavi 155(b) zgoraj, ki so ga predložili francoski organi, je „razlika“ v neto sedanji vrednosti,

ki v nasprotju s „standardno“ neto sedanjo vrednostjo (ki ustreza sedanji vrednosti pozitivnih in negativnih denarnih tokov v okviru naložbe) ne omogoča ocene resnične donosnosti naložbe, temveč donosnost razlike med dvema naložbama, v tem primeru med projektom Avtomobili 50 CO₂ (ob državni pomoči ali brez nje) in „hipotetičnim“ projektom.

- (344) Glede na to, da ima hipotetični projekt ne glede na uporabljeno ([10–13]*- oziroma [13–15]*-odstotno) diskontno stopnjo vedno višjo neto sedanjo vrednost kot projekt Avtomobili 50 CO₂ brez pomoči (med [60–100]* milijoni EUR za eDCT, med [20–70]* milijoni EUR za motor/prosti tek), francoski organi sklepajo, da bi se podjetje brez pomoči samodejno „odločilo“ za izvajanje alternativnega projekta namesto projekta Avtomobili 50 CO₂. Vendar Komisije to razmišljanje ni prepričalo, zato izpostavlja, da bi bilo logično sklepati, da bi se PSA pri [13–15]*-odstotni diskontni stopnji, ki bi po mnenju francoskih organov najbolj spoštovala sedanje „baze“ pogojev financiranja podjetij, kljub temu da se zdi, da je za oceno donosnosti naložb PSA običajno uporabljena [10–13]*-odstotna stopnja, verjetneje odločila za hipotetični projekt in ne za projekt Avtomobili 50 CO₂, saj bi bila relativna donosnost dveh njenih komponent višja: [50–60]* milijonov EUR za menjalnik eDCT in [20–30]* milijonov EUR za motor/prosti tek.
- (345) Komisija skratka meni:
- (a) prvič, da so sklepne ugotovitve na podlagi predlaganega kazalnika „razlike“ preveč odvisne od *ad hoc* predpostavk v zvezi z diskontirano stopnjo, ki se uporabi za izračun „razlike“ v neto sedanji vrednosti;
- (b) drugič, da struktura tega kazalnika ekonomsko ne omogoča ocene globalnega učinka projekta Avtomobili 50 CO₂ na prodajo in finančne napovedi skupine, temveč zgolj postopno primerjavo doseženega dobička (in ustvarjenih stroškov) pri izvajanju projekta Avtomobili 50 CO₂ s tistim, ki bi ga bilo mogoče doseči za zgolj dve komponenti pri hipotetičnem projektu.
- (346) Finančni kazalniki, ki jih je predložila Francija, zato ne omogočajo ocene učinkov „sistema“ blage hibridizacije, ki je cilj projekta Avtomobili 50 CO₂. Komisija ugotavlja, da projekt Avtomobili 50 CO₂ v nasprotju s hipotetičnim projektom PSA omogoča, da bo lahko obvladala več sedanjih strukturnih pomanjkljivosti: projekt ji bo pomagal izboljšati standardizacijo komponent in nadoknaditi zaostajanje skupine na področju R in R. Zmanjšano področje uporabe onemogoča tako ambicioznost pri hipotetičnem projektu. Poleg tega postopne spremembe, ki so predvidene v okviru hipotetičnega projekta in katerih navedeni cilj je zgolj uskladitev s predpisi o emisijah CO₂, najverjetneje niso dovolj učinkovite, da bi lahko reševale zmanjšano prodajo dizelskih vozil, s katero se trenutno spopada skupina. Za oceno usklajenosti sredstev, ki so potrebna za vsakega od teh projektov, s preostalim načrtom prestrukturiranja, je Komisija primerjala skupne stroške projekta Avtomobili 50 CO₂ (ki glede na tabelo 4 v uvodni izjavi 41 zgoraj znašajo [300–400]* milijonov EUR) z dodatnimi stroški in industrijskimi tveganji pri hipotetičnem projektu: morebitna izguba marže na podlagi te spremembe ni zanemarljiva in je v uvodni izjavi 148 zgoraj ocenjena na [500–700]* milijonov EUR.
- (347) Komisija skratka meni, da bi lahko tehnološki napredek na podlagi uspešne izvedbe projekta Avtomobili 50 CO₂ v nasprotju s postopnimi izboljšavami, ki so predvidene v hipotetičnem projektu, PSA zagotovil strateški prostor za rast med sedanjim trenutkom in letom 2020, saj bo skupini PSA omogočil „širitev dejavnosti v smeri novih in donosnih dejavnosti“. Projekt Avtomobili 50 CO₂ bi zato lahko imel večjo vlogo pri ponovni vzpostavitvi uspešnega poslovanja skupine kot hipotetični projekt.
- (iv) *Delna sklepna ugotovitev o prispevku projekta Avtomobili 50 CO₂ k prestrukturiranju skupine PSA*
- (348) Iz predhodnega pregleda izhaja, da projekt Avtomobili 50 CO₂ kot del načrta za prestrukturiranje pozitivno prispeva k ponovni vzpostavitvi uspešnega poslovanja skupine PSA: prilagoditev njene industrijske baze, ki je potrebna za izvajanje projekta, je v skladu s strategijo prestrukturiranja in sredstvi, ki so na voljo, in ob morebitni uspešnosti projekta ta ne bo zgolj odpravil učinkov strukturnih težav podjetja (velika občutljivost za spremembe pri prodaji dizelskih vozil v Evropi in zaostajanje na nekaterih področjih R in R), temveč bo omogočil tudi širitev proizvodnje skupine v smeri „novih in donosnih“ dejavnosti, ki mu bodo omogočale strateški prostor za rast med sedanjim trenutkom in letom 2020.

8.4.2 NAČRT ZA USPEŠNO POSLOVANJE BPF

- (349) Komisija je v sklepu o začetku postopka ugotovila, da težave BPF izhajajo iz njene odvisnosti od skupine PSA, kar je povzročilo znižanje bonitetne ocene banke, ki jo je družba Standard & Poor's izvedla 14. februarja 2013, na BB+ (stopnja nevlaganja), čeprav je bila pomoč za reševanje odobrena.
- (350) Komisija na podlagi pripomb francoskih organov na sklep o začetku postopka meni, da so francoski organi razrešili dvome v zvezi s povečanjem bilance stanja BPF in ravno slabega dolga.
- (351) Komisija zato ponavlja sklepno ugotovitev iz sklepa o začetku postopka, ki je ni izpodbijala nobena od zainteresiranih strani, tj. da je težava BPF težava z likvidnostjo, ki izhaja zgolj iz njene povezave s skupino PSA. Če ni več dvomov v zvezi s ponovno vzpostavitvijo uspešnega poslovanja skupine, se enako posledično uporablja tudi za načrt za uspešno poslovanje BPF.

8.5 PREPREČEVANJE NEUPRAVIČENEGA IZKRIVLJANJA KONKURENCE

8.5.1 PREGLED POTREBE PO IZRAVNALNIH UKREPIH

- (352) V odstavku 38 smernic za reševanje in prestrukturiranje je določeno, da lahko Komisija odobri pomoč za prestrukturiranje samo, če se sprejmejo izravnalni ukrepi za zmanjšanje škodljivih učinkov pomoči na pogoje poslovanja. V nasprotnem primeru se bo štelo, da je pomoč „v nasprotju s skupnimi interesi“ in je zato nezdržljiva z notranjim trgom. Za izpolnjevanje tega pogoja je prisotnost, ki jo lahko podjetje ohrani na svojih trgih ob koncu obdobja prestrukturiranja, pogosto omejena.
- (353) Kot že omenjeno, so francoski organi sprva predlagali naslednje izravnalne ukrepe: nadaljnja zmanjšanja naložb v osnovna sredstva, prenos zmogljivosti v obratu Sevelnord konkurentu, ukinitve razvoja in proizvodnje priključne hibridne tehnologije in ukrep, ki določa najvišjo stopnjo prodora na trg za BPF.
- (354) Komisija je v sklepu o začetku postopka izrazila dvome o opredelitvi nekaterih od teh ukrepov kot izravnalnih ukrepov ter njihovi ustreznosti glede na pogoje njihovega izvajanja.
- (355) Ob zaključku tega uradnega postopka preiskave Komisija meni, da, vsaj v zvezi z navedenimi ukrepi, ki jih je PSA sprejela in začela izvajati pred priglasitvijo načrta prestrukturiranja, ukrepov, ki so opisani v oddelku 2.4.5 zgoraj, ni mogoče opredeliti kot „izravnalne“ v smislu točk 38 et seq. smernic za reševanje in prestrukturiranje, temveč kot strateško izbiro, ki bi bila „v vsakem primeru potrebna za ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja“ skupine.
- (356) Francoski organi pa so se v svojem memorandumu z dne 23. julija 2013 odločili umakniti vse izravnalne ukrepe, ki so jih priglasili 12. marca 2013, razen ukrepa, ki določa najvišjo stopnjo prodora na trg za BPF in je spremenjen v skladu z oddelkom 8.5.2 spodaj.
- (357) Komisija zato upošteva ta umik in meni, da ji naslednjih ukrepov ni treba proučiti:
- (a) nadaljnjih zmanjšanj naložb v osnovna sredstva, zlasti ukinitve proizvodnje modelov Citroën 6 in Peugeot 607, ukinitve in neobnovitve modela Bipper/Nemo in ukinitve proizvodnje motorjev s kompresijskim vžigom, večjih od dveh litrov;
 - (b) prenosa zmogljivosti obrata Sevelnord konkurentu ter
 - (c) ukinitve razvoja in proizvodnje priključne hibridne tehnologije.
- (358) Komisija bo v okviru „izravnalnih ukrepov“ torej proučila le predlog francoskih organov za vzpostavitev mehanizma na podlagi [26–29]*-odstotnega praga, ki bi povečal stroške jamstva glede na stopnjo prodora BPF na trg.

8.5.2 MEHANIZEM ZA POVEČANJE STROŠKOV JAMSTVA GLEDE NA STOPNJO PRODORA BPF NA TRG

- (359) Komisija je v sklepu o začetku postopka ugotovila, da se zdi omejevanje stopnje prodora na trg ustrezen način omejevanja učinka prodaje vozil PSA na podporo za financiranje BPF. Vendar je Komisija dvomila o resničnem učinku tega ukrepa glede na njegove pogoje izvajanja. PSA je v praksi predlagala, da zaveza ne bi presegala stopnje H2 iz leta 2012 z razponom spreminjanja +1, tj. največ 33,4-odstotna stopnja iz leta 2013 za posamezno evropsko državo. Ta omejitev je očitno že vključevala povečanje, ki ga je bilo mogoče predvideti za leto 2013, saj je bila stopnja leta 2012 29,8-odstotna. Francoski organi so za leto 2014 in 2015 poleg tega predlagali, da bi se pri BPF za države G10 uporabila skupna stopnja prodora na trg za prejšnje leto, ki bi bila prilagojena spremembi stopnje prodora primerljivih bank, ki jih je navedla PSA (interne banke družb Renault, Ford, BMW, VW in Daimler), na trg in bi hkrati zagotavljala „mejno“ stopnjo. Prilagodljivost, ki bi jo ta sprememba omogočila PSA, bi zmanjšala omejujočo naravo in posledično učinkovitost tega ukrepa.
- (360) Vprašanja o primerljivih bankah, ki jih je predlagala PSA, so ostala nerešena (upoštevane so bile samo stopnje prodora internih bank družb Renault in Volkswagen na trg, čeprav so bili njeni ožji konkurenti tudi druge družbe, kot sta Ford ali Fiat). Ker se stopnje prodora na trg močno razlikujejo glede na državo, bi BPF lahko osredotočila svojo zmogljivost na področju posojil v tistih segmentih, v katerih je najbolj prisotna, s čimer bi razvila agresivno poslovno strategijo proti svojim konkurentom.
- (361) Francoski organi so se na argumente Komisije odzvali v svojih pripombah na sklep o začetku postopka (glej odstavek (173)). Zlasti so se strinjali, da bodo razširili obseg primerljivih bank in vanje vključili tudi interni banki družb Fiat in Ford. Kljub temu so še vedno podpirali načela mehanizma, ki je bil predlagan v priglasitvi. Po njihovem mnenju v zvezi z ravno podrobnosti glede stopenj prodora na trg noben proizvajalec ne daje podrobnosti o svoji stopnji prodora na trg glede na segment. Menijo, da bi moral biti mehanizem prilagodljiv, da bi se lahko BPF prilagodila tržnim trendom, ter da ne zmanjšuje učinkovitosti in omejujoče narave tega ukrepa. Komisija upošteva pripombo francoskih organov v zvezi s potencialno prilagodljivostjo, ki jo uvaja uporaba globalne stopnje prodora na trg za izravnalni ukrep, ki ga je uvedla BPF: kakor je razvidno iz uvodne izjave 177 zgoraj, [...] * % financiranja, ki ga je dodelila BPF, zadeva segmenta B in C v naslednjih petih državah: Franciji, Združenem kraljestvu, Nemčiji, Španiji in Italiji. Na podlagi te statistike Komisija meni, da izravnalni ukrep najverjetneje ne bo neučinkovit, ker bi uporaba globalne stopnje prodora na trg omogočala preveč prilagodljivosti.
- (362) Komisija ugotavlja, da je izravnalni ukrep v zvezi s stopnjo prodora na trg po mnenju francoskih organov „največji ciljni izravnalni ukrep in najboljši ukrep za odpravljanje potencialnih izkrivljanj konkurence, ki so neposredno povezana z dodelitvijo pomoči v obliki jamstva za banko Banque PSA. Tak ukrep v praksi onemogoča ustrezno upoštevanje povezave med posledicami dodelitve državnega jamstva na dejavnost banke Banque PSA in prodajo vozil.“⁽⁴⁸⁾
- (363) Komisija tudi ugotavlja, da vsi proizvajalci v svojih pripombah potrjujejo pomembno vlogo internih bank v financiranju prodaje vozil. Družba Toyota poudarja, da lahko interna banka izboljša zvestobo strank blagovni znamki za približno 15 % in da je stopnja prodora na trg višja v segmentih, ki vključujejo manjše modele. Družba Fiat meni, da so interne banke proizvajalcev izjemno učinkovit instrument za prodajo in trženje. Družba Fiat ponavlja pripombe družbe Toyota v zvezi z njihovo vlogo pri zvestobi strank in dodaja, da je pomembna tudi njihova vloga pri spodbujanju postopka prodaje zlasti z zamenjavo „tradicionalnih“ finančnih institucij, ki se umikajo iz tovrstne oblike posojil. Družba Fiat meni, da bo javno jamstvo, ki je bilo dodeljeno BPF, zato neposredno, nemudoma in zelo negativno vplivalo na konkumente skupine PSA.
- (364) Ker se zainteresirane strani strinjajo, da imajo interne banke osrednjo vlogo pri financiranju prodaje avtomobilskih proizvajalcev in da bo dodelitev jamstva BPF neposredno in še posebej negativno vplivala na konkurenco, Komisija meni, da je ustrezen ukrep za omejitev zmogljivosti BPF, da bi lahko neupravičeno izkoristila javno jamstvo za povečanje svoje sposobnosti financiranja v škodo internih bank svojih konkurentov, ki ne prejemajo javne podpore.
- (365) Francoski organi so se v pismu o zavezah z dne 23. julija 2013 zavezali, da bodo izvedli spremembe, opisane v oddelku 7.2 zgoraj, za izravnano izkrivljanja konkurence na podlagi državnega jamstva BPF.

⁽⁴⁸⁾ Odstavek 234 pripomb.

- (366) Za omejitve učinkov izkrivljanja konkurence, ki jih povzroča jamstvo, in za zagotovitev delne prilagodljivosti BPF, na podlagi katere bi se lahko odzivala na morebitne tržne spremembe, je predlagana zaveza v obliki dodatnega plačila jamstva v skladu s stopnjo prodora BPF na trg. Načelo zaveze je naslednje: plačilo jamstva se bo povečalo, kadar BPF preseže mejno stopnjo prodora na trg v skupini G10 v višini [26–29]* %. Komisija ugotavlja, da se zdi obseg te skupine (Nemčija, Avstrija, Belgija, Italija, Španija, Nizozemska, Portugalska, Švica, Francija in Združeno kraljestvo) najbolj značilen za dostopne kazalnike evropskega trga⁽⁴⁹⁾. Poleg tega se zdi, da je ta mehanizem ustrezen za uskladitev z načelom izravnalnih ukrepov (ki so namenjeni minimaliziranju kakršnega koli izkrivljanja konkurence) in hkrati omogoča ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja. S povezavo povečanja stopnje prodora na trg s povečanjem plačila jamstva bo zmožnost BPF, da lahko zaradi jamstva ponuja zlasti privlačne pogoje financiranja, omejena na potrebni minimum za zagotavljanje uspešnega poslovanja ob minimalizaciji izkrivljanj konkurence. Skupina ne bo plačala plačila, ki bi presegala njene kapitalske zmožnosti, saj bo stopnjo prodora na trg lahko ohranjala na ravni, ki ustreza določeni stopnji povračila. Plačilo se bo povečevalo pri stopnji prodora na trg do 491 bazičnih točk (ocenjena tržna cena). V grafu 2 spodaj je prikazana povezava med plačilom jamstva, ki ga izvede PSA, in stopnjo prodora na trg (za podrobnejše vrednosti glej tabelo 17 v uvodni izjavi 250 zgoraj).

Graf 2

Povezava med plačilom jamstva (v bazičnih točkah) in stopnjo prodora na trg G10 (%)

[...]*

- (367) Kakršen koli pregled učinka tega ukrepa mora med drugim vključevati teoretično stopnjo prodora na trg, ki bi jo PSA lahko dosegla brez pomoči (v nadaljnjem besedilu: hipotetična stopnja prodora na trg). Komisija meni, da bi zmanjšanje bonitetne ocene BPF in zmanjšanje njene sposobnosti financiranja brez državne pomoči posledično zmanjšala število posojil in prodajo avtomobilov za [5–20]* %⁽⁵⁰⁾. Prihodki avtomobilskega oddelka PSA, ki izhajajo iz financiranja interne banke, po mnenju francoskih organov zato znašajo [6 000–7 000]* milijonov EUR brez pomoči in [35 000–40 000]* milijonov EUR ob pomoči (ob predpostavki, da bo prodaja padla za približno [10–20] %). Te vrednosti zato pomenijo, da je teoretična stopnja prodora BPF na trg približno [15–20]*-odstotna. Z drugimi besedami, sposobnost financiranja brez državne pomoči bi se zmanjšala na raven, ki bi znatno zmanjšala njeno stopnjo prodora na trg. Poleg tega bi se, če upoštevamo osrednjo vlogo internih bank pri prodaji vozil, hkrati zmanjšal tudi obseg prodaje. Po mnenju francoskih organov bi tako zmanjšanje onemogočilo ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja ter bi PSA potegnil v začarani krog z nenehnim zmanjševanjem bonitetnih ocen PSA in BPF, kar bi povzročilo nadaljnje izgube za skupino.
- (368) Ta hipotetična stopnja prodora na trg omogoča okvirno opredelitev nižje ravni, ki se uporabi pri prilagoditvi izravnalnega ukrepa. Ta najnižja raven mora biti višja od teoretične stopnje, ocenjene na [15–20]* %. Spodnja stopnja prodora na trg mora biti poleg tega nižja od sedanje stopnje prodora na trg ([29–31]* % za G10 leta 2012). V praksi je vsak izravnalni ukrep namenjen minimizaciji učinkov državne pomoči na konkurentne upravičenega podjetja. Državno jamstvo že omogoča BPF, da ohranja sedanjo stopnjo prodora na trg (saj temelji na hipotetični stopnji prodora na trg). Vsak izravnalni ukrep v obliki dodatnega plačila bi zato moral že uporabljati sedanjo stopnjo prodora na trg.
- (369) Ob upoštevanju [29–31]*-odstotne stopnje prodora na trg, opisanega spodnjega [15–20]*-odstotnega praga, verjetnih trendov povečevanja, ki jih opisujejo francoski organi, in pomembne vloge interne banke pri financiranju prodaje vozil se zaveza za povečanje plačila državnega jamstva s [26–29]* %⁽⁵¹⁾ tako šteje za ustrezen ukrep za minimizacijo izkrivljanj konkurence. Ob upoštevanju sedanje stopnje prodora na trg zaveza

⁽⁴⁹⁾ Kazalnik G5, ki je vključen v kazalnik G10, po uvodni izjavi 362 zgoraj že obsega [...]* % financiranja, ki ga dodeljuje BPF.

⁽⁵⁰⁾ Memorandum francoskih organov z dne 7. decembra 2012: hipotetični scenarij – predhodni učinek na skupino PSA.

⁽⁵¹⁾ Treba bi bilo poudariti tudi, da je ta [26–29]*-odstotna stopnja prodora na trg nižja od stopnje, ki so jo francoski organi predlagali v prvi različici izravnalnega ukrepa, tj. 33,4 %, kakor je razvidno iz tabele 7 v uvodni izjavi 102.

pomeni, da bo BPF že morala povečati plačilo jamstva za približno [40–50]* bazičnih točk (zaradi česar bo povračilo državnega jamstva znašalo približno [300–310]* bazičnih točk in ne 260 bazičnih točk, kakor je bilo določeno v prvotnem protokolu, ki je bil sklenjen z državo). Če bi BPF rada povečala svojo stopnjo prodora na trg, se bo plačilo zvišalo v obsegu, določenem v tabeli 17 v uvodni izjavi 250 zgoraj⁽⁵²⁾. Če se bo stopnja prodora na trg zmanjšala, se bo znižalo tudi dodatno plačilo⁽⁵³⁾. Zaveza tako vključuje takojšnje povečanje stroškov jamstva za BPF, ki se bodo povečali, če PSA poveča delež vozil, ki jih financira BPF, v skupni prodaji.

- (370) Komisija zato meni, da ta ukrep omogoča izravnavo neupravičenih izkrivljanj konkurence v smislu točk 38 do 40 smernic za reševanje in prestrukturiranje.
- (371) Čeprav se zdi, da ima evropski avtomobilski sektor presežno strukturno zmogljivost, Komisija meni, da nadaljnje zmanjšanje proizvodne zmogljivosti skupine PSA v tem primeru ni najustreznejša rešitev:
- (a) kakor je omenjeno v uvodni izjavi 49 zgoraj, je podjetje že pokazalo znatna strukturna prizadevanja pri obratih Aulnay in Rennes;
- (b) kakor je pojasnjeno v uvodni izjavi 315 zgoraj, bi bilo, če bi bila v prihodnosti potrebna nadaljnja prizadevanja za prestrukturiranje, PSA morda bolje prepustiti strateški prostor pri izbiri sredstev, ki bi jih uporabila za utrditev svojega gospodarskega položaja, pri čemer je nadaljnje zmanjšanje zmogljivosti le eden od možnih načinov za doseganje tega cilja.

8.5.3 ZAVEZA, POVEZANA Z MARŽO FINANCIRANJA, KI JE DODELJENA TRGOVCEM

- (372) Komisija ugotavlja tudi, da so se francoski organi zavezali, da PSA ne bo zmanjšala povprečne letne trgovske marže financiranja, ki jo je dodelila trgovcem v svoji mreži, pod povprečno letno trgovsko maržo v dvanajstih mesecih pred 30. junijem 2013 za celotno obdobje izvajanja načrta prestrukturiranja.
- (373) Komisija meni, da ta zaveza omogoča, da se ne bo zmanjšal omejujoči učinek omejitve stopnje prodora BPF na trg. V praksi BPF ob ohranjanju povprečne tržne marže za trgovce na ravni brez pomoči ne bo mogla izkoristiti jamstva, da bi izvajala agresivno poslovno politiko do svojih trgovcev.

8.5.4 SPREMEMBA NEPOVRATNIH SREDSTEV, KI SO BILA PRVOTNO NAČRTOVANA ZA PROJEKT AVTOMOBILI 50 CO₂, V VRAČLJIVA PREDPLAČILA

- (374) Da bi sredstva, ki so jih javni organi dali na voljo za ohranitev tehnoloških kompetenc proizvajalca v težavah, lahko ostala sorazmerna, Komisija meni, da:
- (a) se dejavnosti R in R, ki se izvajajo kot del načrta prestrukturiranja, ne smejo izvajati v obsegu, ki bi povzročal tveganje „zmanjšanja“, kakor Komisija omenja v uvodni izjavi 243 sklepa o začetku postopka;
- (b) je treba ob izboljšanju razmer znaten del javnega financiranja, namenjenega proizvajalcu za ohranitev njegove ravni kompetenc v skladu z najvišjo ravno tehnologije, ob uspešnosti projekta R in R in ponovni vzpostavitvi uspešnega poslovanja povrniti organu, ki je dodelil pomoč.
- (375) V zvezi s prvo točko mora Komisija določiti, ali bi se ob izvajanju projekta Avtomobili 50 CO₂ dinamične spodbude za druge avtomobilске proizvajalce, naj nadaljujejo svoja prizadevanja R in R na področju hibridizacije, znatno zmanjšale ali prenehale. Iz pripomb skupine GM je razvidno, da medtem ko zneski javnega financiranja projekta Avtomobili 50 CO₂ za projekt R in R, ki vključuje razvoj sistema blage hibridizacije, niso „zanemarljivi“, v primerjavi z odhodki R in R v celotnem sektorju niso „znatni“ in nikakor ne zadostujejo, da bi se „konkurentom preprečil razvoj lastnega programa R in R na istem področju“ (glej uvodno izjavo 184 zgoraj).

⁽⁵²⁾ Na primer, če je stopnja prodora na trg [30–40]*-odstotna (v primerjavi s sedanjo [29–31]*-odstotno), bo povečanje stroškov jamstva znašalo [70–80]* bazičnih točk.

⁽⁵³⁾ Na primer, če je stopnja prodora na trg [20–30]*-odstotna (v primerjavi s sedanjo [29–31]*-odstotno), povečanje stroškov jamstva ne bo znašalo več kot [20–30]* bazičnih točk.

Družba Fiat potrjuje tudi, da tehnološki napredek, ki je cilj projekta Avtomobili 50 CO₂, ne ovira vstopa drugih proizvajalcev (glej uvodni izjavi 190 in 232 zgoraj). Na podlagi teh pripomb tretjih strani lahko Komisija zato sklene, da ne obstaja tveganje za učinek zmanjšanja na podlagi projekta Avtomobili 50 CO₂.

- (376) V zvezi z drugo točko se Komisija sklicuje na izravnalni ukrep, ki so ga predlagali francoski organi v oddelku 7.5 zgoraj in na podlagi katerega se nepovratna sredstva v višini 24,5 milijona EUR, ki so bila prvotno načrtovana, spremenijo v vračljiva predplačila, ki se povrnejo agenciji ADEME, da se v primeru uspešnega poslovanja skupine PSA vsi zneski, ki jih je plačala država, da bi se lahko izvajale dejavnosti R in R, povrnejo agenciji ADEME.
- (377) Komisija skratka meni, da javna podpora projektu Avtomobili 50 CO₂ na podlagi načrta prestrukturiranja najverjetneje ne bo zelo ogrožala spodbujanja drugih proizvajalcev k nadaljnjim prizadevanjem na področju R in R (odstotnost tveganja za učinek), poleg tega pa je tudi sorazmerna s ciljem ponovne vzpostavitve uspešnega poslovanja skupine PSA ob zavezi francoskih organov, da se bodo, če bo skupina uspešna, vsi diskontirani zneski, ki so jih javni organi plačali za izvajanje tega projekta R in R, povrnili organu, ki je dodelil pomoč (glej uvodno izjavo 256 zgoraj).

8.5.5 ZAVEZA, DA SE BO SUBJEKT VZDRŽAL NAKUPOV

- (378) Komisija ugotavlja še, da so se francoski organi zavezali, da se bo PSA vzdržala pridobitve deležev v drugih podjetjih ali nakupa kakršnega koli poslovnega premoženja med izvajanjem svojega načrta prestrukturiranja pod pogoji, opisanimi v uvodni izjavi 251 *et seq.* za zneske, ki presegajo 100 milijonov EUR na leto. Z odstopanjem od splošnega načela iz uvodnih izjav 251 in 252 zgoraj lahko družba Faurecia in njene hčerinske družbe opravljajo nakupe ob predhodni odobritvi Komisije, kakor je določeno v uvodni izjavi 253 zgoraj. Komisija bo v svoji oceni pozitivno upoštevala nakupe, (i) ki neposredno ali posredno pomagajo ponovno vzpostaviti uspešno poslovanje skupine PSA, saj imajo pozitivni učinek na napovedano donosnost skupine PSA, in (ii) ne skušajo zaobiti obveznosti omejevanja učinkov pomoči na potrebni minimum za doseganje ciljev načrta prestrukturiranja skupine PSA.
- (379) Komisija meni, da je ta ukrep nujen in bo najverjetneje izravnal učinke izkrivljanja konkurence na podlagi dodelitve pomoči.

8.5.6 POTREBA PO IZRAVNALNEM UKREPU, POVEZANEM S SKLADOM FMEA

- (380) Anonimna tretja stran meni, da bi morala PSA prodati svoj delež v skladu FMEA. Komisija ugotavlja, da so pripombe te tretje strani povezane s pritožbo, ki jo preiskuje Komisija, in niso povezane s predmetom urejanja teh postopkov. Zato se v tem sklepu ni treba odzvati na te pripombe.

8.6 POMOČ, OMEJENA NA NAJMANJŠO POTREBNO: REALNI PRISPEVEK BREZ POMOČI

- (381) Da bi se odobrila pomoč v skladu s točkami 43 do 45 smernic za reševanje in prestrukturiranje, morata biti količina in intenzivnost pomoči omejeni na najnižjo vsoto stroškov, potrebnih za prestrukturiranje, ob upoštevanju obstoječih finančnih virov podjetja, njegovih delničarjev ali poslovne skupine, v katero podjetje spada. Zato naj bi prejemniki pomoči znatno prispevati k načrtu prestrukturiranja iz obstoječih lastnih virov, če je treba s prodajo sredstev, ki niso nujno potrebna za nadaljnji obstoj podjetja, ali pa s financiranjem s sposojenim kapitalom pod tržnimi pogoji.
- (382) Kakor je navedeno v uvodnih izjavah 246 in 247 sklepa o začetku postopka, Komisija ni imela večjih dvomov o merilu združljivosti. Stroški prestrukturiranja, kakor je opisano v prigrisatvi francoskih organov, znašajo [1,3–1,8]* milijard EUR. Skupina PSA je za financiranje svojega prestrukturiranja izvajala program prodaje sredstev, ki je skupini prinesla 1 956 milijard EUR prostega denarnega pretoka (2 050 milijard EUR na ravni neto finančnega položaja). Tako znesek pomoči znaša 571,9 milijona EUR.
- (383) Komisija meni tudi, da je zahteva po omejitvi pomoči na najnižjo potrebno za prestrukturiranje izpolnjena tudi v zavezi francoskih organov, da se bodo vzdržali nakupov, pod pogoji iz uvodne izjave 251 *et seq.* Komisija meni, da se lahko s to zavezo skupini PSA prepreči izkoriščanje finančnih sredstev, ki jih ima na voljo, za cilje, ki niso ponovna vzpostavitev dolgoročnega uspešnega poslovanja skupine.

(384) Komisija zato meni, da ji ni treba pregledati ocene v sklepu o začetku postopka v zvezi z izpolnjevanjem meril iz točk 43 in 45 smernic za reševanje in prestrukturiranje.

8.7 NAČELO ENKRATNE POMOČI

(385) V skladu s točko 72 et seq. smernic za reševanje in prestrukturiranje bi morala biti pomoč za prestrukturiranje dodeljena samo enkrat v obdobju desetih let.

(386) Francoski organi so v svoji priglasitvi z dne 12. marca 2013 navedli, da skupina PSA v zadnjih desetih letih ni prejela pomoči za prestrukturiranje.

(387) Načelo enkratne pomoči, ki je zahtevano v smernicah za reševanje in prestrukturiranje, je tako izpolnjeno.

9. SKLEPNE UGOTOVITVE

(388) Ob upoštevanju zavez francoskih organov se lahko pomoč šteje za združljivo z notranjim trgovom –

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Državna pomoč, ki jo Francija namerava izvajati za skupino PSA Peugeot Citroën SA v obliki državnega jamstva, ki zajema izdaje obveznic banke Banque PSA Finances do 31. decembra 2016 in ima zgornjo mejo v višini 7 milijard EUR (z bruto ekvivalentom nepovratnih sredstev v višini 486 milijonov EUR), ter v obliki vračljivih predplačil v višini 85,9 milijona EUR za izvajanje projekta R in R Avtomobili 50 CO₂, tj. v skupnem znesku 571,9 milijona EUR, je združljiva z notranjim trgovom.

Izvajanje te državne pomoči se torej odobri.

Člen 2

Ta sklep je naslovljen na Francosko republiko.

V Bruslju, 29. julija 2013

Za Komisijo
Joaquín ALMUNIA
Podpredsednik

PRILOGA

IZVAJANJE IN NEODVISNI STROKOVNJAK

1. IMENOVANJE NEODVISNEGA STROKOVNJAKA

- (1) Francoski organi se zavezujejo, da bo skupina PSA imenovala neodvisnega strokovnjaka, ki bo zadolžen za podrobno spremljanje izvajanja zavez iz pisma o zavezah z dne 23. julija 2013 (v nadaljnjem besedilu: neodvisni strokovnjak) med izvajanjem načrta prestrukturiranja, tj. do 31. decembra 2015.
- (2) Neodvisni strokovnjak mora biti neodvisen od skupine PSA. Glede svojih strokovnih izkušenj na področju investicijskega bančništva, svetovanja in računovodstva ima neodvisni strokovnjak vse strokovno znanje, potrebno za izvajanje mandata, pri katerem ne sme prihajati do nasprotja interesov. Plačilo, ki ga skupina PSA nameni neodvisnemu strokovnjaku, ne bo v nobenem primeru posegalo v učinkovito in neodvisno izvajanje njegovih nalog.
- (3) Francoski organi bodo Komisiji v odobritev predložili imena vsaj dveh oseb ali institucij, ki bi jih imenovali za neodvisne strokovnjake, in sicer najpozneje štiri tedne od datuma, ko bodo francoski organi Komisiji predložili prihodnji sklep o zadevi SA.35611.
- (4) Predlogi francoskih organov morajo biti določeni dovolj podrobno, da lahko Evropska komisija preveri, ali neodvisni strokovnjak ustreza pogojem iz tega sklepa. Predlogi bi morali vsebovati zlasti naslednje informacije:
 - (a) osnutek mandata, v katerem so podrobno opisani vsi pogoji, pod katerimi naj bi neodvisni strokovnjak izvajal svoje naloge;
 - (b) osnutek delovnega načrta, v katerem je podrobno opisan način, na katerega naj bi neodvisni strokovnjak po lastnem predlogu izvajal svoje naloge.
- (5) Evropska komisija lahko odobri ali zavrne predlaganega neodvisnega strokovnjaka ali predlagane neodvisne strokovnjake ter lahko odobri osnutek mandata in pri tem po potrebi zahteva popravke, ki so potrebni, da bo neodvisni strokovnjak lahko izvajal svoje naloge. Če Evropska komisija odobri samo enega od predlogov skupine PSA, bo skupina za neodvisnega strokovnjaka imenovala navedeno osebo ali institucijo ali bo sprejela potrebne ukrepe, da bo navedena oseba ali institucija imenovana v skladu z osnutkom mandata, ki ga je odobrila Evropska komisija. Če je bilo odobrenih več imen, se bo skupina PSA lahko sama odločila, katero od oseb ali institucij želi imenovati za neodvisnega strokovnjaka. Neodvisni strokovnjak bo imenovan v enem tednu od odobritve Komisije in v skladu z osnutkom mandata, ki ga je odobrila Komisija.
- (6) Če se zavrnejo vsi predlogi francoskih organov, se francoski organi zavezujejo, da bo skupina PSA v skladu s pogoji in postopkom iz te zaveze predlagala vsaj dve nadaljnji osebi ali instituciji v dveh tednih od priglasitve zavrnitve prvega predloga, ki jo izvede Evropska komisija.
- (7) Če bo Evropska komisija zavrnila nove predloge francoskih organov, bo Komisija imenovala neodvisnega strokovnjaka, ki ga mora skupina PSA uporabiti na podlagi osnutka mandata, ki ga je odobrila Komisija.

2. NALOGE IN OBVEZNOSTI NEODVISNEGA STROKOVNJAKA

- (8) Neodvisni strokovnjak bo (i) pomagal Evropski komisiji pri preverjanju, ali skupina PSA izvaja obveznosti, za katere se je zavezala v pismu o zavezah z dne 23. julija 2013, in (ii) izvajal naloge, kakor so opredeljene v pismu o zavezah z dne 23. julija 2013. Neodvisni strokovnjak bo izvajal naloge v skladu z delovnim načrtom, ki ga je odobrila Evropska komisija in ki se ga lahko z dovoljenjem Komisije spremeni. Evropska komisija lahko na lastno pobudo ali na zahtevo neodvisnega strokovnjaka ali skupine PSA da navodila neodvisnemu strokovnjaku. Skupina PSA ne sme dajati navodil neodvisnemu strokovnjaku.
- (9) Naloga neodvisnega strokovnjaka je zagotoviti, da so v celoti izpolnjene obveznosti iz pisma o zavezah z dne 23. julija 2013 in da skupina PSA izvaja načrt prestrukturiranja, ki je bil Evropski komisiji priglašen 12. marca 2013.

- (10) Neodvisni strokovnjak:
- (a) bo v svojem prvem poročilu Evropski komisiji predložil podroben delovni načrt, v katerem bo opisano, kako bo preveril skladnost s pismom o zavezah z dne 23. julija 2013;
 - (b) bo preveril, ali skupina PSA v celoti in ustrezno izvaja svoj načrt prestrukturiranja, zlasti:
 - ali izpolnjuje zaveze iz dopisa z dne 23. julija 2013 in izvaja izravnalne ukrepe iz pisma o zavezah z dne 23. julija 2013,
 - ali izvaja ukrepe za uspešno poslovanje iz točke 6 pisma o zavezah z dne 23. julija 2013;
 - (c) bo zagotavljal skladnost z vsemi drugimi zavezami iz dopisa z dne 23. julija 2013;
 - (d) bo izvajal vse druge naloge, ki so mu bile dodeljene v pismu o zavezah z dne 23. julija 2013;
 - (e) bo skupini PSA predlagal kakršne koli ukrepe, ki se mu zdijo koristni za doseganje skladnosti z zavezami iz dopisa z dne 23. julija 2013;
 - (f) bo upošteval spremembe predpisov, ki bi lahko vplivale na likvidnost in solventnost, da bi se lahko spremljali trendi glavnih finančnih kazalnikov, ki so ustrezno povezani s projekcijami iz načrta prestrukturiranja skupine PSA;
 - (g) bo Evropski komisiji, francoskim organom in skupini PSA v 30 dneh po začetku vsakega šestmesečnega obdobja predložil osnutek poročila. Evropska komisija, francoski organi in skupina PSA lahko predlagajo spremembe v petih delovnih dneh. Neodvisni strokovnjak bo v petih delovnih dneh po prejetju pripomb pripravil končno poročilo, v katerem bo po lastni presoji čim bolj upošteval prejete pripombe. Neodvisni strokovnjak bo nato poslal poročilo Evropski komisiji in francoskim organom. Svoje poročilo lahko zatem pošlje tudi skupini PSA. Svojega poročila francoskim organom ali skupini PSA v nobenem primeru ne sme poslati, preden ga pošlje Evropski komisiji. Če končno poročilo neodvisnega strokovnjaka vključuje zaupne informacije o skupini PSA, ga lahko neodvisni strokovnjak pošlje v nezaupni različici.

V poročilu bodo zlasti opisni koraki, po katerih je neodvisni strokovnjak izvedel svojo nalogo, in izpolnjevanje obveznosti skupine PSA na podlagi pisma o zavezah. Evropski komisiji bo omogočilo, da preveri, ali se skupina PSA vodi v skladu z obveznostmi iz pisma o zavezah z dne 23. julija 2013. Evropska komisija lahko po potrebi naknadno podrobno določi, kaj bi želela, da se vključi v poročilo.

Poleg teh poročil bo neodvisni strokovnjak primerno skrbno obvestil Evropsko komisijo o kakršnem koli neizvajanju zavez iz dopisa z dne 23. julija 2013, o katerem upravičeno dvomi, in bo hkrati poslal nezaupno različico svojega dopisa skupini PSA.

3. OBVEZNOSTI SKUPINE PSA

- (11) Skupina PSA bo ob upoštevanju pravil poklicne tajnosti omogočila in zagotovila, da bodo njeni direktorji ponudili vsakršno sodelovanje, pomoč in informacije, ki bi jih neodvisni strokovnjak lahko razumno zahteval od njih, da bi lahko izvajal naloge v okviru svojega mandata. Neodvisni strokovnjak bo imel neomejen dostop do vseh informacij, dokumentov in arhivov ter do vseh direktorjev in zaposlenih v skupini PSA, ki jih potrebuje za izvajanje svojih nalog. Skupina PSA bo neodvisnemu strokovnjaku zagotovila pisarno v svojih prostorih, poleg tega morajo biti vsi zaposleni skupine PSA pripravljeni na srečanje z neodvisnim strokovnjakom in mu predložiti informacije, ki jih potrebuje za izvajanje svojih nalog.
- (12) Na podlagi sporazuma s skupino PSA (ki ga ni mogoče zavrniti ali z njim neupravičeno odlašati) in na njene stroške lahko neodvisni strokovnjak zahteva kakršne koli svetovalce, zlasti za pravno svetovanje ali svetovanje poslovnega financiranja, ki jih po svojem mnenju potrebuje za izvajanje svojih nalog v skladu s pismom o zavezah z dne 23. julija 2013, če so stroški in druge pristojbine, ki izhajajo iz tega, zmerni. Če skupina PSA neodvisnemu strokovnjaku ne omogoči, da lahko zahteva take svetovalce, lahko Komisija odobri njihovo imenovanje po zaslišanju skupine PSA. Samo neodvisni strokovnjak lahko daje navodila tem svetovalcem.

4. ZAMENJAVA, RAZREŠITEV IN DOLOČITEV NOVEGA NEODVISNEGA STROKOVNJAKA

- (13) Če neodvisni strokovnjak prekine svoje naloge, kakor je opisano v zavezah iz dopisa z dne 23. julija 2013, ali iz kakršnega koli druge razloga, na primer zaradi nasprotja interesov v zvezi z neodvisnim strokovnjakom:
- (a) lahko Komisija po zaslišanju neodvisnega strokovnjaka zahteva, da ga skupina PSA zamenja;
 - (b) lahko skupina PSA z dovoljenjem Komisije neodvisnega strokovnjaka zamenja.
- (14) Če se neodvisnega strokovnjaka razreši izvajanja nalog v skladu z oddelkom 4 te priloge, se lahko od njega zahteva, da nadaljuje izvajanje svojih nalog, dokler ni imenovan nov neodvisni strokovnjak in dokler mu ne posreduje vseh ustreznih informacij, ki jih ima na voljo. Novi neodvisni strokovnjak bo imenovan v skladu s postopkom, ki je določen v oddelku 1 te priloge.
- (15) V skladu s točko (13) te priloge lahko neodvisni strokovnjak zaključi svoje naloge šele, ko ga je izvajanja nalog razrešila Komisija in ko je izpolnil vse svoje obveznosti. Vendar lahko Komisija kadar koli zahteva imenovanje novega neodvisnega strokovnjaka, če bi se izkazalo, da zaveze iz dopisa z dne 23. julija 2013 niso bile v celoti in ustrezno izpolnjene.
-