

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI (UE) 2016/2068

z dnia 29 lipca 2013 r.

w sprawie pomocy państwa SA.35611 (13/C), którą Francja zamierza wdrożyć na rzecz grupy PSA Peugeot Citroën SA

(notyfikowana jako dokument nr C(2013) 4971)

(Jedynie tekst w języku francuskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag ⁽¹⁾ zgodnie z przywołanymi artykułami i uwzględniając otrzymane odpowiedzi,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) W dniu 5 listopada 2012 r. Komisja otrzymała skargę od przedsiębiorstwa, które chce zachować anonimowość (zwanego dalej „anonimowym skarżącym”).
- (2) Decyzją z dnia 11 lutego 2013 r. (zwaną dalej „decyzją o pomocy na ratowanie”) Komisja tymczasowo zatwierdziła, ze względów związanych z zapewnieniem stabilności finansowej, udzieloną przez Francję gwarancję emisji długu przez Banque PSA Finance S.A. (zwaną dalej „BPF”) o wartości nominalnej 1,2 mld EUR. W związku z tym władze francuskie zobowiązały się zgłosić w terminie 6 miesięcy od podjęcia decyzji o pomocy na ratowanie plan restrukturyzacji grupy PSA Peugeot Citroën S.A. (zwanej dalej „PSA” lub „grupą” lub „grupą PSA”) i plan przywrócenia rentowności BPF.
- (3) Pismem z dnia 12 marca 2013 r. Francja powiadomiła Komisję o pomocy restrukturyzacyjnej na rzecz grupy PSA.
- (4) Pismem z dnia 2 maja 2013 r. Komisja powiadomiła Francję o swojej decyzji o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (zwanego dalej „TFUE”) w odniesieniu do wspomnianej wyżej pomocy.

⁽¹⁾ Dz.U. C 275 z 16.11.2007, s. 18.

- (5) Decyzję Komisji o wszczęciu postępowania (zwaną dalej „decyzją o wszczęciu postępowania”) opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* w dniu 16 maja 2013 r. ⁽²⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat przedmiotowej pomocy. W dniu 3 czerwca 2013 r. Komisja wysłała kwestionariusz do głównych konkurentów PSA.
- (6) Komisja otrzymała uwagi od pięciu zainteresowanych stron, a mianowicie:
- (i) grupy PSA, jako beneficjenta pomocy, która przedstawiła uwagi pismem z dnia 13 czerwca 2013 r.;
 - (ii) przedsiębiorstwa, które chce zachować anonimowość (zwanego dalej „anonimową osobą trzecią”), które przedstawiło uwagi pismem z dnia 14 czerwca 2013 r.;
 - (iii) przedsiębiorstw konkurencyjnych – Fiat, General Motors (zwanego dalej „GM”) i Toyota, które przedstawiły uwagi pismami odpowiednio z dnia 17, 18 i 21 czerwca 2013 r.
- (7) Komisja przekazała te uwagi Francji pismami z dnia 19 i 21 czerwca 2013 r.
- (8) Władze francuskie przekazały swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania pismem z dnia 3 czerwca 2013 r., a uwagi na temat uwag zainteresowanych osób trzecich – pismem z dnia 28 czerwca 2013 r.
- (9) Na wniosek Komisji władze francuskie przedstawiły dodatkowe informacje w dniach 1 i 2 lipca 2013 r.
- (10) W dniu 4 lipca 2013 r. zorganizowano konferencję telefoniczną z udziałem służb Komisji, władz francuskich i grupy PSA. Z udziałem tych samych stron odbyły się dwa inne spotkania w dniach 11 i 12 lipca 2013 r., jak również konferencja telefoniczna w dniu 15 lipca 2013 r. W następstwie tych spotkań władze francuskie przedstawiły informacje pismem z dnia 16 lipca 2013 r., zmienionym pismem z dnia 23 lipca 2013 r.

2. OPIS ŚRODKA

2.1. GRUPA PSA

- (11) Grupa PSA jest spółką notowaną na giełdzie papierów wartościowych Euronext Paris. W 2011 r. grupa sprzedała ponad 3,5 mln pojazdów i części na całym świecie (42 % poza Europą). Grupa PSA, która prowadzi działalność handlową w 160 krajach, posiada 11 zakładów zwanych „końcowymi” (w tym 9 w Unii Europejskiej), w których przeprowadza się montaż pojazdów, jak również 12 fabryk zwanych „mechanicznymi”, które specjalizują się w produkcji niektórych części. Działalność grupy obejmuje także usługi w zakresie finansowania zakupu pojazdów (BPF) i wyposażenie samochodów (Faurecia). Do grudnia 2012 r. PSA była także właścicielem Gefco (działalność logistyczna). W 2012 r. grupa PSA osiągnęła obroty w wysokości 55,4 mld EUR. W tabeli 1 poniżej przedstawiono ewolucję obrotów grupy w ciągu ostatnich pięciu lat.

Tabela 1

Obroty grupy PSA w mln EUR

	2008	2009	2010	2011	2012
Obroty w latach przeszłych	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

- (12) BPF jest wewnętrznym bankiem kontrolowanym w 100 % przez PSA, który zapewnia finansowanie sprzedaży pojazdów marek Peugeot i Citroën oraz zapasów pojazdów i części zamiennych z sieci dystrybucyjnych, a także proponuje klientom grupy metody finansowania. BPF prowadzi działalność w 23 krajach. BPF, którego średni wskaźnik penetracji ⁽³⁾ w 2012 r. wynosił 29,8 %, finansuje znaczną część popytu na pojazdy produkowane przez grupę i wnosi decydujący wkład w finansowanie jej działalności handlowej. W 2012 r. jego pozostająca kwota należności wynosiła około 23–24 mld EUR. W 2011 r. jego zysk netto wyniósł 354 mln EUR.

⁽²⁾ Dz.U. C 137 z 16.5.2013, s. 10.

⁽³⁾ Średni wskaźnik penetracji wynoszący 29,8 % nie odzwierciedla różnic między wskaźnikami penetracji w różnych segmentach. Wskaźnik penetracji jest w szczególności wyższy w segmentach B i C, w których wynosi on 30 %, a w niektórych krajach nawet 40 %. Wydaje się zatem, że działalność w zakresie finansowania zakupu pojazdów ma kluczowe znaczenie dla tych segmentów.

- (13) Faurecia jest dostawcą części samochodowych należącym do PSA w 57,18 % na dzień 31 grudnia 2012 r. Działalność przedsiębiorstwa Faurecia nastawiona jest przede wszystkim na produkcję foteli samochodowych, systemów wnętrza, technologii kontroli emisji i akcesoriów zewnętrznych. W 2012 r. jego obroty wyniosły około 17,4 mld EUR.

2.2. TRUDNOŚCI NAPOTKANE PRZEZ GRUPĘ PSA

- (14) W 2012 r. obroty grupy spadły o 5,2 %, głównie z powodu słabych wyników działu samochodowego (spadek o 10,3 % do 38,3 mld EUR). W wynikach bieżącej działalności operacyjnej grupy odnotowano stratę wynoszącą 576 mln EUR, w porównaniu z dodatnim wynikiem z 2011 r na poziomie 1,093 mld EUR. Strata operacyjna samego działu samochodowego wyniosła 1,5 mld EUR w 2012 r., w porównaniu ze stratą wynoszącą 92 mln EUR w 2011 r.
- (15) Napotkane trudności wynikają jednocześnie z czynników charakterystycznych szczególnie dla rynku motoryzacyjnego, ze skutków pogorszenia się sytuacji gospodarczej i finansowej w strefie euro oraz z trudności strukturalnych grupy PSA.

2.2.1. RECESJA NA EUROPEJSKIM RYNKU MOTORYZACYJNYM UTRZYMUJĄCA SIĘ OD 2007 R.

- (16) Od 2007 r. na rynku europejskim trwa nieustanna recesja. Przed 2007 r. sprzedaż na europejskim rynku motoryzacyjnym wynosiła 18 mln pojazdów rocznie, natomiast w 2012 r. sprzedano 14 mln sztuk, co stanowi spadek o 15 %.
- (17) W tym kontekście sprzedaż PSA, bardzo mocno osadzonej w Europie (a w szczególności w Europie Południowej), spadła o 6,1 % na tym rynku, na którym realizuje 58 % swojej sprzedaży. Udział grupy PSA w rynku spadł do poziomu 13,3 % w porównaniu z 14,2 % w 2010 r.
- (18) Sprzedaż grupy PSA poza Europą nie kompensuje skutków recesji na rynku europejskim. W 2012 r. sprzedaż samochodów osobowych i użytkowych w innych częściach świata nie była sama w sobie wystarczająca, aby skompensować słabsze wyniki grupy na rynku europejskim.

2.2.2. STRUKTURA KONKURENCJI NIEKORZYSTNA DLA PRODUCENTÓW NIWYSPECJALIZOWANYCH

- (19) Według władz francuskich PSA konkuruje z następującymi kategoriami producentów:
- pozostałymi producentami niewyspecjalizowanymi: producentami niewyspecjalizowanymi premium (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen), jak również z pozostałymi producentami niewyspecjalizowanymi, takimi jak Ford, Fiat, Skoda, Seat i Honda;
 - wszystkimi producentami wyspecjalizowanymi (Audi, BMW, Mercedes itp.), którzy w coraz większym stopniu rozwijają produkty premium we wszystkich segmentach, wchodząc w ten sposób na główną część rynku producentów niewyspecjalizowanych;
 - niedawno powstałymi producentami, którzy osiągają coraz lepsze wyniki głównie w segmentach klasy średniej (Hyundai, Kia itp.).
- (20) Podsumowując, według władz francuskich, naturalny rynek producentów niewyspecjalizowanych jest przedmiotem ataków z „góry”, to znaczy ze strony producentów specjalizujących się w samochodach luksusowych, którzy wchodzi do nowych segmentów (np.: Audi A1 itp.) i z „dołu”, to znaczy ze strony producentów pojazdów klasy średniej/niższej, w szczególności koreańskich, takich jak Hyundai-Kia, którzy chcą przejść do wyższej klasy.

2.2.3. TRUDNOŚCI STRUKTURALNE GRUPY PSA

- (21) Ponad połowa (53 % w 2011 r.) produkcji samochodów grupy PSA jest zlokalizowana w Europie Zachodniej, gdzie koszty pracy są wyższe niż w innych częściach świata. Koszt pracy stanowi łącznie ponad [20–30]* * % kosztów produkcji PSA. Ponadto przeważająca część personelu zajmującego się badaniami i rozwojem oraz personelu kierowniczego i administracyjnego grupy znajduje się we Francji, co oznacza wysokie koszty pracownicze.

* Informacja poufna.

- (22) Grupa ma również opóźnienia w dziedzinie badań i rozwoju w porównaniu z jej konkurentami, w szczególności w dziedzinie standaryzacji części składowych.
- (23) Ponadto PSA ma pewne braki wizerunkowe i mniejszą renomę w porównaniu z niemieckimi producentami „premium”.
- (24) Trudności grupy, a w szczególności jej działu samochodowego, wywierają bezpośredni wpływ na BPF (i odwrotnie). Trudności banku wewnętrznego wynikają głównie z trudności grupy ze względu na związek między ich ratingami finansowymi. Obniżenie ratingu PSA powoduje obniżenie ratingu BPF, co utrudnia mu dostęp do rynków w celu refinansowania. Tymczasem BPF ma zasadnicze znaczenie dla wspierania działalności motoryzacyjnej grupy PSA. W 2012 r. zapewnił na przykład finansowanie 29,8 % sprzedaży producenta i 100 % sprzedaży jego europejskich koncesjonariuszy. Znaczne obniżenie zdolności finansowania BPF (i związane z nim zmniejszenie produkcji pożyczek) wpływa zatem negatywnie na działalność działu samochodowego. Poprzez mechanizm ratingowy może powstać błędne koło prowadzące do dodatkowego ograniczenia źródeł finansowania BPF, co z kolei wpływa na sprzedaż grupy PSA poprzez ograniczenie akcji kredytowej itd.

2.3. ŚRODKI POMOCY

2.3.1. GWARANCJA PAŃSTWA W ODNIESIENIU DO EMISJI DŁUGU BPF

- (25) W celu umożliwienia wdrożenia planu restrukturyzacji grupy PSA rząd francuski podjął decyzję o przyznaniu tej grupie gwarancji obejmującej emisję długu długoterminowego BPF przeprowadzone najwcześniej w dniu zawarcia porozumienia w sprawie gwarancji lub udzielenia zgody przez Komisję Europejską, a najpóźniej w dniu 31 grudnia 2016 r. („gwarancja”). W związku z tym podpisane zostanie odrębne porozumienie w sprawie gwarancji między państwem francuskim z jednej strony a grupą PSA z drugiej strony z warunkiem zawieszającym polegającym na uzyskaniu zgody Komisji Europejskiej na podstawie art. 107 i 108 TFUE. Po zawarciu pierwszego tymczasowego porozumienia w sprawie gwarancji odpowiadającego transzy w wysokości 1,2 mld EUR kwoty głównej na podstawie decyzji Komisji z dnia 11 lutego 2013 r. zatwierdzającej pomoc na ratowanie władze francuskie zamierzają zawrzeć z grupą PSA drugie porozumienie w sprawie gwarancji obejmujące pozostałą transzę pozostającej kwoty należności ograniczonej do kwoty głównej wynoszącej 5,8 mld EUR.
- (26) Art. 85 korygującej ustawy budżetowej nr 2012-1510 na 2012 r. z dnia 29 grudnia 2012 r. zezwala ministrowi właściwemu ds. gospodarki na odpłatne przyznanie gwarancji państwa w odniesieniu do papierów dłużnych wyemitowanych przez BPF od dnia 1 stycznia 2013 r. do dnia 31 grudnia 2016 r. Gwarancja obejmie nowe emisje długu długoterminowego BPF. W związku z tym z gwarancji będzie można korzystać w odniesieniu do niezabezpieczonych papierów dłużnych wyemitowanych przez BPF po dacie udzielenia przez Komisję zgody na wdrożenie gwarancji, a najpóźniej w dniu 31 grudnia 2016 r. Umowny termin zapadalności wspomnianych papierów będzie więc wynosił maksymalnie trzydzieści sześć miesięcy od ich daty emisji.
- (27) Władze francuskie stwierdzają, że określenie pułapu gwarancji niezbędnej dla grupy PSA opiera się na analizie obecnej struktury bilansu BPF (a w szczególności struktury finansowania BPF), jak również na prognozach przyszłych potrzeb w zakresie finansowania na lata 2013–2016 określonych przez władze francuskie z uwzględnieniem następujących założeń:
- łączne pozostające kwoty należności, które zgodnie z założeniami pozostaną na prawie stałym poziomie wynoszącym około 24/25 mld EUR, pozwalające na utrzymanie finansowania sprzedaży samochodów grupy PSA;
 - wzrost sekurytyzacji w finansowaniu BPF częściowo wyrównujący ograniczenie papierów komercyjnych/certyfikatów depozytowych (*impact rating A-3/P-3*);
 - odnowienie instrumentów płynnościowych, które pozwoliło BPF potwierdzić 11,6 mld EUR średnioterminowego kredytu bankowego w styczniu 2013 r., w szczególności poprzez wprowadzenie nowego kredytu konsorcjonalnego w wysokości 4,1 mld EUR o terminie zapadalności wynoszącym 5 lat, odnowienie większości jej dwustronnych instrumentów płynnościowych, przedłużenie linii kredytu odnawialnego w kwocie głównej wynoszącej 1,2 mld EUR o terminie zapadalności wydłużonym do stycznia 2016 r. i jednocześnie rozszerzenie linii kredytowej na kwotę 1,8 mld EUR do grudnia 2015 r. (zob. informacje w motywie 31 poniżej);
 - korzystanie z depozytów od 2013 r.

- (28) Według władz francuskich wynagrodzenie za gwarancję określa się w taki sposób, aby zapewniać jej udzielenie po cenie rynkowej na podstawie kryteriów zawartych w wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji zagrożonych przedsiębiorstw⁽⁴⁾ (zwanymi dalej „wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji”) i obwieszczenia Komisji w sprawie zastosowania art. 87 i 88 Traktatu WE (zastąpionych art. 107 i 108 TFUE) do pomocy państwa w formie gwarancji⁽⁵⁾. W obwieszczeniu w sprawie gwarancji przewiduje się, że jeśli na rynkach finansowych nie można znaleźć właściwego poziomu odniesienia stawki za gwarancję, należy porównać łączny koszt finansowy gwarantowanego kredytu, w tym stopę procentową kredytu i stawkę za gwarancję, z ceną rynkową podobnego kredytu bez gwarancji.
- (29) Władze francuskie wyjaśniają, że w celu określenia poziomu wynagrodzenia państwa państwo uznało, że powinno działać na zasadzie równorzędności z bankami uczestniczącymi w New Club Deal, porozumieniu między BPF i jego bankami kredytującymi. W tym celu koszt ryzyka oszacowany przez banki obliczono na podstawie łącznego wynagrodzenia za instrumenty płynnościowe New Club Deal, przeliczonego w szczególności w celu uwzględnienia różnic między zapewnieniem płynności a gwarancją. Wynagrodzenie za gwarancję państwa ustalono zatem na 260 punktów bazowych.
- (30) BPF wyemitował we własnym imieniu skrypty dłużne, dla których istnieje rynek wtórny. W tabeli 2 poniżej przedstawiono mediany dochodów z istniejących obligacji BPF o terminie zapadalności wynoszącym blisko trzy lata w okresie 1 miesiąca przed ogłoszeniem w prasie mechanizmu ochronnego⁽⁶⁾. Dochód z hipotetycznej obligacji o terminie zapadalności wynoszącym dokładnie trzy lata interpolowano na podstawie dochodów z obligacji BPF o terminie zapadalności najbardziej zbliżonym do trzech lat dla każdej z podanych dat. Ponadto w tabeli 2 przedstawiono również poziomy zwrotów z obligacji państwowych o terminie zapadalności wynoszącym trzy lata.

Tabela 2

Dochody na rynku wtórnym

	Na dzień 16.10.2012 r.	Mediana w okresie 16.09 – 16.10
Obligacja o zapadalności w dniu 25.9.2015 r.	5,04	5,52
Obligacja o zapadalności w dniu 24.6.2015 r.	4,84	5,57
Obligacja o zapadalności w dniu 25.2.2016 r.	5,37	6,23
Trzyletnia obligacja hipotetyczna (dochody interpolowane)	5,09	5,54
Trzyletnia zamienna obligacja skarbu państwa	0,34	0,39

- (31) Na koniec grudnia 2012 r. BPF wynegocjował nowe kredyty ze wszystkimi bankami, które zgodziły się przyznać BPF:
- instrumenty płynnościowe w formie pożyczek długoterminowych w wysokości 4 mld EUR (zwanymi dalej „New Club Deal”);
 - dwustronne linie kredytowe w wysokości 4,6 mld EUR;
 - rozszerzenie dwóch linii „zabezpieczenia” (nieprzeznaczonych do wykorzystania) w wysokości 3 mld EUR.

Łączne zobowiązanie wspomnianych banków wynosi zatem 11,6 mld EUR. Według informacji przedstawionych przez Francję wykorzystanie linii kredytowych New Deal Club uwarunkowane jest wprowadzeniem państwowego mechanizmu ochronnego⁽⁷⁾.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 155 z 20.6.2008, s. 10.

⁽⁶⁾ Prasa poinformowała o zamiarze wprowadzenia środka przez państwo w dniu 17 października 2012 r.

⁽⁷⁾ Zgodnie z przykładami z podstawowych ustaleń przedstawionymi przez Francję w dniu 7 stycznia 2013 r.: „Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan (przyjęcie planu w ustawie budżetowej)”.

- (32) W dniu 25 marca 2013 r. BPF dokonał emisji długu objętej gwarancją państwa na kwotę 1,2 mld EUR. Przedmiotowa obligacja, która posiada kupon w wysokości 0,625 %, osiąga dochód w wysokości 0,664 %, co oznacza koszt dodatkowy w wysokości 24 punktów bazowych w porównaniu z trzyletnią zamienną obligacją skarbu państwa (OAT).
- (33) Komisja określiła ilościowo element pomocy w motywie 51 decyzji o pomocy na ratowanie w przedziale od 91,8 mln EUR do wartości nominalnej wyemitowanych obligacji wynoszącej 1,2 mld EUR. Władze francuskie wskazują, że na podstawie metody zastosowanej w decyzji o pomocy na ratowanie wyniki otrzymane w odniesieniu do elementu pomocy zawartego w środku pomocy wynoszą:

Tabela 3

Obliczenie elementu pomocy w obligacjach zabezpieczonych

Interpolowane dane z 3 lat Spread państwowy wynoszący 24 punkty bazowe	Spot	Mediana dochodów z obligacji	
		12.7–16.10	16.9–16.10
	16.10.2012 r.		
Trzyletnia OAT	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Szacowany spread państwowy po gwarancji	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Stopa procentowa BPSA po gwarancji (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Koszt gwarancji (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Szacowany łączny koszt emisji zabezpieczonych (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Dochód BPSA na rynku wtórnym interpolowany z 3 lat	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Kwota przyznanej pomocy państwa (w mln EUR)	401	429	486

Źródło: BNP Paribas Global Markets, Datastream.

- (34) Władze francuskie uważają, że Komisja przyjmuje szczególnie niekorzystny okres odniesienia w historii dochodów z emisji BPF. Okres od dnia 12 lipca do dnia 16 października 2012 r., to znaczy od dnia ujawnienia trudności grupy PSA i ogłoszenia planu reorganizacji, pozwoliłby, według władz francuskich, na lepsze oszacowanie dochodu z obligacji.

2.3.2. POMOC NA PROJEKT „50CO₂CARS”

- (35) Środki publiczne, które Francja zamierza przyznać na projekt „50CO₂Cars”, wpisują się w ramy programu „inwestycji przyszłościowych” wprowadzonego korygującą ustawą budżetową nr 2010-237 z dnia 9 marca 2010 r. Agencja Ochrony Środowiska i Zarządzania Energią (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie, zwana dalej „ADEME”) jest jednym z podmiotów⁽⁸⁾ zobowiązanych przez państwo do zarządzania środkami przydzielonymi na inwestycje przyszłościowe. Całkowity budżet, którym dysponuje ADEME wynosi 2,65 mld EUR.
- (36) Wśród inwestycji przyszłościowych projekt „50CO₂Cars” wpisuje się w ramy działania „Pojazd przyszłości”, które ma na celu wypróbowywanie i promowanie bardziej energooszczędnych technologii i rozwiązań, które charakteryzują się mniejszym zużyciem energii i mniejszą emisją gazów cieplarnianych. W odniesieniu do tego działania w ramach dwóch zaproszeń do wyrażenia zainteresowania (zwanymi dalej „ZWZ”) wybrano różne komponenty technologiczne:
- a) w ramach ZWZ „Mechanizm napędowy i mechanizmy pomocnicze pojazdów z silnikiem termicznym” (zwanego dalej „ZWZ nr 1”) wybrano nową rodzinę silników Diesla o bardzo wysokiej efektywności energetycznej i skrzynię biegów DCT;

⁽⁸⁾ Zob. lista tych podmiotów określona w art. 8 wspomnianej wyżej ustawy nr 2010-237 i dekret nr 2010-442 z dnia 3 maja 2010 r.

- b) w ramach ZWZ „Mechanizmy napędowe, mechanizmy pomocnicze i układy magazynowania energii zwrotnej dla pojazdów elektrycznych i hybrydowych” (zwanego dalej „ZWZ nr 2”) wybrano technologię hybrydyzacji elektrycznej.
- (37) Działanie „Pojazd przyszłości” uwzględniono w szczególności w programie pomocy SA.32466 (2011/X) ⁽⁹⁾ wyłączonym z wymogu zgłoszenia na mocy ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych ⁽¹⁰⁾.
- (38) Władze francuskie przedstawiły szczegółowe informacje dotyczące finansowania publicznego i formy wspomnianego finansowania, jakie otrzyma każdy z partnerów biorących udział w projekcie. Z wyjątkiem lidera PSA w przypadku pozostałych partnerów (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON i IC2MP) kwoty finansowania publicznego wchodzące w grę w przypadku realizacji projektu „50CO₂Cars” są niższe od progów pomocy indywidualnej powodujących obowiązek powiadomienia określonych w art. 6 ust. 1 lit. e) ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych. W związku z tym jeżeli wspomniane finansowanie publiczne stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 TFUE ⁽¹¹⁾, jest już ono uwzględnione we wspomnianym wyżej programie objętym wyłączeniem SA.32466 (2011/X).
- (39) Zgodnie z art. 1 ust. 6 lit. c) ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych wspomniane rozporządzenie nie ma natomiast zastosowania do pomocy dla zagrożonych przedsiębiorstw, których definicji odpowiada z pewnością grupa PSA co najmniej od dnia 17 października 2012 r., gdy władze francuskie ogłosiły swój zamiar udzielenia grupie PSA gwarancji. Pomoc, którą państwo zamierza przyznać PSA na wsparcie projektu „50CO₂Cars”, nie może zatem być objęta programem pomocy SA 32466 (2011/X), ani być przedmiotem indywidualnego zgłoszenia na podstawie wspólnotowych zasad ramowych dotyczących pomocy państwa na działalność badawczą, rozwojową i innowacyjną ⁽¹²⁾ (zwanym dalej „zasadami ramowymi dotyczącymi B+R+I”) ⁽¹³⁾.
- (40) W celu uproszczenia procedur administracyjnych koszty działań PSA w ramach projektu „50CO₂Cars” zaklasyfikowano w taki sam sposób, jak koszty pozostałych partnerów, to znaczy stosując kategorie przewidziane w ogólnym rozporządzeniu w sprawie wyłączeń blokowych (które są zbieżne z kategoriami z zasad ramowych dotyczących B+R+I).
- (41) PSA będzie zatem prowadziła działania kwalifikujące się ⁽¹⁴⁾ jako badania podstawowe (zwane dalej „BPod”), badania przemysłowe (zwane dalej „BPrz”) i eksperymentalne prace rozwojowe (zwane dalej „EPR”) przy kosztach kwalifikowalnych wyszczególnionych w tabeli 4 poniżej:

Tabela 4

Koszty projektu 50CO₂Cars w podziale na rodzaje działań w zakresie badań i rozwoju (w tys. EUR)

Koszty	Łączne	Kwalifikowalne ⁽¹⁾	BPod	BPrz	EPR
ZWZ nr 1	[260 -330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
ZWZ nr 2	[50 -110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Ogółem	[300 -400]*	304 593,48	1 328,79	175 567,54	127 697,15

⁽¹⁾ Koszy projektu „50CO₂Cars” przypisano do kategorii w sektorze badań i rozwoju zdefiniowane w art. 31 pkt 5 ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych (które odpowiadają kategoriom z pkt 5.1.4 zasad ramowych dotyczących B+R+I).

- (42) Z łącznej kwoty 85,9 mln EUR pomoc, którą państwo zamierza przyznać grupie PSA w ramach tej części planu restrukturyzacji, przyjmie formę dotacji (na kwotę 24,5 mln EUR) i zaliczek zwrotnych (na kwotę 61,4 mln EUR). Pod względem intensywności pomoc odpowiada wskaźnikowi pokrycia 100 % kosztów kwalifikowalnych BPod, 30 % kosztów kwalifikowalnych w przypadku działań w zakresie BPrz i 25 % kosztów kwalifikowalnych w przypadku działań w zakresie EPR.

⁽⁹⁾ Dz.U. C 78 z 11.3.2011, s. 33.

⁽¹⁰⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 800/2008 z dnia 6 sierpnia 2008 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne ze wspólnym rynkiem w zastosowaniu art. 87 i 88 Traktatu (ogólne rozporządzenie w sprawie wyłączeń blokowych) (Dz.U. L 214 z 9.8.2008, s. 3).

⁽¹¹⁾ W tej kwestii Komisja przypomina w szczególności, że finansowanie publiczne działalności (niemającej charakteru gospodarczego) w zakresie niezależnych badań instytucji badawczych nie zawiera jakiegokolwiek pomocy państwa.

⁽¹²⁾ Dz.U. C 323 z 30.12.2006, s. 1.

⁽¹³⁾ Zob. w szczególności pkt 2.1 akapit ostatni zasad ramowych dotyczących B+R+I: „Z zakresu niniejszych zasad ramowych wyłączona jest pomoc na działalność badawczą, rozwojową i innowacyjną dla przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji w rozumieniu wytycznych wspólnotowych w sprawie pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji”.

⁽¹⁴⁾ W rozumieniu definicji zawartych w art. 30 pkt 1, art. 30 pkt 2 i art. 30 pkt 3 ogólnego rozporządzenia w sprawie wyłączeń blokowych (które są zbieżne z definicjami z pkt 2.2 lit. e), f) i g) zasad ramowych dotyczących B+R+I).

- (43) Jeżeli chodzi szczególnie o zaliczki zwrotne, ich dyskontowanie będzie dokonywane zgodnie z referencyjną stopą procentową obowiązującą w styczniu 2012 r., kiedy podjęto decyzję o przyznaniu pomocy: 3,07 % w przypadku Francji. PSA będzie zwracała zaliczki zwrotne na odmiennych zasadach w przypadku każdego z ZWZ.
- (44) W przypadku części projektu odnoszącej się do ZWZ nr 1 możliwe są trzy oceniane równolegle rozwiązania hybrydyzacji: z wykorzystaniem skrzyni biegów eDCT, z wykorzystaniem osprzętu silnika i z wykorzystaniem osprzętu silnika ze sprzęgłem jednokierunkowym. Schemat spłaty, który będzie zależał ostatecznie od architektury wybranej podczas decyzyjnych etapów projektu, przyjmie jedną z następujących form:
- a) jeżeli zostanie wybrana hybrydyzacja z wykorzystaniem skrzyni biegów eDCT, spłata będzie opierała się na dwóch jednostkach roboczych:
- [10–20]* EUR za silnik Diesla o mocach 40/50 kW i 70 kW wyprodukowany od [500 000–600 000].* wyprodukowanej sztuki, co oznacza, że ta część zaliczki zostanie spłacona do najbliższego euro w terminie czterech lat, po zdyskontowanej wartości, na podstawie nominalnego scenariusza produkcji. Po spłacie 100 % zdyskontowanej kwoty grupa PSA będzie nadal płaciła kwotę obniżoną o [3–6] EUR za wyprodukowany silnik przez [1–3] lat,
 - [30–40]* EUR za skrzynię biegów eDCT wyprodukowaną od [50 000–60 000].* wyprodukowanej sztuki, co oznacza, że ta część zaliczki zostanie spłacona do najbliższego euro w terminie pięciu lat, po zdyskontowanej wartości, na podstawie nominalnego scenariusza produkcji. Po spłacie 100 % zaktualizowanej kwoty grupa PSA będzie nadal płaciła kwotę obniżoną o [5–10]* EUR za wyprodukowaną skrzynię biegów eDCT;
- b) jeżeli zostanie wybrana hybrydyzacja z wykorzystaniem osprzętu silnika, jedyną jednostką roboczą spłaty będzie silnik Diesla o mocach 40/50 kW i 70 kW, w przypadku którego PSA zapłaci [10–20]* EUR za sztukę wyprodukowaną od [500 000–600 000].* sztuki aż do pełnej spłaty zdyskontowanej kwoty (około [0–5]* lat w scenariuszu nominalnym), a następnie [5–10]* EUR za sztukę;
- c) jeżeli wybrany zostanie osprzęt silnika ze sprzęgłem jednokierunkowym, spłata będzie również obliczana na podstawie jednostki roboczej silnika Diesla o mocach 40/50 kW i 70 kW: PSA zapłaci [20–30]* EUR za sztukę wyprodukowaną od [500 000–600 000].* sztuki aż do pełnej spłaty zdyskontowanej kwoty (około [0–5]* lat w scenariuszu nominalnym), a następnie [5–10]* EUR za sztukę.
- (45) W przypadku części projektu odnoszącej się do ZWZ nr 2, spłata będzie opierała się na jednostce roboczej elektrycznego układu napędowego: PSA zwróci [20–30]* EUR za sztukę wyprodukowaną od [500 000–600 000].* sztuki aż do pełnej spłaty zdyskontowanej kwoty (około [5–10]* lat w scenariuszu nominalnym), a następnie [5–10]* EUR za sztukę.
- (46) Władze francuskie uważają, że przedstawione zasady pozwalają na spłatę zaliczki, po zdyskontowanej wartości, w scenariuszu pozytywnego wyniku projektu opartym na ostrożnych i racjonalnych założeniach, natomiast w przypadku częściowego niepowodzenia spłata będzie proporcjonalna do stopnia powodzenia projektu.

2.4. PLAN RESTRUKTURYZACJI GRUPY PSA

- (47) Plan restrukturyzacji stanowi kontynuację środków zmniejszenia kosztów przedstawionych w dniu 26 października 2011 r. (zmniejszenie kosztów o 800 mln EUR powodujące likwidację 2 500 miejsc pracy w Europie) i w dniu 15 lutego 2012 r. (środki uzupełniające w wysokości 200 mln EUR).
- (48) Plan restrukturyzacji obejmuje trzy rodzaje środków: restrukturyzację przemysłową, ograniczenie struktury administracyjnej grupy i realizację projektu badawczo-rozwojowego „50CO₂Cars”. Choć grupa PSA prowadzi działalność w wielu krajach na świecie, środki restrukturyzacyjne dotyczą głównie Francji, w której skoncentrowano większą część środków produkcji grupy.

2.4.1. ŚRODKI RESTRUKTURYZACJI SYSTEMU PRODUKCJI PRZEMYSŁOWEJ

- (49) Główne środki dotyczą zakładów we Francji: zamknięcie fabryki w Aulnay i znaczne zmniejszenie zdolności produkcyjnej fabryki w Rennes, które przełożą się na likwidację 4 400 miejsc pracy. Wspomniane dwa środki wpisują się w ogólne ramy optymalizacji zakładów produkcyjnych PSA.

- (50) Poprzez swoją historyczną pozycję w segmencie pojazdów miejskich wielozadaniowych (zwanym dalej „segmentem B”) PSA dysponuje znaczną zdolnością produkcyjną we wspomnianym segmencie B: we Francji (Aulnay, Poissy i Miluza), w Hiszpanii (Madryt) i na Słowacji (Trnawa). Pomimo środków służących dostosowaniu prowadzonych od początku XXI wieku (zamknięcie zakładu w Ryton (Zjednoczone Królestwo) w 2006 r. i zmniejszenie zdolności zakładu w Aulnay w 2008 r.), w segmencie B występuje nadal nadwyżka jej zdolności produkcyjnej. Zamknięcie zakładu w Aulnay przełoży się na zmniejszenie produkcji modeli 208, C3, DS3 o 155 000 pojazdów/rok w porównaniu z rozwiązaniem wprowadzonym w 2012 r., co będzie odpowiadało maksymalnemu zmniejszeniu zdolności produkcyjnej o 232 000 pojazdów/rok oraz skoncentrowaniu produkcji z segmentu B w zakładach w Poissy, Miluzie i Trnawie. Według władz francuskich środek ten zmniejszy trwale zdolność produkcyjną w segmencie B i spowoduje znaczną oszczędność kosztów stałych w obrębie grupy (szacowaną na [100–200]* mln EUR rocznie).
- (51) W zakładzie w Rennes produkuje się obecnie pojazdy z segmentów D i E ⁽¹⁵⁾. Zakład stoi w obliczu stałego spadku popytu, w szczególności na sedany z segmentu D. Zmniejszenie liczby zespołów z 2,5 na 2, likwidacja nocnej zmiany i minilinii produkcyjnej pozwolą, według władz francuskich, ograniczyć produkcję do samych Peugeot 508 (sedan i kombi) i C5 (sedan i kombi).
- (52) Działalność badawczo-rozwojowa zostanie także zmniejszona (10 %), przy czym zespoły ograniczą się tylko do wsparcia w zakładzie (likwidacja zadań rozwojowych korzystnych dla ogólnej działalności grupy).
- (53) PSA zamierza tym samym ulepszyć skuteczność swojego systemu europejskiego, w szczególności dzięki lepszymu wykorzystywaniu zainstalowanych zdolności produkcyjnych i większej specjalizacji zakładów, które będą prowadziły produkcję tylko w jednym, a co najwyżej dwóch segmentach. Celem omawianej reorganizacji jest zmniejszenie o około [200–300]* do [200–300]* EUR średniego kosztów produkcji każdego pojazdu.

2.4.2. ŚRODKI DOTYCZĄCE STRUKTURY ADMINISTRACYJNEJ GRUPY PSA

- (54) Grupa PSA rozważa reorganizację swojej administracji i wszystkich swoich dyrekcji. Wspomniana reorganizacja przełoży się w sumie na zmniejszenie liczby miejsc pracy o 3 586.
- (55) Równocześnie i dzięki środkom restrukturyzacyjnym PSA ogłosiła plan oszczędności na kwotę 1 mld EUR dotyczący jednocześnie zakupów (400 mln EUR), jak i kosztów stałych (600 mln EUR), a szereg działań w zakresie działalności przemysłowej, badań i rozwoju oraz kosztów ogólnych zostanie przeprowadzonych głównie dzięki współpracy z GM.

2.4.3. PROJEKT BADAWCZO-ROZWOJOWY „50CO₂CARS”

- (56) W ramach swojej restrukturyzacji przemysłowej grupa PSA zamierza również rozwijać nowe technologie hybrydyzacji, które według władz francuskich przyczynią się do przywrócenia rentowności. W przypadku powodzenia wspomniany projekt badawczo-rozwojowy pozwoli grupie PSA produkować na dużą skalę pojazdy hybrydowe z silnikiem Diesla w segmencie B (o masie od 900 kg do 1,3 tony) i w ten sposób zdywersyfikować produkcję w segmencie działalności sprzyjającym rentowności. Europejscy konsumenci wybierają chętniej silniki Diesla, ale, na późniejszym etapie, najważniejsze części składowe ⁽¹⁶⁾ systemu hybrydyzacji będą mogły zostać dostosowane do silników benzynowych o równoważnej mocy i rozwijane na skalę światową.
- (57) Celem wspomnianego projektu badawczo-rozwojowego, nazwanego „50CO₂Cars”, jest zaprojektowanie i produkcja hybrydowego układu napędowego (nieoładowywanego) przeznaczonego dla segmentu B, który pozwoli ograniczyć ilość CO₂ emitowanego przez te pojazdy docelowo do 50 gramów na km (dalej „g CO₂/km”), a w drodze rozszerzenia ilość CO₂ emitowanego przez pojazdy rodzinne (segment C) do około 65 g CO₂/km. Celem projektu jest zapewnienie ekonomicznej dostępności tej technologii dla jak największej liczby osób.

⁽¹⁵⁾ Segmenty D i E odpowiadają pojazdom należącym do typu „rodzinne”, „drogowe”, „minivany” i „terenowe”, których wymiary wahają się w Europie średnio od 4,40 do 5 metrów. Do omawianego segmentu należą Peugeot 508 sedan, 508 SW, 807, 4007 oraz Citroën C5 sedan, C5 kombi, DS5, C8, C-Crosser i C6.

⁽¹⁶⁾ Jednostka magazynująca, urządzenie elektroenergetyczne z elektronicznym układem sterowania oraz przetwornica napięcia pozwalające stworzyć układ dwunapięciowy.

- (58) Pod względem technicznym projekt połączy nową rodzinę silników Diesla o wysokiej efektywności energetycznej, skrzynię biegów z podwójnym suchym sprzęgłem przystosowaną do hybrydyzacji („DCT”) oraz tańszą technologię hybrydyzacji elektrycznej.
- (59) PSA będzie kierowała konsorcjum badawczo-rozwojowym prowadzonym w celu realizowania projektu „50CO₂Cars”.
- (60) W skład wspomnianego konsorcjum wejdą również partnerzy przemysłowi i akademiccy: pięć dużych przedsiębiorstw (Delphi, Mann & Hummel, Valeo i Rhodia), MŚP (CTI), stowarzyszenie (IRMA) i cztery organizacje badawcze (IFPEN, LACCO, IRCELYON i IC2MP).

2.4.4. BIZNESPLAN GRUPY PSA

- (61) Biznesplan grupy PSA obejmuje okres 2013–2017. Władze francuskie uściśliły, że bieżący dochód z działalności operacyjnej grupy, według scenariusza podstawowego, będzie dodatni od 2014 r., osiągając [1 200–2 000]* mln EUR, czyli [1–5]* % obrotów. Poprawa rentowności wyniknie głównie ze środków wewnętrznych zawartych w planie restrukturyzacji. Opiera się, z jednej strony, na znacznym obniżeniu kosztów produkcji i poprawie płynności finansowej, a z drugiej strony na założeniu skoncentrowania geograficznego działalności grupy PSA. Celem jest osiągnięcie w 2015 r. sytuacji, w której 50 % sprzedaży grupy będzie odbywało się poza Unią Europejską, co pozwoli na wykorzystanie potencjałów wzrostu w tych częściach świata (w szczególności w Chinach, Brazylii itp.).
- (62) Władze francuskie przedstawiły biznesplan grupy PSA do 2017 r. Plan opiera się na założeniach dotyczących rozmiaru rynku europejskiego i udziałów PSA w rynku. Założenia te odzwierciedlają szacunkowe dane przedstawione przez instytut IHS Global Insight.
- (63) Jeżeli chodzi o rozmiar rynku europejskiego, według władz francuskich w 2013 r. oczekuje się jego zmniejszenia o 2,2 %, natomiast w latach 2014 i 2015 powinien zostać zarejestrowany wzrost o 6 %, po którym w latach 2016 i 2017 nastąpi wzrost o 3 %. Udział PSA w rynku ma osiągnąć [12–15]* % w 2013 r., [13–16]* % w 2014 r. i [11–15]* % w 2015, 2016 i 2017 r.
- (64) W biznesplanie rozważono kilka scenariuszy. W scenariuszu „podstawowym” bieżący dochód z działalności operacyjnej grupy PSA będzie dodatni od 2014 r., osiągając [1 200–2 000]* mld EUR, czyli [1–5]* % obrotu grupy. W 2017 r. osiągnie [3 000–3 800] mld EUR, czyli [2–6]* % obrotu PSA. Według władz francuskich taki poziom rentowności pozwoli grupie PSA uzyskać rating wystarczający do zapewnienia autonomicznego refinansowania na rynkach. Lepszy rating grupy wpłynie automatycznie na rating BPF.
- (65) Rozważano również scenariusze alternatywne. W scenariuszu „negatywnym” sprzedaż grupy PSA będzie malała (w porównaniu ze scenariuszem podstawowym) o 100 000 dodatkowych pojazdów rocznie w Europie od 2013 r. W scenariuszu „pozytywnym” europejska sprzedaż grupy PSA będzie się z kolei charakteryzowała wzrostem rzędu 100 000 pojazdów rocznie od 2013 r. Zgodnie z przedstawionym biznesplanem bieżący dochód z działalności operacyjnej grupy PSA w całości, w tym w scenariuszu negatywnym, będzie dodatni od 2014 r. (rzędu [1–5]* % obrotu grupy PSA) i osiągnie [2–6]* % w 2017 r. Należy jednak zauważyć, że prognozy grupy PSA pokazują znaczny wzrost obrotów poza Europą, czyli na rozwijających się rynkach. Założenie to tłumaczy, że pomimo pesymistycznych prognoz dotyczących rynku europejskiego, grupa PSA przewiduje wzrost swojej sprzedaży: jej celem jest uzyskanie 50 % sprzedaży poza Europą w 2015 r.
- (66) Jeżeli chodzi o zmianę zdolności produkcyjnej grupy PSA, władze francuskie przygotowały dwie tabele, w których przedstawiono poziomy wykorzystania zdolności Harbour⁽¹⁷⁾ każdej fabryki przed restrukturyzacją grupy i po jej zakończeniu. Z wyjątkiem fabryki w Poissy wspomniane poziomy pozostają niezmiennione. Władze francuskie uściśliły, że rentowności każdego zakładu nie można mierzyć w sposób niezależny od rentowności grupy PSA. Należy natomiast zbadać działalność motoryzacyjną grupy PSA w sposób ogólny dla każdego segmentu rynku. Według władz francuskich każdy zakład ma portfel pojazdów, które może potencjalnie wyprodukować. Chociaż niektóre zakłady mają niższe lub wyższe poziomy wykorzystania zdolności, chodzi na ogół o znane i kontrolowane różnice związane z cyklem życia produktów.

⁽¹⁷⁾ Zdolność „Harbour” odpowiada normie stosowanej w przemyśle. Zakłada, że w przypadku każdej fabryki dwie zmiany pracują 8 godzin dziennie, 235 dni w roku. Poziomy wykorzystania zdolności Harbour wskazuje liczbę faktycznie wyprodukowanych pojazdów w każdej fabryce w porównaniu ze zdolnością Harbour.

Tabela 5

Przewidywany obrót grupy PSA w trzech scenariuszach (w mln EUR)*

	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
Scenariusz podstawowy	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]
Scenariusz negatywny (różnica – 100 000 pojazdów rocznie)	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]
Scenariusz pozytywny (różnica + 100 000 pojazdów rocznie)	[57 000–62 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]	[65 000–70 000]

Tabela 6

Przewidywany obrót działu samochodowego w trzech scenariuszach (w mln EUR)*

	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
Scenariusz podstawowy	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]
Scenariusz negatywny (różnica – 100 000 pojazdów rocznie)	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]
Scenariusz pozytywny (różnica + 100 000 pojazdów rocznie)	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]

2.4.5. ŚRODKI WYRÓWNAWCZE PRZEDSTAWIONE PIERWOTNIE PRZEZ WŁADZE FRANCUSKIE

- (67) Grupa PSA zapowiedziała środki restrukturyzacyjne, które zmniejszą jej zdolność produkcyjną i jej obecność na rynku, w szczególności zamknięcie swojej fabryki w Aulnay (która zatrudnia 3 000 pracowników), jak również znaczne zmniejszenie zdolności produkcyjnej swojej fabryki w Rennes wynikające ze zmniejszenia liczby miejsc pracy o 1 400. Podobnie trwa lub już zrealizowano sprzedaż rentownych aktywów, w szczególności otwarcie kapitału GEFCO, sprzedaż niektórych nieruchomości oraz przedsiębiorstwa Citer prowadzącego wynajem samochodów. Grupa PSA zapowiedziała również zmniejszenie wydatków inwestycyjnych, co ograniczy jej zdolność produkcyjną do poziomu poniżej poziomu przewidywanego zanim rozpoczęły się trudności.
- (68) Ponadto władze francuskie zaproponowały następujące środki wyrównawcze:
- dalsze ograniczenie CAPEX („wydatki kapitałowe”) (2.4.5.1),
 - rezygnacja ze zdolności produkcyjnych fabryki Sevelnord na rzecz konkurenta (2.4.5.2),
 - zaprzestanie opracowywania i produkcji technologii hybrydowej typu „plug-in” (2.4.5.3),
 - ustalenie maksymalnego wskaźnika penetracji BPF (2.4.5.4).

Wspomniane środki uzupełnią środki restrukturyzacyjne, które przewidziano w ramach pierwotnego planu średnioterminowego ⁽¹⁸⁾ z 2012 r.

2.4.5.1. Dalsze ograniczenia inwestycji grupy PSA

- (69) Planuje się dalsze ograniczenie CAPEX (w porównaniu z pierwotnym planem średnioterminowym z 2012 r.) o 300 mln EUR w 2013 r. i o 500 mln EUR rocznie w latach 2014 i 2015. Plan na lata 2013–2015 (CAPEX oraz badania i rozwój) obniżono, w związku z tym, z 9,9 mld EUR do 8,6 mld EUR, czyli o 13 % między obydwoma planami. Kwota ta jest niższa o 27 % w stosunku do średniej z lat 2011–2012.

⁽¹⁸⁾ Plan średnioterminowy jest dokumentem wykorzystywanym przez dyrekcję finansową grupy PSA w celu przedstawienia prognoz finansowych grupy na nadchodzące lata.

- (70) W ten sposób obniżono by inwestycje PSA z 3,3 mld EUR rocznie do średnio 2,86 mld EUR rocznie. Dane obniżenie o 1,3 mld EUR będzie dotyczyło w przeważającym stopniu (ponad 80 %) działalności motoryzacyjnej grupy w Europie.
- (71) Według władz francuskich obniżenie CAPEX zmniejszy znacznie zdolność grupy PSA do dysponowania siłą konkurencyjną na rynku. Dalsze ograniczenie niektórych inwestycji w badania i rozwój oraz CAPEX spowoduje również inne poważne negatywne skutki dla PSA. Grupa PSA znajdzie się, w szczególności, w znacznie gorszej sytuacji w zakresie zdolności do:
- uwzględniania oczekiwań niektórych kategorii klientów, którzy są szczególnie przywiązani do efektu gamy i technologii, z których wprowadzania grupa PSA zrezygnuje;
 - reagowania na zmiany u konkurentów;
 - samodzielnego zastosowania przemysłowego niektórych atrakcyjnych technologii, które grupa PSA będzie musiała nabywać od swoich konkurentów ze szkodą dla swoich marż;
 - korzystania z niektórych bodźców podatkowych, takich jak bodźce podatkowe w zakresie CO₂ itp.
- (72) Wspomniane ograniczenie przełoży się w szczególności na:
- wstrzymanie produkcji modelu Citroën C6 w dniu 31 grudnia 2012 r. i nieprzedłużenie produkcji modelu Peugeot 607 (segment E) a),
 - wcześniejsze o dwa lata wstrzymanie produkcji pojazdów Bipper/Nemo od 2015 r. oraz nieprzedłużenie ich produkcji (segment B LCV) b),
 - rezygnacja z silników Diesla o pojemności powyżej 2 litrów (segment D) c).
- a) **Wstrzymanie produkcji modeli Citroën 6 – Peugeot 607**
- (73) Wspomniany środek wyrównawczy obejmowałby dwa aspekty dotyczące całego segmentu E:
- wstrzymanie produkcji Citroëna C6, przewidziane pierwotnie na 2016 r., od 2013 r. i
 - nieprzedłużenie produkcji modeli Citroën C6/Peugeot 607.
- (74) Jeżeli chodzi o sam pierwszy aspekt, grupa PSA szacuje jego skutki na poziomie 3 000 pojazdów (czyli 1 000 pojazdów rocznie), co oznacza spadek obrotów o 90 mln EUR w ciągu trzech lat. Citroën C6 stanowi część segmentu E, który jest segmentem „klasy wyższej”. Zgodnie z wewnętrznymi szacunkami grupy PSA segment ten ma stanowić 5,7 % europejskiego rynku motoryzacyjnego w 2013 r.
- (75) Według władz francuskich nieprzedłużenie produkcji pojazdów klasy wyższej doprowadzi do znacznego zmniejszenia pokrycia rynku. W odniesieniu do najnowszego modelu Peugeot (607) potencjalne ilości można określić na poziomie 20 000 pojazdów rocznie, co oznacza spadek obrotów o kwotę rzędu 500 mln EUR. W odniesieniu do najnowszego modelu Citroëna (C6) potencjalne ilości można określić na poziomie 7 000 pojazdów rocznie, co oznacza spadek obrotów o kwotę rzędu 200 mln EUR.
- (76) Zobowiązanie do nieprzedłużania produkcji modeli Citroën C6/Peugeot 607 dotyczy okresu 2016–2018. Grupa PSA szacuje skutki tej części środka na 40 500 pojazdów, co odpowiada obrotom w wysokości 1,05 mld EUR. Ponadto nieprzedłużanie produkcji wspomnianych modeli pozwoli PSA zrezygnować z powiązanych z nimi inwestycji już od 2013 r. (zwykły czas opracowania nowego pojazdu wynosi zazwyczaj trzy lata).
- (77) Według władz francuskich pośrednim skutkiem omawianego środka wyrównawczego jest znaczący negatywny wpływ na wizerunek grupy PSA. Wspomniany brak modeli w segmencie E (lub silników o dość dużej mocy) uniemożliwi jej na przykład udział w niektórych przetargach. Ponadto wyjście grupy PSA z segmentu E spowoduje również spadek zainteresowania siecią grupy PSA wśród osób prywatnych zainteresowanych ofertami pojazdów klasy wyższej, co zaszkodzi podnoszeniu klasy marek grupy, w tym w segmencie B (linia DS.). Grupa PSA szacuje ten negatywny wpływ na przetargi dotyczące floty na 2 000 pojazdów rocznie, co odpowiada spadkowi rocznych obrotów o 30 mln EUR, czyli łącznie 180 mln EUR za 12 000 pojazdów.

- (78) W ujęciu ogólnym grupa PSA szacuje, że skutkiem wspomnianego środka wyrównawczego będzie spadek obrotów o 1,32 mld EUR.

b) Wstrzymanie i nieprzedłużanie produkcji modelu Bipper/Nemo

- (79) Bipper/Nemo jest pojazdem użytkowym wprowadzanym do obrotu pod dwoma różnymi nazwami. Proponowany środek obejmuje dwa aspekty:

- rezygnację z przedłużania produkcji (to znaczy wprowadzenia nowej generacji) pojazdów Bipper/Nemo od 2017 r., której wpływ na obroty PSA szacuje na 1 mld EUR i
- wcześniejsze wstrzymanie produkcji obecnych modeli Bipper/Nemo od 2015 r., przewidziane pierwotnie na 2017 r., którego wpływ na obroty szacuje się na 560 mln EUR.

- (80) W 2012 r. PSA sprzedała 35 650 modeli Bipper/Nemo (16 678 modeli Bipper w wersji samochodu osobowego i pojazdu użytkowego i 18 972 modeli Nemo (samochodów osobowych i pojazdów użytkowych łącznie)), co odpowiada średniemu obrotowi jednostkowemu w wysokości 8 950 EUR, czyli łącznemu obrotowi w wysokości 319 mln EUR rocznie.

- (81) Modele użytkowe Bipper/Nemo stanowią część segmentu B LCV⁽¹⁹⁾: w 2012 r. segment ten stanowił 3,7 % europejskiego rynku LCV. Udział PSA w rynku wynosił 49 %. W 2012 r. grupa PSA wprowadziła do obrotu 26 674 pojazdów użytkowych Nemo/Bipper na rynku obejmującym 54 514 sztuk. W 2012 r. grupa PSA sprzedała 8 976 wersji samochodu osobowego (co stanowi 10 % udziału w rynku).

- (82) Według władz francuskich wprowadzanie wspomnianych pojazdów do obrotu nie przynosiło zysków netto przez cały cykl życia modelu pojazdu, w szczególności w związku z faktem, że modele na początku cyklu życia nie przynoszą natychmiastowego zysku. Pojazdy te stały się zatem rentowne dopiero po pierwszej generacji.

- (83) Grupa PSA szacuje, że skutkiem wspomnianego środka wyrównawczego będzie utrata obrotu w wysokości 1,56 mld EUR.

c) Silniki Diesla o pojemności powyżej 2 litrów

- (84) Celem przedmiotowego środka wyrównawczego jest rezygnacja z produkcji silników o pojemności powyżej 2 litrów przed wprowadzeniem normy EURO 6. Według władz francuskich grupa PSA dysponuje środkami przemysłowymi umożliwiającymi produkcję takich silników, w szczególności wersji EURO 6 silnika DW12. W odróżnieniu od swoich konkurentów nie dysponuje silnikami benzynowymi o pojemności powyżej 2 litrów (jej silniki benzynowe ograniczone są do 1,6 litra turbo). Środek ten wpłynie zatem w szczególności na segment D.

- (85) Sprzedaż samochodów osobowych grupy PSA w segmencie D stanowiła w 2012 r. 1 % rynku europejskiego (czyli 150 000 pojazdów). Liczba samochodów osobowych grupy PSA wyposażonych w silniki o pojemności powyżej 2 litrów osiągała co najwyżej 30 000 pojazdów w najlepszych latach. Grupa PSA przyjęła w swoich szacunkach wpływu środka liczbę 10 000 pojazdów rocznie, co stanowi około 20 % segmentu D.

- (86) Opierając się na danych historycznych z 2011 r. i 2012 r. dotyczących rejestracji pojazdów osobowych z silnikiem Diesla o pojemności powyżej 2 litrów, PSA szacuje, że rozwinięcie oferty samochodów osobowych z hybrydowym silnikiem Diesla typu „plug-in” zwiększy liczbę pojazdów z silnikami cylindrowymi o pojemności powyżej 2 litrów (lub równoważnej mocy) do 30 000–40 000 sztuk w przypadku grupy PSA. Według władz francuskich środek ten odpowiada 10 000 samochodów rocznie, czyli spadkowi rocznych obrotów o 200 mln EUR.

2.4.5.2. Rezygnacja ze zdolności produkcyjnej fabryki Sevelnord na rzecz konkurenta

- (87) Po wprowadzeniu przedmiotowego środka grupa PSA zrezygnuje ze zdolności produkcyjnej fabryki Sevelnord na rzecz Toyoty. Zakład Sevelnord powstał w 1988 r. w ramach rozszerzania działalności przedsiębiorstwa Société Européenne de Véhicules Légers („Sevel”), kontrolowanego wspólnie („joint venture”) z grupą Fiat. W 2011 r. wspomniana fabryka zatrudniała 2 700 pracowników i produkowała średnio 420 pojazdów dziennie (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). Łącznie w 2011 r. wyprodukowano w niej 94 843 pojazdy.

⁽¹⁹⁾ Akronim od angielskiego „Light Commercial Vehicles” (pojazdy dostawcze). Wersja francuska akronimu: „VUL” od „véhicule utilitaire léger”.

- (88) Gdy Fiat chciał wycofać się z joint venture z grupą PSA w odniesieniu o zakładu Sevelnord, PSA podpisała z Toyotą umowę o współpracy, na mocy której grupa PSA będzie produkowała pojazdy dostawcze, które Toyota będzie wprowadzała do obrotu w Europie pod swoją własną marką. Pozwoli to Toyocie stworzyć znaczną bazę klientów niższym kosztem.
- (89) Na mocy tej umowy początkowo (od drugiego kwartału 2013 r.) grupa PSA będzie dostarczała pojazdy dostawcze pochodzące z jej własnych istniejących gam Peugeot Expert i Citroën Jumpy (oferta „G9”). W późniejszym okresie w umowie przewidziano również współpracę nad stworzeniem nowej generacji pojazdów, które ma produkować grupa PSA (oferta „K0”).
- (90) Według władz francuskich grupa PSA uważa, że, w przypadku braku umowy z Toyotą, mogłaby sama zapewnić rentowność swojej działalności w zakresie pojazdów dostawczych. Umowa z Toyotą nie była zatem konieczna w celu zapewnienia utrzymania działalności w odnośnym zakładzie.
- (91) Władze francuskie uściślają, że omawiany środek przyczynia się do ograniczenia obecności grupy PSA na rynku z bezpośrednią korzyścią dla jej konkurentów, ponieważ:
- grupa PSA zrezygnuje z blisko 30 % zdolności produkcyjnej zakładu Sevelnord na rzecz przedsiębiorstwa Toyota;
 - wspomniana umowa pozwoli poważnemu konkurentowi, tj. przedsiębiorstwu Toyota, wejść na rynek, na którym było dotychczas nieobecne, jak również rozszerzyć jego gamę pojazdów użytkowych;
 - umowa ta przynosi przedsiębiorstwu Toyota bezpośrednią i pewną korzyść, gdyż pozwala jej przejmować znaczną część marży za pojazdy będące przedmiotem umowy, jak również pozyskiwać i zapewniać sobie lojalność klientów na rynku, na którym jest nieobecna;
 - środek ten dotyczy jednego z rynków, w którym grupa PSA ma szczególnie istotny udział (21 % w Europie w 2011 r.).

- (92) Pod względem obrotu wpływ omawianego środka szacuje się na 443 mln EUR.

2.4.5.3. **Zaprzestanie opracowywania i produkcji technologii hybrydowej typu „plug-in”**

- (93) Grupa PSA zmniejszy swoją obecność na rynku, odstępując od umowy zawartej w dniu 25 października 2011 r. z BMW dotyczącej stworzenia joint venture, której celem jest opracowywanie i produkcja technologii przeznaczonej do pojazdów hybrydowych i elektrycznych.
- (94) Joint venture opracowywała i produkowała wszystkie elementy elektryczne niezbędne do elektrycznego układu napędowego. Grupa PSA i BMW zainwestowały ponad 100 mln EUR w ten projekt, przy którym na koniec 2011 r. zatrudniano 400 współpracowników w centrum badawczo-rozwojowym w Monachium. Zakończenie działalności tej joint venture spowoduje wycofanie się grupy PSA z segmentu pojazdów hybrydowych typu „plug-in” poprzez rozwiązanie umowy spółki joint venture z BMW (segment C).
- (95) Według władz francuskich postanawiając zakończyć działalność joint venture, grupa PSA wycofa się ostatecznie z posiadającego potencjał segmentu i zamknie sobie dostęp do około 6 % rynku w perspektywie 2016 r. Grupa PSA straci również umowę powodującą poprawę jej wizerunku wynikającą z posiadania statusu partnera BMW.
- (96) Wycofanie się grupy PSA z joint venture z BMW będzie miało dwa skutki:
- po pierwsze, ogłoszenie rezygnacji z technologii hybrydowej typu „plug-in” zaszkodzi wizerunkowi grupy w tym segmencie i w konsekwencji od 2013 r. wpłynie na sprzedaż pojazdów grupy PSA z hybrydowym silnikiem Diesla. Grupa PSA szacuje ten wpływ (na podstawie wskaźnika wynoszącego 10 % wielkości sprzedaży) na 3 000 pojazdów rocznie, co oznacza spadek rocznych obrotów o 60 mln EUR;
 - po drugie, wstrzymanie opracowywania i produkcji technologii hybrydowej typu „plug-in”, której wprowadzenie przewidywano na 2016 r., przełoży się na spadek sprzedaży o średnio 20 000 pojazdów w ciągu trzech lat, co oznacza spadek obrotów średnio o 400 mln EUR rocznie.
- (97) Łącznie grupa PSA ocenia wpływ omawianego środka na kwotę obrotów wynoszącą 1,56 mld EUR.

2.4.5.4. Zobowiązanie dotyczące maksymalnego wskaźnika penetracji dla BPF

- (98) Władze francuskie zamierzają podjąć zobowiązanie dotyczące maksymalnego wskaźnika penetracji ⁽²⁰⁾. Według władz francuskich w ostatnich latach wspomniany wskaźnik bardzo wyraźnie wzrósł, zarówno w BPF, jak i u jego konkurentów, a mianowicie w przypadku BPF zwiększył się z 27,5 % w 2009 r. do 29,8 % w 2012 r., a w przypadku RCI Banque SA ⁽²¹⁾ z 30,0 % do 35,0 % w tym samym okresie, jak wynika z tabeli 7 poniżej.
- (99) Władze francuskie zamierzają podjąć to zobowiązanie w szczególności ze względu na fakt, że ich zdaniem kontrola wskaźnika penetracji jest prosta i może być monitorowana na podstawie źródeł publicznych.
- (100) Przewidywane zobowiązanie będzie wyglądało inaczej w odniesieniu do 2013 r., a inaczej do lat 2014 i 2015. Jeżeli chodzi o 2013 r., proponuje się, aby nie przekraczało, dla każdego z krajów europejskich (w obrębie G10 ⁽²²⁾), w których działa BPF, wskaźnika H2 dla 2012 r. podwyższonego o poziom elastyczności penetracji w wysokości + 1 punkt.
- (101) W odniesieniu do następnych okresów władze francuskie uważają, że szybkie zmiany zachodzące w sektorze wymagają ustalenia, w jaki sposób zobowiązanie BPF będzie się zmieniać w zależności od tych zmian. Zaproponowano zatem, aby zmieniać zrealizowany wskaźnik penetracji BPF w roku „n-1”, ustalając maksymalny poziom penetracji dla roku „n” w świetle zmian tego wskaźnika w roku „n-1” u europejskich konkurentów BPF. Pozwoli to uniknąć sytuacji, w której BPF byłby oderwany od tendencji nierozłącznie związanych z jego środowiskiem konkurencyjnym.
- (102) W związku z tym od dnia 31 grudnia 2013 r. zobowiązanie BPF dotyczące maksymalnego wskaźnika penetracji w obrębie G10 dla roku „n” będzie równe wskaźnikowi BPF zrealizowanemu w tym samym obrębie dla roku „n-1” dostosowanemu o zmianę wskaźnika penetracji porównywalnych przedsiębiorstw w roku „n-1”, przy czym wspomniane dostosowanie nie może prowadzić do zmniejszenia wskaźnika penetracji BPF poniżej pewnego minimum. Jako porównywalne przedsiębiorstwa przyjęto tu segment „Europa Zachodnia” RCI Banque SA i segment „Europa” Volkswagen Financial Services (VWFS). W celu zabezpieczenia się przed nieregularnymi zmianami u konkurentów i uwzględnienia wskaźnika penetracji BPF, który jest obecnie niższy niż u konkurentów, dolny poziom wskaźnika penetracji zostanie jednak ustalony na poziomie maksymalnego wskaźnika penetracji wynoszącego 32,4 %, odpowiadającego wskaźnikowi penetracji stwierdzonemu w G10 w drugim półroczu 2012 r.

Tabela 7

Wskaźnik penetracji BPF w podziale na kraje i duże obszary geograficzne w przypadku nowych pojazdów (w %)

	Maksymalny wskaźnik H2 dla 2012 r.*	Poziom elastyczności	Proponowany maksymalny wskaźnik*
Niemcy	[...]	+ 1,0	[...]
Austria	[...]	+ 1,0	[...]
Belgia	[...]	+ 1,0	[...]
Włochy	[...]	+ 1,0	[...]
Hiszpania	[...]	+ 1,0	[...]
Niderlandy	[...]	+ 1,0	[...]
Portugalia	[...]	+ 1,0	[...]
Szwajcaria	[...]	+ 1,0	[...]
Francja	[...]	+ 1,0	[...]
Zjednoczone Królestwo	[...]	+ 1,0	[...]

⁽²⁰⁾ Chodzi o stosunek obliczany przez porównanie sprzedaży pojazdów finansowanych z pożyczek banku BPF do całkowitej wielkości sprzedaży grupy PSA.

⁽²¹⁾ Wyłącznym udziałowcem RCI Banque SA jest Renault SAS. RCI Banque zapewnia finansowanie sprzedaży marek grupy Renault i grupy Nissan.

⁽²²⁾ Niemcy, Austria, Belgia, Włochy, Hiszpania, Niderlandy, Portugalia, Szwajcaria, Francja, Zjednoczone Królestwo.

	Maksymalny wskaźnik H2 dla 2012 r.*	Poziom elastyczności	Proponowany maksymalny wskaźnik*
Agregat G5 ⁽¹⁾	33,3	+ 1,0	34,3
Agregat M5 ⁽²⁾	27,3	+ 1,0	28,3
Agregat G10 ⁽³⁾	32,4	+ 1,0	33,4

⁽¹⁾ Agregat G5 obejmuje następujące kraje: Francja, Niemcy, Włochy, Hiszpania i Zjednoczone Królestwo.

⁽²⁾ Agregat M5 obejmuje następujące kraje: Belgia, Niderlandy, Szwajcaria, Austria i Portugalia.

⁽³⁾ Agregat G10 obejmuje wszystkie dziesięć krajów wymienionych w tabeli.

2.4.6. SZACOWANIE KOSZTÓW RESTRUKTURYZACJI I ICH FINANSOWANIA

- (103) Szacowane koszty restrukturyzacji wynoszą 1 708,9 mln EUR. Odnoszą się do następujących planowanych środków: wstrzymanie w 2014 r. działalności związanej z produkcją w zakładzie w Aulnay, który zatrudnia 3 000 pracowników, skoncentrowanie produkcji w regionie paryskim w zakładzie w Poissy i rewitalizacja zakładu w Aulnay. Koszty te szacuje się na [400–500]* mln EUR w okresie 2012–2017. Koszty dostosowania systemu przemysłowego zakładu w Rennes, które doprowadzi do przesunięcia 1 400 pracowników spośród łącznej liczby 5 600 pracowników, szacuje się na [100–200]* mln EUR w okresie 2012–2017. Dostosowanie struktur grupy PSA, w ramach GPEC 1 i 2 (fr. Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences, perspektywiczne zarządzanie zatrudnieniem i umiejętnościami), spowoduje powstanie łącznych kosztów szacowanych na [500–600]* mln EUR w 2012 i 2013 r. Należy zauważyć, że plany GPEC 1 i 2 oraz koszty restrukturyzacji zakładów w Aulnay i Rennes nie pokrywają się. Koszty ponoszone w przypadku innych środków, w szczególności restrukturyzacji handlu w Europie i zmniejszenia liczby personelu PCR (Peugeot Citroën Retail) zajmującego się częścią PSA w sieci dystrybucyjnej, głównie w Europie Południowej, szacuje się na [100–200] mln EUR. Ponadto koszty działalności PSA w ramach projektu „50CO₂Cars” wynoszą [300–400]* mln EUR.
- (104) W celu sfinansowania kosztów restrukturyzacji grupa PSA wdrożyła, od początku 2012 r., program sprzedaży aktywów, która pomogła grupie PSA uzyskać następujące środki:
- sprzedaż Gefco w grudniu 2012 r.: 878 mln EUR ⁽²³⁾;
 - sprzedaż Citer w lutym 2012 r.: 449 mln EUR;
 - sprzedaż nieruchomości (w tym siedziby zarządu) w 2012 r.: 628,7 mln EUR.
- (105) Według władz francuskich grupa PSA uzyskała już 1,956 mld EUR środków płynnych, które zostaną reinwestowane w restrukturyzację grupy PSA w celu umożliwienia jej przywrócenia rentowności.
- (106) Pod względem płynności New Club deal przynosi 11,6 mld EUR pochodzących z banków prywatnych, które mają być przeznaczone na finansowanie grupy w trakcie okresu restrukturyzacji.

2.5. PLAN PRZYWRÓCENIA RENTOWNOŚCI BPF

- (107) Plan przedstawiony przez władze francuskie zawiera prognozy finansowe i plan finansowania BPF do końca 2015 r. Według władz francuskich zwrot z kapitału własnego BPF będzie wynosił [5–10]* % od 2014 r. i [10–20]* % w 2016 r. Przypominają, że zgodnie z praktyką decyzyjną Komisji, w celu wykazania rentowności banku za dopuszczalny uznaje się zwrot z kapitału własnego w wysokości 8–12 %.

2.5.1. PLAN FINANSOWANIA

- (108) BPF przewiduje zwiększyć swoje długoterminowe finansowanie bankowe z [0–5]* mld EUR na koniec 2012 r. do [5–10]* mld EUR na koniec 2015 r. Bank wprowadził również produkt depozytowy skierowany do osób prywatnych, a finansowanie pochodzące z tego produktu ma wynieść [800–900]* mln EUR w 2015 r. według prognoz finansowych (w porównaniu z zerem na koniec 2012 r.). W tym samym okresie ma zmniejszyć się finansowanie uzyskane w wyniku sekurytyzacji i emisji EMTN.

⁽²³⁾ Sprzedaż netto o wartości 797 mln EUR, do której należy dodać nadzwyczajną dywidendę w wysokości 100 mln EUR i od której należy odjąć 19 mln EUR odpowiadające anulowaniu marży samofinansowania brutto.

Tabela 8

Sytuacja finansowa BPF w perspektywie restrukturyzacji*

[...]*

- (109) W okresie objętym prognozą przewiduje się stopniowy wzrost całkowitego bilansu banku, a zatem potrzeb w zakresie finansowania z 27 186 mln EUR na koniec 2012 r. do [>28 000] mln EUR na koniec 2015 r.

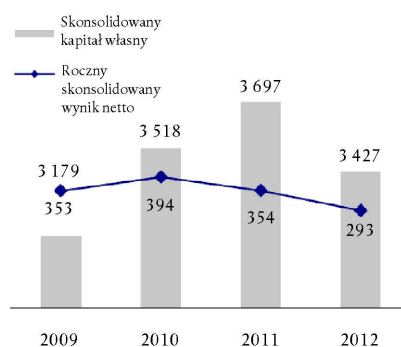
2.5.2. RENTOWNOŚĆ I WYPŁACALNOŚĆ

- (110) BPF przynosił w przeszłości zyski, jak pokazuje wykres 1 poniżej. Na koniec 2012 r. poziom kapitalizacji mierzony stosunkiem „kapitału podstawowego Tier I”⁽²⁴⁾ wynosił 13 %.

Wykres 1

Historia rentowności BPF

**KAPITAŁ WŁASNY I WYNIK NETTO NA DZIEŃ
31 GRUDNIA 2012 R.** (w mln EUR)



- (111) Bank przewiduje uzyskiwanie dalszych zysków w okresie restrukturyzacji grupy, jak przedstawiono w tabeli 9 poniżej.

Tabela 9

Prognozy dotyczące rentowności BPF

	2012 r.	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
Dochody kapitałowe	8,0	[4–6]	[6–8]	[8–10]	[10–12]	[10–12]

- (112) Zgodnie z przedstawionymi informacjami wstrzymanie działalności BPF nie spowoduje żadnej straty dla wierzycieli. Upłynnienie pozwoli zachować po upływie trzech lat zysk z płynności w wysokości od [1–3]* mld do [2–4]* mld EUR w scenariuszu stresowym, w zależności od zastosowanego poziomu stresu.

- (113) Aktywa BPF mają bardzo krótki termin zapadalności, przeciętnie krótszy niż pasywa.

- (114) Koszt ryzyka banku wzrósł z [...]* w 2011 r. do [...]* w 2012 r. Wierzytelności nieściągalne wzrastały stopniowo z 3 % na koniec 2008 r. do 4,2 % na koniec 2012 r.

⁽²⁴⁾ Kapitał podstawowy Tier I jest wskaźnikiem wypłacalności pozwalającym ocenić wypłacalność banków. Zestawia fundusze własne i posiadane aktywa (ważone ryzykiem).

2.5.3. WSKAŹNIK PENETRACJI

- (115) Według władz francuskich przy wskaźniku penetracji sprzedaży samochodów grupy PSA wynoszącym około 29,8 % (w 2012 r.) BPF finansuje znaczną część popytu na pojazdy produkowane przez grupę PSA i przyczynia się w decydujący sposób do finansowania jej działalności handlowej oraz całego przemysłu motoryzacyjnego, wraz z sieciami dystrybucyjnymi i klientami.
- (116) Wskazują, że w przewidywanym planie zakłada się utrzymanie nieznacznego wzrostu wskaźnika penetracji w porównaniu ze wskaźnikiem z 2011 r., aż do 2017 r. Taka zmiana opiera się na kilku czynnikach:
- częściowe i stopniowe wycofywanie się tradycyjnych banków z tego sektora w kontekście selektywnego zarządzania ich bilansami z powodu ograniczeń w zakresie finansowania i kapitału, w szczególności związanych z wejściem w życie pakietu Bazylea III;
 - zmieniające się potrzeby konsumentów w zakresie finansowania w kontekście znacznego zmniejszania się siły nabywczej w Europie;
 - poziom stóp procentowych, obecnie na rekordowo niskim poziomie, który zachęca do korzystania z pożyczek w celu finansowania zakupu pojazdów samochodowych;
 - tendencja, zgodnie z którą pojazd samochodowy staje się dobrem konsumpcyjnym codziennego użytku, bliskim „towarowi”, co jest zgodne z rozwojem finansowania dłużnego i miesięcznymi płatnościami.
- (117) Zmianę wskaźnika penetracji BPF w podziale na obszar geograficzny i segment (B, C, D, H i pojazdy użytkowe) przedstawiono w tabeli 10 poniżej (PMP oznacza „pojazd marki Peugeot”, a PMC oznacza „pojazd marki Citroën”).

Tabela 10

Wskaźnik penetracji BPF w podziale na obszar geograficzny, segment pojazdów i markę (w %)

%	PMP			PMC		
	2010 r.	2011 r.	2012 r.	2010 r.	2011 r.	2012 r.
Francja						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Poj. użytkowe						
Ogółem						
Zjednoczone Królestwo						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						

%	PMP			PMC		
	2010 r.	2011 r.	2012 r.	2010 r.	2011 r.	2012 r.
Segment D						
Segment H						
Poj. użytkowe						
Ogółem						
Niemcy						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Poj. użytkowe						
Ogółem						
Włochy						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Poj. użytkowe						
Ogółem						
Hiszpania						
Segment B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Pojazdy użytkowe						
Ogółem						
Ogółem 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]

%	PMP			PMC		
	2010 r.	2011 r.	2012 r.	2010 r.	2011 r.	2012 r.
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]
Poj. użytkowe	[24,6–29,6]	[25,9–30,9]	[24,9–29,9]	[26,7–31,7]	[28–33]	[29,6–34,6]
Ogółem	[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					
Poj. użytkowe	Partner, Bipper, Expert, Boxer, Berlingo, Nemo, Jumper, Jumpy					

2.5.4. ZALEŻNOŚĆ OD GRUPY

- (118) Według władz francuskich rating BPF związany jest z ratingiem PSA, o czym świadczy ścisły związek dochodów z obligacji grupy i banku.
- (119) Agencje ratingowe ustaliły, w swoich sprawozdaniach, związek między ratingiem grupy PSA i ratingiem BPF, ustalając maksymalną różnicę wynoszącą dwa punkty między ratingiem grupy i ratingiem banku wewnętrznego ⁽²⁵⁾. W dniu 14 lutego 2013 r. rating BPF obniżono do „ratingu nieinwestycyjnego”.

2.6. SKARGA

- (120) Anonimowy skarżący uważa, że gwarancja udzielona przez państwo francuskie pozwoli BPF proponować dilerom samochodowym i klientom PSA bardziej interesujące warunki udzielania kredytów niż warunki, które mogą zaproponować banki wewnętrzne konkurujących producentów samochodów.

3. POWODY WSZCZĘCIA POSTĘPOWANIA

- (121) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości z następujących powodów:

3.1. PLAN PRZYWRÓCENIA RENTOWNOŚCI BPF

- (122) Jeżeli chodzi o plan przywrócenia rentowności BPF, który musi zostać zbadany w świetle komunikatu bankowego, Komisja wyraziła wątpliwości związane z niepewnością występującą w odniesieniu do rentowności całej grupy PSA.

3.2. PLAN RESTRUKTURYZACJI GRUPY PSA

- (123) Jeżeli chodzi o plan restrukturyzacji grupy przemysłowej, który musi zostać zbadany w świetle wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji, Komisja uznała, że istnieją wątpliwości odnoszące się do następujących elementów:

3.2.1. WĄTPLIWOŚCI DOTYCZĄCE PRZYWRÓCENIA RENTOWNOŚCI

- (124) Komisja postanowiła zebrać uwagi osób trzecich dotyczące:

- a) założeń przyjętych w odniesieniu do zmian na rynku motoryzacyjnym w Europie i na świecie, w szczególności dotyczących dostatecznie zachowawczego charakteru wspomnianych założeń;

⁽²⁵⁾ Różnica wynosi obecnie trzy punkty w przypadku Moody's, co wynika z gwarancji dla BPF.

- b) środków restrukturyzacyjnych zaproponowanych w celu zapewnienia przywrócenia rentowności grupy PSA;
- c) przyczyniania się projektu „50CO₂Cars” do przewrócenia rentowności, w szczególności w odniesieniu do spójności wspomnianej inwestycji badawczo-rozwojowej mającej na celu rozpoczęcie programu badań w zakresie „łagodnej hybrydyzacji” w kontekście jednocześnie ogłoszonej rezygnacji z technologii hybrydowej typu „plug-in”, którą przedstawiano jako opracowaną przez grupę.

3.2.2. WĄTPLIWOŚCI DOTYCZĄCE ŚRODKÓW WYRÓWNAWCZYCH

- (125) Komisja postanowiła zebrać uwagi osób trzecich dotyczące sklasyfikowania, w rozumieniu wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji, środków zaproponowanych jako środki wyrównawcze, ich kwantyfikacji i ich przydatności dla oceny ryzyka zakłócenia konkurencji spowodowanego przez przyznanie pomocy.

4. UWAGI FRANCJI DOTYCZĄCE DECYZJI O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

4.1. W ODNIESIENIU DO KWOTY POMOCY

- (126) Władze francuskie uważają, że kwota pomocy nie może odpowiadać nominalnej kwocie gwarancji, że emisjom BPF będzie obowiązkowo towarzyszyć premia z tytułu płynności i zróżnicowanego poziomu ryzyka, bez wątplenia przewyższająca 24 punkty bazowe stwierdzone w przypadku emisji dokonanej dzięki pomocy na ratowanie i że okres odniesienia dla historycznych dochodów BPF powinien wynosić trzy miesiące.
- (127) Według władz francuskich obydwa warunki łączne, które pozwalają uważać, że kwota pomocy jest równie wysoka, jak kwota objęta gwarancją, a mianowicie szczególnie wysokie prawdopodobieństwo, że pożyczkobiorca nie może spłacić pożyczki objętej gwarancją oraz występowanie wyjątkowych okoliczności, nie są w tym przypadku spełnione. W konsekwencji kwota pomocy zawarta w gwarancji państwa odpowiada różnicy między całkowitym kosztem finansowania wynikającym z gwarancji i samą gwarancją oraz całkowitym kosztem finansowania, który zapłaciłoby przedsiębiorstwo bez gwarancji.
- (128) Według władz francuskich założenie kosztu dodatkowego dla BPF rzędu 40 punktów bazowych jest uzasadnione. Emisje przeprowadzone przez BPF w dniu 25 marca 2013 r. miały miejsce w szczególnie korzystnych okolicznościach rynkowych. Spready w porównaniu z OAT stwierdzone w momencie wspomnianej emisji (24 punkty bazowe) pokazują rekordowo niskie poziomy. Władze francuskie uważają na przykład, że inwestorzy powinni normalnie wymagać wyższego wynagrodzenia w przypadku banku wewnętrznego z sektora motoryzacyjnego niż w przypadku podmiotów publicznych, takich jak UNEDIC⁽²⁶⁾ lub CADES⁽²⁷⁾, tym bardziej, że dysponują one liniami pozwalającymi przystąpić do tego typu transakcji CADES lub UNEDIC, a niekoniecznie do operacji z udziałem BPF.
- (129) Ponadto okres odniesienia przyjęty przez władze francuskie (który obejmuje okres od dnia 12 lipca do dnia 16 października 2012 r.) najlepiej odzwierciedlać ma rzeczywistość dochodów z obligacji BPF na rynkach, uwzględniając trudności grupy PSA, a nie zapowiedź gwarancji państwa.

4.2. W ODNIESIENIU DO RENTOWNOŚCI BPF

- (130) Władze francuskie przyjmują do wiadomości stanowisko Komisji, zgodnie z którym BPF nie ma problemu ani z wypłacalnością, ani z rentownością, a jej problem z płynnością wynikać ma wyłącznie z jego związku z grupą PSA.
- (131) Formułują jednak następujące uwagi:
- a) według władz francuskich wzrost wielkości bilansu BPF pozostanie umiarkowany, zgodnie z prognozami inflacyjnymi. Wspomniany wzrost wyniknie z pogorszenia warunków makroekonomicznych i z częstszego korzystania przez konsumentów z kredytu na sfinansowanie nabycia pojazdów;
 - b) odpowiadając na argument Komisji, zgodnie z którym należałoby unikać sytuacji, w której BPF będzie finansował niskiej jakości pożyczki w celu sztucznego podwyższenia obrotu grupy PSA, władze francuskie przypominają, że:

⁽²⁶⁾ Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (międzybranżowa krajowa unia na rzecz zatrudnienia w przemyśle i handlu).

⁽²⁷⁾ Caisse d'amortissement de la dette sociale (kasa na rzecz umarzania zadłużenia z tytułu zabezpieczenia społecznego).

- jedynym celem środka wyrównawczego dotyczącego BPF jest zmniejszenie konkurencyjnej intensywności jego zachowania i ograniczenie jego udziału w rynku;
- wskaźnik kredytów zagrożonych, w wysokości około 4 %, zmienił się nieznacznie w ciągu trzech ostatnich lat;
- BPF określa swoją politykę ryzyka w sposób niezależny, pod nadzorem organu nadzoru ostrożnościowego.

W związku z faktem, że wskaźnik kredytów zagrożonych jest uważnie monitorowany przez agencje ratingowe i komisję audytową BPF, jakkolwiek zmiana polityki ryzyka banku jest, według władz francuskich, niemożliwa.

4.3. W ODNIESIENIU DO PRZYWRÓCENIA RENTOWNOŚCI GRUPY PSA

4.3.1. W ODNIESIENIU DO PRZYJĘTYCH ZAŁOŻEŃ DOTYCZĄCYCH ZMIAN NA RYNKU

- (132) Po pierwsze władze francuskie uważają, że prognozom grupy PSA nie zaprzeczają ani zmiany na rynku w pierwszym kwartale 2013 r., ani przypuszczalna różnica między wynikami przewidzianymi na 2012 r. i wynikami osiągniętymi ostatecznie w tymże roku.
- (133) Według władz francuskich grupa PSA przewidziała stały spadek sprzedaży w 2013 r., szacując, jak instytut *IHS Global Insight*, że wartość rynku zmniejszy się ostatecznie o 4 % między 2012 i 2013 r.
- (134) Władze francuskie przedstawiły zaktualizowane prognozy finansowe, oparte na mniej optymistycznych założeniach niż założenia opisane w motywach 54–58 decyzji o wszczęciu postępowania. Kierunek strategiczny opisany w tych samych motywach decyzji o wszczęciu postępowania pozostaje niezmienny.
- (135) Zmiany wprowadzone w prognozach wynikają z aktualizacji prognoz zmian na rynku „Europa 30” dokonanej przez instytut *IHS Global Insight* i odzwierciedlają się w obrocie przemysłu motoryzacyjnego, który był niższy w trakcie okresu prognozowania.
- (136) Zaktualizowano również scenariusz „negatywny”, w którym sprzedaż grupy PSA zmaleje (w porównaniu ze scenariuszem podstawowym) o dodatkowe 100 000 pojazdów rocznie w Europie od 2013 r.

Tabela 11

Rozmiar rynku europejskiego według prognoz IHS Global Insight i udział PSA w rynku

	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
Rozmiar rynku europejskiego (Europa 30) przewidywany przez <i>IHS Global Insight</i> w kwietniu 2013 r. (w tys. pojazdów)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Udział PSA w europejskim rynku*	[10–14] %	[10–14] %	[10–14] %	[9–13] %	[9–13] %

Tabela 12

Przewidywany obrót grupy PSA (w mln EUR)

	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
Scenariusz podstawowy z decyzji o wszczęciu postępowania*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]
Zaktualizowany scenariusz podstawowy*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[59 000–64 000]	[60 000–65 000]
Zaktualizowany scenariusz negatywny (różnica – 100 000 pojazdów rocznie)*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–70 000]	[60 000–65 000]

Tabela 13

Przewidywany obrót działu samochodowego (w mln EUR)

	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
Scenariusz podstawowy z decyzji o wszczęciu postępowania*	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]
Zaktualizowany scenariusz podstawowy*	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]
Zaktualizowany scenariusz negatywny (różnica – 100 000 pojazdów rocznie)*	[35 000–40 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]

- (137) Pod względem płynności finansowej dyskontowanie przekłada się na mniejsze przepływy pieniężne związane z eksploatacją, przy czym przepływy pieniężne z działalności inwestycyjnej pozostają niezmienione. Wynikający przewidywany poziom długu [...] przewyższa prognozy z decyzji o wszczęciu postępowania, a poziom długu przewidziany w przypadku podstawowym przewyższa poziom przedstawiony poprzednio w przypadku negatywnym.
- (138) PSA przedstawiła również prognozy dotyczące długu netto w bardziej stresowym scenariuszu, w którym sprzedaż grupy PSA zmalała (w porównaniu ze scenariuszem podstawowym) o dodatkowe 200 000 pojazdów rocznie w Europie od 2013 r. Poziomy dług netto w różnych scenariuszach przedstawiono w tabeli 14 poniżej. Zgodnie z danymi liczbowymi przedstawionymi przez PSA czynnik stresu w wysokości 100 000 pojazdów zwiększa dług [...] netto o [200–400]* mln EUR rocznie.

Tabela 14

Poziom dług [...] netto w mln EUR

	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
Scenariusz podstawowy z decyzji o wszczęciu postępowania	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zaktualizowany scenariusz podstawowy	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.	2017 r.
Zaktualizowany scenariusz negatywny (różnica – 100 000 pojazdów rocznie)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Zaktualizowany scenariusz bardziej stresowy (różnica – 200 000 pojazdów rocznie)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (139) Władze francuskie uważają ponadto, że założenia dotyczące długoterminowego przywrócenia rentowności grupy PSA należy oprzeć nie na jej obrocie, ale na jej bieżącym dochodzie z działalności operacyjnej. Podczas posiedzenia rady nadzorczej w dniu 6 listopada 2012 r. oceniono, że strata w zakresie bieżącego dochodu z działalności operacyjnej wyniesie [1 000–2 000]* mln EUR, przy czym ostatecznie osiągnięty dochód odpowiadał stracie 1 504 mln EUR (czyli różnicy mniejszej niż [0–3] %).
- (140) Władze francuskie uważają również, że prognozy zmian na rynku, na których opiera się grupa PSA są szczególnie ostrożne, podczas gdy dane liczbowe analityków, na których Komisja opiera swoje rozumowanie, są fragmentaryczne i sporne.
- (141) Wszystkie zainteresowane podmioty uważały, że rynek osiągnął swój najniższy poziom i że będzie mógł jedynie wzrosnąć. W ujęciu ogólnym w ostatnich analizach ⁽²⁸⁾ podkreśla się poprawę warunków makroekonomicznych w Europie w nadchodzących latach. Wspomniana poprawa powinna, według władz francuskich, wywrzeć oczywisty wpływ na przemysł motoryzacyjny.
- (142) Władze francuskie uważają ponadto, że Komisja dokonała niereprezentatywnego wyboru opinii analityków finansowych, odrzucając opinie, które były zbliżone do prognoz przedstawionych przez grupę PSA. W każdym przypadku władze francuskie kwestionują stosowanie analiz finansowych w celu dokonania oceny średnioterminowego planu restrukturyzacji. Uważają bowiem, że działalność analityków finansowych polega na doradzaniu zakupu lub sprzedaży papierów wartościowych w zależności od określonego celu kursowego. Nie koncentrują się oni szczególnie na przewidywanej wielkości sprzedaży, ani na szacunkach dotyczących obrotu. Oceny te są więc bardzo często oderwane od fundamentalnych kwestii ekonomicznych.
- (143) W konsekwencji władze francuskie uważają, że w celu wdrożenia planu restrukturyzacji miały prawo oprzeć się na prognozach instytutu *IHS Global Insight*, do których zastosowano czynnik stresu, a nie uwzględnić założenia analityków finansowych.
- (144) Władze francuskie podkreślają ponadto, że sektor prywatny wierzy w przywrócenie rentowności grupy PSA. Wspomniane przekonanie przejawiało się przede wszystkim we wzmocnieniu współpracy między PSA i GM przez podpisanie, w dniu 20 grudnia 2012 r., ostatecznych porozumień w sprawie trzech projektów pojazdów i stworzenie spółki joint venture do celów zakupów. Ponadto kredyty bankowe otrzymane przez BPF w wysokości 11,6 mld EUR dowodzą wiary rynku w poprawę. Ostatnie transakcje sekurytyzacyjne dokonane przez BPF dowodzą ponadto braku niechęci rynku do ryzyka, jakie łączy się z działalnością motoryzacyjną.

4.3.2. W ODNIESIENIU DO POZIOMÓW WYKORZYSTANIA ZDOLNOŚCI PRODUKCYJNEJ GRUPY PSA I DYWERSYFIKACJI JEJ SPRZEDAŻY

- (145) Władze francuskie uważają, że wątpliwość Komisji dotycząca poziomów wykorzystania jest nieuzasadniona, ponieważ nie uwzględnia się zamknięcia zakładu w Aulnay, co pozwoli, ich zdaniem, wypełnić deficyt konkurencyjności grupy PSA w segmencie B. W zakresie, w jakim grupa PSA napotyka bardzo silną konkurencję w tym segmencie, wspomniane zamknięcie byłoby szczególnie znaczące dla przywrócenia jej rentowności.

⁽²⁸⁾ World Economic Outlook, rozdział 1 i 2 z kwietnia 2013 r.

- (146) Władze francuskie uważają, że grupa PSA podjęła wszystkie niezbędne środki na rzecz osiągnięcia celu, jakim jest uzyskanie 50 % sprzedaży poza Europą w 2015 r.: otwarcie trzeciej fabryki i nowe koncesje w Chinach, odnowienie gamy pojazdów wprowadzanych do obrotu w Ameryce Łacińskiej, wprowadzenie dwóch modeli przeznaczonych do sprzedaży poza Europą, a także, w ramach współpracy z GM, opracowanie wspólnej platformy służącej wprowadzaniu pojazdów z segmentu B do obrotu w Europie i na świecie, wspólne opracowywanie nowej generacji ekonomicznych małych silników benzynowych i projektów pojazdów w Ameryce Łacińskiej, w Rosji, jak również na innych rozwijających się rynkach.

4.3.3. W ODNIESIENIU DO WKŁADU PROJEKTU „50CO₂CARS” W PRZYWRÓCENIE RENTOWNOŚCI GRUPY PSA

a) W odniesieniu do spójności projektu „50CO₂Cars” z planem restrukturyzacji grupy PSA

- (147) Władze francuskie podkreślają, że w ramach projektu „50CO₂Cars” podjęto znaczne starania w zakresie badań i rozwoju mające na celu opracowanie technologii poprawiającej bilans ekologiczny i energetyczny silników Diesla. W tym kontekście wspomniany projekt badawczo-rozwojowy przyczynia się do wdrożenia strategii odwrócenia stwierdzonej tendencji spadkowej sprzedaży pojazdów z silnikiem Diesla.
- (148) Pojazdy z silnikiem Diesla stanowią w chwili obecnej istotne źródło dochodów dla grupy PSA: w 2012 r. [60–80]* % pojazdów sprzedawanych przez PSA w Europie było wyposażone w ten typ silnika. PSA posiada zoptymalizowane narzędzie przemysłowe, dobry wizerunek i znaczną stopę rentowności w zakresie tego rodzaju pojazdów, lepszą niż w przypadku silników benzynowych. Obecny kontekst jest dla niej jednak niekorzystny: stopniowe pogarszanie się wizerunku tych silników w Europie, zmiana ram regulacyjnych i normatywnych (Euro VI), która może spowodować powstanie relatywnego dodatkowego kosztu silników Diesla w porównaniu z silnikami benzynowymi, a zatem wpłynąć negatywnie na sprzedaż pojazdów z silnikiem Diesla, tym bardziej że realizowana dotychczas strategia dostosowania do standardów poprzez „zmniejszenie wielkości”⁽²⁹⁾ nie jest już wystarczająca i że niektóre państwa lub społeczności lokalne zamierzają przyjąć ramy fiskalne niekorzystne dla silników Diesla. PSA szacuje, że straty marży związane z zastąpieniem sprzedaży pojazdów z silnikiem Diesla sprzedażą pojazdów z silnikiem benzynowym na rynku europejskim wynoszą [500–700]* mln EUR. W kontekście spadku siły nabywczej gospodarstw domowych i wobec rosnących obaw konsumentów związanych z ochroną środowiska, cel polegający na utrzymaniu konkurencyjności i postrzeganiu silników Diesla (w porównaniu z silnikami benzynowymi) ma zasadnicze znaczenie dla grupy PSA. W związku z faktem, że poziomy cen istniejących pojazdów hybrydowych z silnikiem Diesla nie dają się pogodzić z dystrybucją masową, w celu zapewnienia większej liczbie osób dostępu do tej technologii konieczne są znaczne inwestycje w zakresie badań i rozwoju. Przywracając konkurencyjność i pozytywne postrzeganie oleju napędowego, projekt „50CO₂Cars” może, według władz francuskich, przyczynić się w sposób pozytywny do przywrócenia rentowności, utrzymując nie tylko sprzedaż pojazdów grupy PSA z silnikiem Diesla, ale również marże producenta. Ponadto, gdyby plan uprzemysłowienia powiódł się, technologia wywodząca się z projektu „50CO₂Cars” miałaby na powstającym rynku znaczny potencjał wzrostu w perspektywie 2020 r. Możliwość korzystania z prawdopodobnych rynków zbytu silników Diesla korzystających z tzw. technologii „mild hybrid” po zakończeniu planu restrukturyzacji pozwoliłaby zabezpieczyć wzrost obrotu dzięki różnicowaniu w kierunku posiadającego potencjał segmentu i wpisaniu się w najważniejszy cel grupy (pojazdy należące do dużych serii).
- (149) W odniesieniu do potrzeby inwestowania władze francuskie wprowadzają rozróżnienie między ograniczeniem inwestycji proponowanych „jako środek wyrównawczy”, które mają na celu ograniczenie stopnia zakłóceń konkurencji związanych z pomocą państwa a utrzymaniem inwestycji w badania i rozwój niezbędne przedsiębiorstwu w celu „przywrócenia długoterminowej rentowności”. Władze francuskie podkreślają, że w swojej praktyce decyzyjnej Komisja wielokrotnie uznawała, że przywrócenie rentowności przedsiębiorstwa może opierać się na wprowadzeniu nowych produktów w celu zapewnienia wzrostu obrotu⁽³⁰⁾.
- (150) Władze wyjaśniają, że w ramach planu restrukturyzacji brak pomocy państwa przeznaczonej konkretnie na projekt „50CO₂Cars” zmusiłby PSA do wprowadzenia projektu „alternatywnego”. Nie będąc w stanie samodzielnie pokonać wszystkich przeszkód technologicznych, i bez ewentualnej współpracy z partnerami wytypowanymi do realizacji projektu „50CO₂Cars”, grupa musiałaby ograniczyć swoje inwestycje do minimum, jakim jest dostosowanie silników Diesla do zmian regulacyjnych. Władze francuskie podkreślają w tym względzie, że interwencja organów publicznych nie ograniczałaby się do wkładu finansowego dla grupy PSA na zrealizowanie projektu „50CO₂Cars”, pozwoliłaby natomiast zgromadzić wokół niej konsorcjum partnerów (przemysłowców, stowarzyszenia, laboratoria badawcze itp.), których skoordynowane wysiłki są konieczne w celu usunięcia przeszkód technologicznych stojących na drodze opracowywania tańszego pojazdu hybrydowego z silnikiem Diesla. Uściślają, że według wszelkiego prawdopodobieństwa brak zatwierdzenia pomocy państwa dla grupy PSA

⁽²⁹⁾ Chodzi o ograniczenie emisji CO₂ przez ograniczenie wielkości silników i przewidzenie dostosowanego doładowania.

⁽³⁰⁾ Decyzja Komisji z dnia 1 grudnia 2004 r. w sprawie C-504/03, Bull, motyw 51, decyzja Komisji z dnia 18 lutego 2004 r. w sprawie C-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, motyw 236, decyzja z dnia 3 lipca 2001 r. w sprawie C-33/98, Babcock Wilcox Espana SA, motyw 98.

jako lidera projektu „50CO₂Cars” stawia pod znakiem zapytania realizację wspomnianego projektu nie tylko w przypadku grupy PSA, ale również wszystkich jej partnerów. Alternatywna strategia polegająca na zastąpieniu silników Diesla silnikami benzynowymi spowodowałaby dodatkowe koszty i wiązałaby się ze znacznym ryzykiem przemysłowym: rezygnacja z rozwijania wiedzy specjalistycznej w zakresie silników Diesla, spadek sprzedaży w okresie przejściowym, pozyskanie środków na dostosowanie i zmianę wielkości bazy produkcyjnej grupy w kierunku silników benzynowych, chociaż wspomniane środki byłyby niezbędne do przywrócenia rentowności.

- (151) Podsumowując, władze francuskie uważają, że projekt „50CO₂Cars” jest jednocześnie niezbędny dla utrzymania rentowności istoty działalności przemysłowej grupy PSA (silniki Diesla) i dla potwierdzenia ostatecznego charakteru przywrócenia rentowności grupy, zapewniając jej impulsy wzrostu po zakończeniu restrukturyzacji (nowa gama innowacyjnych pojazdów przynoszących zyski). Wspomniana inwestycja w badania i rozwój jest zatem całkowicie spójna z celami planu restrukturyzacji.

b) W odniesieniu do wątpliwości wyrażonych przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania

- (152) Władze francuskie rozumieją z decyzji o wszczęciu postępowania, że Komisja, na podstawie stwierdzenia domniemanego istnienia zaległości grupy PSA w dziedzinie badań i rozwoju, uważa, że projekt „50CO₂Cars” „może być konieczny dla przywrócenia rentowności grupy PSA jedynie w zakresie, w jakim może jej pozwolić nadrobić nagromadzone zaległości w dziedzinie badań i rozwoju w stosunku do jej konkurentów”. Władze francuskie kwestionują założenie, na którym opiera się taka analiza.

- a) Po pierwsze władze francuskie powtarzają, że projekt „50CO₂Cars” może przyczynić się do przywrócenia rentowności grupy: przywrócenie proekologicznego wizerunku pojazdów z silnikiem Diesla; nowa dynamika konsumpcji (konceptcja pojazdów hybrydowych dostępnych dla większej liczby osób); rezerwa na rzecz wzrostu po zakończeniu planu restrukturyzacji.
- b) Po drugie utrudnienie strukturalne w dziedzinie badań i rozwoju, które przedstawiono w powiadomieniu jako mogące wyjaśniać niektóre trudności napotymane przez grupę PSA, dotyczy zaległości w zakresie standaryzacji części składowych, które zmniejszają wydajność wysiłków w zakresie badań i rozwoju w porównaniu z wysiłkami konkurentów (efekt skali). Projekt „50CO₂Cars” pozwoli właśnie im zapobiec w zakresie, w jakim:
- po pierwsze projekt „50CO₂Cars” poprawi standaryzację niektórych części samochodowych, a w szczególności mechanizmu napędowego,
 - po drugie warunki realizacji projektu „50CO₂Cars” poprawi wydajność wysiłków grupy PSA w zakresie badań i rozwoju, w szczególności dzięki synergii oferowanym przez koordynację prac z różnymi partnerami, ale także dzięki monitorowaniu przez organy publiczne udzielające pomocy.
- c) Po trzecie, i najważniejsze, władze francuskie wysuwają zarzut dotyczący „nowatorskiego pod względem prawnym” charakteru kryterium zastosowanego rzekomo przez Komisję w motywie 169 decyzji o wszczęciu postępowania, opartego na istnieniu nagromadzonych przez grupę PSA zaległości w dziedzinie badań i rozwoju. Uważają argumenty wysuwane dotychczas za wystarczające w celu wykazania pozytywnego wkładu projektu „50CO₂Cars” w przywracanie rentowności grupy PSA. W konsekwencji jedynie pomocniczo poruszają kwestię, czy takie kryterium jest w przedmiotowym przypadku spełnione:

(i) Istnienie zaległości technologicznych w zakresie technologii hybrydyzacji

- (153) Według władz francuskich wspomniane kryterium istnienia nagromadzonych zaległości w dziedzinie badań i rozwoju jest spełnione z następujących trzech powodów:

- a) po pierwsze, wskazują, że wszystkie trzy komponenty technologiczne projektu „50CO₂Cars” dotyczą dziedzin technologii, w których grupa PSA nagromadziła zaległości:
- jeżeli chodzi o silniki Diesla, zaległości dotyczą technologii ograniczenia zużycia paliwa przez silniki. Celem projektu „50CO₂Cars” jest właśnie ta dziedzina,
 - jeżeli chodzi o przekładnie, zaległości grupy PSA dotyczące skrzyni biegów z podwójnym suchym sprzęgłem zwanych DCT („dual clutch transmissions”) wynikają w szczególności z tradycyjnej preferencji wobec pilotowanych lub zrobotyzowanych skrzyń biegów zwanych „BVMP”, podczas gdy dana technologia okazała się mniej udana komercyjnie niż konkurencyjna technologia. Projekt „50CO₂Cars” pozwoliłby zatem przedsiębiorstwu uzupełnić zaległości w zakresie przekładni DCT, jak i eDCT,

- jeżeli chodzi o systemy hybrydyzacji, grupa PSA ma zaległości w zakresie opracowywania przystępnej cenowo technologii hybrydyzacji, wystarczająco generycznej, aby zapewnić produkcję masową. Konkurencyjni producenci, na przykład Toyota, Honda i VAG⁽³¹⁾ posiadają generyczne technologie hybrydyzacji (lub będą miały wkrótce do nich dostęp), które są w związku z tym lepiej dostosowane do rynku masowego. Z tego tytułu władze francuskie potwierdzają wstępną analizę Komisji (przedstawioną w motywie 187 decyzji o wszczęciu postępowania), zgodnie z którą obecna technologia mikrohybrydyzacji⁽³²⁾ typu Stop & Start jest niewystarczająca w celu osiągnięcia „granicy technologicznej w zakresie redukcji CO₂”, która wymaga opracowania technologii typu „mild-hybrid” lub „full-hybrid”. W konsekwencji celem projektu „50CO₂Cars” jest nadrobienie zaległości technologicznych w dziedzinie systemów hybrydyzacji;
- b) po drugie, uważają, że projekt „50CO₂Cars” oferuje grupie PSA środki umożliwiające nadrobienie zaległości, usuwając pewną liczbę ograniczeń technologicznych w dziedzinie technologii hybrydowej:
 - silniki Diesla opracowywane w ramach projektu „50CO₂Cars” pozwolą uzyskać emisje CO₂ w wysokości [50–70]* g/km w segmencie B (silniki o mocy między 40 i 70 kW), w tym przez samo wykorzystywanie technologii typu Stop & Start, tak że PSA będzie mogła do 2017–2018 r. uzyskać dostęp do oferty silników Diesla o niskim zużyciu paliwa o poziomie emisji porównywalnym z poziomami jej konkurentów na rynku europejskim;
 - inteligentna skrzynia biegów z podwójnym suchym sprzęgłem eDCT pozwoli zoptymalizować efektywność energetyczną hybrydowego układu napędowego przy jednoczesnym zapewnieniu przystosowania do szerokiego przedziału mocy różnych maszyn elektrycznych. Standaryzacja pozwoli grupie PSA nadrobić nagromadzone zaległości technologiczne,
 - ponadto, jeżeli chodzi o system hybrydyzacji, projekt „50CO₂Cars” prowadzi do zmniejszenia kosztów, z jednej strony poprzez zminimalizowanie potrzeb energetycznych (akumulator i elektronika napędu), z drugiej strony poprzez optymalizację architektury mechanicznej (połączenie maszyny elektrycznej z mechanizmem napędowym). Podobnie standaryzacja systemu hybrydyzacji pozwoli zwiększyć wielkość produkcji, a w związku z tym zapewnić jego dostępność w segmencie B;
- c) władze francuskie odnoszą się ponadto do ewentualnej zmiany strategicznej polegającej na prowadzeniu projektu „50CO₂Cars” przy jednoczesnej rezygnacji z technologii hybrydowej typu „plug-in”. W tym względzie podkreślają, że obie technologie („mild-hybrid” i „plug-in”) nie mają takiego samego zasięgu ani takich samych konsekwencji handlowych. Podczas gdy cena będzie ograniczała technologię typu „plug-in”⁽³³⁾ do pojazdów „premium” (co wywrze istotny wpływ na wizerunek, w szczególności wśród klientów „korporacyjnych”), dostępność technologii typu „mild-hybrid” pozwoli otworzyć się na szeroki wachlarz kategorii społecznych (o niskich i średnich dochodach), a tym samym spełnić oczekiwania większej części klientów grupy. Władze francuskie podkreślają, że wspomniane dwa rozwiązania technologiczne nie wykluczają się wzajemnie i że grupa PSA chciała je początkowo połączyć, tak aby sprzedaż hybrydowych pojazdów premium typu „plug-in” współistniała ze sprzedażą przystępnych cenowo pojazdów hybrydowych w segmentach B i C. W konsekwencji rezygnacja z technologii hybrydowej typu „plug-in” jako środka wyrównawczego nie stanowi „zmiany strategicznej”, ale wstrzymanie rentownej z ekonomicznego punktu widzenia działalności niezagrażającej przywróceniu rentowności grupy. Jeżeli chodzi o projekt „50CO₂Cars”, uczestniczyłby on w całości w planie restrukturyzacji, dlatego władze francuskie uważają strategię zaproponowaną w odniesieniu do hybrydyzacji w planie restrukturyzacji za w pełni spójną.

(ii) *Spójność środków wykorzystanych do realizacji projektu „50CO₂Cars” z pozostałą częścią planu restrukturyzacji*

- (154) Według władz francuskich dostosowanie narzędzia przemysłowego grupy PSA do realizacji projektu „50CO₂Cars” wpisuje się w logikę planu restrukturyzacji. W szczególności standaryzacja mechanizmów napędowych i przekładni pojazdów z silnikiem Diesla produkowanych przez grupę pozwoli racjonalizować i zoptymalizować bazę produkcyjną:
- a) jeżeli chodzi o silniki Diesla, koszt inwestycji zrealizowanych w zakładach w Trémery i w Douvrin wyniósł [100–200]* mln EUR, czyli [0–5]* % z [10–20]* mld EUR przewidzianych na inwestycje w okresie obowiązywania planu restrukturyzacji, co stanowi odsetek uznany przez władze francuskie za „szczególnie skromny, żeby nie powiedzieć nieznaczny”. Ich wpływ finansowy włączono do pierwotnego planu średnioterminowego

⁽³¹⁾ Grupa VAG przedstawiła podczas ostatniego kongresu w Wiedniu odmianę modułową („zestaw montażowy”) swojej technologii hybrydowej, umożliwiającą dostosowanie systemu hybrydyzacji do ogółu różnych sylwetek pojazdów grupy po minimalnym koszcie. Cytowane źródło: sprawozdanie z prezentacji grupy VAG na 34. symposium w Wiedniu, 26 kwietnia 2013 r., s. 28.

⁽³²⁾ Technologia typu „micro hybrid” odpowiada mocom wynoszącym 2–4 kW; „mild hybrid” mocom 8–15 kW; „full hybrid” mocom przewyższającym 20 kW.

⁽³³⁾ Władze francuskie potwierdzają, że z zastrzeżeniem swojego uprzemysłowienia w warunkach akceptowalnych pod względem ekonomicznym grupa PSA opracowałaby już technologię typu „plug-in”.

grupy PSA od listopada 2012 r. i przedstawiono w zaktualizowanej wersji dokumentu, w związku z czym władze francuskie uważają, że inwestycje te wpisują się w logikę zgłoszonego planu restrukturyzacji. Pod względem wpływu przemysłowego środka mają na celu zmianę ⁽³⁴⁾ istniejącej zdolności produkcyjnej silników Diesla przy niezmiennym obszarze działalności: zdolność produkcyjna, którą uznaje się za wystarczającą dla [100 000–200 000] pojazdów przewidywanych na tym etapie po zakończeniu projektu „50CO₂Cars”, nie zwiększy się, natomiast nastąpi przesunięcie części bazy produkcyjnej z segmentu wykazującego nadwyżkę zdolności do segmentu charakteryzującego się potencjalnie niedostateczną zdolnością z uwagi na fakt, że jest to segment rozwijający się (rozstrzygnięcie wewnętrzne na korzyść atrakcyjnych produktów);

- b) jeżeli chodzi o przekładnie, władze francuskie potwierdzają analizę przedstawioną w motywie 202 decyzji o wszczęciu postępowania: w przypadku powodzenia projektu „50CO₂Cars” produkcja zlecana obecnie podmiotom zewnętrznym będzie odbywała się wewnętrznie ⁽³⁵⁾. W zaktualizowanym pierwotnym planie średnioterminowym utrzymano niezbędne inwestycje przewidziane już w zgłoszonym planie restrukturyzacji. Władze francuskie uznają wspomnianą strategię internalizacji za możliwą do pogodzenia z przywróceniem rentowności grupy. Pod względem finansowym operacja umożliwi internalizację marży i uwolnienie od ryzyka walutowego wiążącego się ze współpracą z Japonią ⁽³⁶⁾, a także od kosztów/opóźnień logistycznych, nie zmniejszając zdolności szybkiego dostosowywania się grupy PSA do popytu na rynku;
- c) ponadto wartość inwestycji związanych z systemami hybrydyzacji wyniesie [40–50] mln EUR w okresie realizacji planu restrukturyzacji, czyli mniej o [0–5] % od przewidywanej łącznej wartości, co władze francuskie uznają za bardzo niewielki odsetek. Inwestycje dotyczą ponadto powstającego rynku (na którym nie występuje w związku z tym nadwyżka zdolności produkcyjnej). Wpisują się więc także w logikę planu restrukturyzacji grupy PSA.

(iii) *Pozytywny wpływ na sprzedaż i rentowność grupy*

(155) Według władz francuskich projekt „50CO₂Cars” pozwoli, po zakończeniu planu restrukturyzacji, na pobudzenie sprzedaży i rentowności grupy PSA.

- a) W odpowiedzi na rozważania Komisji przedstawione w motywach 210 i 211 decyzji o wszczęciu postępowania (dotyczące słuszności strategii, w której silnikom Diesla przyznaje się pierwszeństwo w stosunku do silników benzynowych) i w motywie 216 (dotyczące biznesplanu projektu „50CO₂Cars” i wiarygodności założeń leżących u jego podstaw) władze francuskie uważają, że realizowana strategia jest nie tylko uzasadniona pod względem przemysłowym, ale ma także pozytywny wpływ na sprzedaż grupy. Zamiast opracowywać tańszą technologię hybrydyzacji dla silników benzynowych należałoby inwestować w poprawę bilansu ekonoenergetycznego silników Diesla, aby w pierwszej kolejności „przewyciężyć niechęć konsumentów”, a następnie rozważyć dostosowanie ⁽³⁷⁾ wyników projektu „50CO₂Cars” do silników benzynowych, które dostawcy części samochodowych mogliby wówczas rozpowszechnić w skali światowej, zwiększając tym samym rentowność realizowanych inwestycji poprzez efekt skali. Słuszność strategii planowanej przez PSA potwierdzają ponadto badania rynku, które zgodnie ⁽³⁸⁾ przewidują wzrost sprzedaży pojazdów z silnikiem Diesla w nadchodzących latach.
- b) Jeżeli chodzi o wpływ finansowy projektu „50CO₂Cars”, władze francuskie przedstawiły biznesplan, oparty na założeniach w znacznym stopniu podzielanych w różnych artykułach prasowych, w którym zawarto przepływy przewidziane do 2026 r. (co jest uzasadnione w kontekście przyszłych aktualizacji, a następnie zastąpienia norm EURO VI w tym horyzoncie czasowym). Prace badawczo-rozwojowe w zakresie projektu „50CO₂Cars” będą prowadzone w latach 2013–2017, w związku z czym pierwsze silniki będą mogły zostać wprowadzone do obrotu między połową 2016 r. i początkiem 2017 r., nieco wcześniej niż ekonomiczny system hybrydyzacji. W odniesieniu do obliczeń rentowności wykorzystano dwie stopy dyskontowe (odpowiednio [10–13]* % i [13–15]* %), przy czym druga lepiej uwzględnia stwierdzony ostatnio wzrost kosztów finansowania. Żadnych dochodów nie przeznaczono na opatentowanie niektórych wyników projektu „50CO₂Cars”. Ponadto wielkość i ceny sprzedaży nowych silników Diesla i mechanizmów typu hybrydowego

⁽³⁴⁾ Słowo „zmiana” jest podkreślone w oryginalnym tekście przekazanym przez władze francuskie.

⁽³⁵⁾ Władze francuskie podkreślają, że omawiana internalizacja może być jedynie częściowa w zależności od wyników projektu „50CO₂Cars”.

⁽³⁶⁾ Władze francuskie podkreślają, że kurs wymiany między euro i jenem zmienił się na niekorzyść o około 30 % w latach 2009–2012, a następnie wrócił do parytetu z 2009 r. między końcem 2012 r. i majem 2013 r. Wspomniana zmienność sprawia, że koszty zaopatrywania w automatyczne skrzynie biegów stają się niepewne. Dochodzą do tego cła uznawane przez Francję za wysokie.

⁽³⁷⁾ Najważniejsze części składowe systemu „50CO₂Cars” będą dotyczyły szczególnie silnika Diesla. Według władz francuskich przejście na silniki benzynowe o równoważnej mocy wymagałoby jednak tylko „umiarkowanych inwestycji w badania i rozwój w bardzo krótkiej perspektywie czasowej”.

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

oszacowano w ramach różnych scenariuszy: scenariusz realizacji projektu „50CO₂Cars” z pomocą państwa „A”, w którym sprzedaż pojazdów hybrydowych przynosiłaby dodatkową marżę szacowaną na [200–300]* EUR i [300–400]* EUR w zależności od wariantu technologicznego (oprócz marży w wysokości [2 000–3 000]* EUR otrzymywanej przez producenta ze sprzedaży pojazdu z segmentu B); scenariusz realizacji projektu „50CO₂Cars” bez pomocy państwa „B”, w którym marże byłyby takie same, jak w scenariuszu A. Władze francuskie uściślają jednak, że chodzi tu o fikcyjny scenariusz, którego grupa PSA nie byłaby w stanie zrealizować (przedstawiono go jedynie w celu porównania teoretycznego); scenariusz alternatywny „C” polegający, w przypadku braku realizacji projektu „50CO₂Cars”, na realizacji projektu alternatywnego, w którym dodatkowe marże byłyby niższe (między [100–200]* EUR i [200–300]* EUR). Na podstawie tych założeń uzyskano by następujące zróżnicowane zaktualizowane wartości netto („NPV”) ⁽³⁹⁾ obliczone dla produktów „eDCT” i „osprzęt silnika”:

Tabela 15

Wskaźniki finansowe projektu „50CO₂Cars”

Grupa PSA (porównania ze scenariuszem alternatywnym „C”)		Scenariusz A* (projekt „50CO ₂ Cars” z pomocą)	Scenariusz B* (projekt „50CO ₂ Cars” bez pomocy)
eDCT	NPV w wysokości [10–13]* %	[0–10] mln EUR	- [60–70] mln EUR
	NPV w wysokości [13–15]* %	- [50–60] mln EUR	- [90–100] mln EUR
Osprzęt silnika	NPV w wysokości [10–13]* %	+ [30–40] mln EUR	- [20–30] mln EUR
	NPV w wysokości [13–15]* %	- [20–30] mln EUR	- [60–70] mln EUR

Na tej podstawie władze francuskie wnioskują, że niezależnie od wybranego wariantu technologicznego względna rentowność scenariusza B będzie zawsze ujemna w porównaniu ze scenariuszem C, tak że w przypadku braku wsparcia publicznego projekt „50CO₂Cars” będzie „po prostu niewykonalny”. Bardzo ograniczona NPV uzyskana w scenariuszu A (nieznacznie dodatnia w porównaniu ze scenariuszem C przy stopie dyskontowej w wysokości [10–13]* %, ujemna przy stopie dyskontowej w wysokości [13–15]* %) pokazuje, że takie poziomy rentowności względnej są proporcjonalne do celu opracowania pierwszej innowacyjnej generacji.

c) Jeżeli chodzi o ryzyko związane z projektem „50CO₂Cars”, ma ono cztery aspekty, a planowana pomoc państwa pozwoli w znacznym stopniu zmniejszyć to ryzyko:

- ryzyko regulacyjne związane z nowym cyklem homologacji pojazdów z silnikiem Diesla,
- ryzyko technologiczne związane z usuwaniem licznych ograniczeń technologicznych w celu opracowania przystępnej cenowo technologii typu „mild-hybrid”,
- ryzyko handlowe związane z zachowaniem konsumentów i ich wrażliwością na kwestie środowiskowe,
- ryzyko finansowe, związane w szczególności ograniczeniami dostępnymi środkami pieniężnymi grupy PSA.

⁽³⁹⁾ W informacji z dnia 11 lipca 2013 r. władze francuskie wyjaśniły, że o ile możliwe jest ustalenie części kosztów przeznaczonych na rozwój i kosztów wytworzenia elementów pojazdu, to jednak zmierzenie bezwzględnej wartości części silnika w wartości sprzedaży pojazdu jest niemożliwe. Zaproponowały zatem podejście „marżowe” polegające na porównaniu scenariuszy A i C (odpowiednio B i C) pod względem środków wychodzących w różnych projektach (koszty związane z badaniami i rozwojem oraz inwestycjami przemysłowymi) i różnic środków wpływających (dochody ze sprzedaży pojazdów lub waloryzacja świadczeń dodatkowych). Przedstawiony wskaźnik pozwala porównać względną rentowność scenariuszy dla uwzględnianych organów.

4.4. W ODNIESIENIU DO ŚRODKÓW WYRÓWNAWCZYCH

4.4.1. UWAGI OGÓLNE DOTYCZĄCE UZNANIA ZAPROPONOWANYCH ŚRODKÓW ZA OGÓLNE ŚRODKI WYRÓWNAWCZE ORAZ ICH ZASIĘGU.

- (156) Władze francuskie uważają, że w decyzji o wszczęciu postępowania Komisja nie przedstawiła żadnej dokładnej oceny rzekomych zakłóceń konkurencji. W konsekwencji środki wyrównawcze zaproponowane przez grupę PSA są już teraz w dużej mierze wystarczające. Każde dodatkowe zaostrożenie będzie sprzeczne z wymogiem proporcjonalności przypomnianym w pkt 47 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji.
- (157) Władze francuskie uważają ponadto, że zaproponowane środki wyrównawcze dotyczą segmentów B i C, wbrew twierdzeniu zawartemu w decyzji o wszczęciu postępowania. Ma to miejsce w przypadku środka ograniczającego wskaźnik penetracji finansowania BPF, który dotyczy głównie wspomnianych dwóch segmentów. Dzieje się tak również w przypadku wcześniejszego wstrzymania produkcji modelu Citroën C6 i nieprzedłużenia produkcji modeli C6 i Peugeot 607 w ramach przetargów. Środek polegający na rezygnacji z produkcji silników o pojemności powyżej 2 litrów oraz na zaprzestaniu opracowywania i produkcji technologii hybrydowej typu „plug-in” będzie miał z kolei znaczny wpływ na segment C.
- (158) Władze francuskie przypominają, że PSA zaproponowała znaczne środki wyrównawcze: przekładają się na zmniejszenie udziału w rynku o [0–2]* % na koniec okresu.

4.4.2. UWAGI SZCZEGÓŁOWE DOTYCZĄCE RÓŻNYCH ZAPROPONOWANYCH ŚRODKÓW WYRÓWNAWCZYCH.

a) W odniesieniu do ograniczenia dodatkowych inwestycji grupy PSA

(i) *Wcześniejsze wstrzymanie produkcji modelu Citroën C6 i nieprzedłużenie produkcji modeli Citroën C6 i Peugeot 607.*

- (159) Władze francuskie uważają, że chociaż wielkość sprzedaży wspomnianych pojazdów była niska, uzyskana marża netto przewyższała marżę netto wynikającą ze sprzedaży innych rodzajów pojazdów, a w szczególności marżę netto ze sprzedaży pojazdów z segmentu B. Przyznają, że rentowność programu była niewystarczająca, ale w celu usunięcia tego braku grupa PSA zaplanowała zawarcie partnerstwa z DPCA w celu wprowadzania modeli C6 i 607 do obrotu w Chinach.
- (160) Władze francuskie twierdzą ponadto, że od 2009 r. grupa PSA nigdy nie zamierzała zrezygnować z produkcji pojazdów klasy wyższej. PSA zrezygnowała jedynie z projektu badawczo-rozwojowego dotyczącego nowego pojazdu, który mógłby dołączyć do C6 i 607.

(ii) *Wcześniejsze wstrzymanie i nieprzedłużenie produkcji modelu Bipper/Nemo.*

- (161) Władze francuskie uważają, że wspomniany środek utrudni grupie PSA czerpanie korzyści z jej wcześniejszych inwestycji i znacznie zmniejszy jej zdolność do konkurowania w segmencie lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych.
- (162) Modele Bipper/Nemo produkowano dotychczas we współpracy z przedsiębiorstwami Fiat i Tofaş. Wspomniane partnerstwo osiągnęło etap rozwoju zapewniający PSA lepszą znajomość rynku, produktu i przygotowanej zdolności produkcyjnej. Wobec braku decyzji Komisji nadającej mocy wiążącej wspomnianej propozycji środka wyrównawczego świadomość wszystkich tych informacji daje PSA znacznie większy margines swobody w zakresie prowadzenia negocjacji dotyczących cen sprzedaży drugiej generacji omawianych modeli, która z założenia jest bardziej rentowana. Wspomnianą rentowność zwiększają jeszcze niedawne i przyszłe zmiany organizacji transportu miejskiego, w ramach którego korzysta się chętniej z pojazdów dostawczych.

(iii) *Wstrzymanie produkcji silników Diesla o pojemności powyżej 2 litrów.*

- (163) Władze francuskie przypominają, że wspomniany środek wyrównawczy jest szczególnie istotny w zakresie, w jakim grupa PSA jest liderem na rynku tradycyjnych silników Diesla.

- (164) Władze francuskie podkreślają, że silniki te są istotne dla segmentów D i E, które mają zasadnicze znaczenie dla wizerunku producenta i jego dostępu do przetargów.
- (165) Jeżeli chodzi o ocenę wpływu rozwijania oferty pojazdów z hybrydowym silnikiem Diesla typu „plug-in”, w szczególności na sprzedaż jej pojazdów z silnikiem cylindrowym o pojemności powyżej 2 litrów, grupa PSA uważa, że potwierdzają ją ostatnie zmiany na rynku pojazdów hybrydowych typu „plug-in”, a w szczególności ogłoszenie przez Volvo decyzji o dwukrotnym zwiększeniu celów w zakresie produkcji modelu V60 z silnikiem Diesla typu „plug-in” do 10 000 sztuk w 2014 r. w związku z odniesionym sukcesem komercyjnym.

b) W odniesieniu do rezygnacji ze zdolności produkcyjnej fabryki Sevelnord na rzecz konkurenta

- (166) Władze francuskie przypominają najpierw, że omawiany środek przyczynia się do ograniczenia obecności grupy PSA na rynku z bezpośrednią korzyścią dla konkurentów, ponieważ:
- PSA rezygnuje z blisko 30 % zdolności produkcyjnej zakładu Sevelnord na rzecz przedsiębiorstwa Toyota,
 - wspomniana umowa pozwala poważnemu konkurentowi, tj. przedsiębiorstwu Toyota, wejść na rynek, na którym był dotychczas nieobecny, jak również rozszerzyć jego gamę pojazdów użytkowych,
 - umowa przynosi przedsiębiorstwu Toyota bezpośrednią i pewną korzyść, gdyż pozwala jej przejąć znaczną część marży za pojazdy będące przedmiotem umowy, jak również pozyskiwać i zapewniać sobie lojalność klientów na rynku, na którym jest nieobecne,
 - środek ten dotyczy jednego z rynków, w którym grupa PSA ma szczególnie istotny udział (21 % w Europie 30 w 2011 r.).
- (167) Władze francuskie zauważają również, że uwzględniając bilans ekonomiczny projektu (dodatnia bieżąca marża operacyjna w wysokości [0–5] %, zgodna ze zwyczajowymi oczekiwaniami PSA), grupa zamierzała rozpocząć jego realizację zgodnie ze scenariuszem odniesienia bez udziału partnera. PSA uważała zatem prowadzenie zakładu Sevelnord bez udziału partnera za opłacalne i rentowne.
- (168) Władze francuskie przypominają, że komunikat prasowy z dnia 31 sierpnia 2012 r. należy odczytywać bardzo rozważnie z uwagi na panującą wówczas bardzo trudną sytuację społeczną.

c) W odniesieniu do zaprzestania opracowywania i produkcji technologii hybrydowej typu „plug-in”

- (169) Władze francuskie uważają przede wszystkim, że dyskusja dotycząca momentu wprowadzenia tego środka w celu uznania go za środek wyrównawczy lub środek niezbędny dla przywrócenia rentowności jest mało istotna. Według nich w celu uznania tych środków za środki wyrównawcze znaczenie ma fakt, że rzeczywiście mogą one ograniczyć ewentualne zakłócenia konkurencji wynikające z pomocy.
- (170) Następnie władze francuskie nie chcą odpowiedzieć na pytania Komisji dotyczące realności oszacowania wpływu tego środka, ponieważ jej krytyczne uwagi na ten temat nie są wystarczająco wyjaśnione. W każdym przypadku uważają, że założenia, które posłużyły do oszacowania wpływu tego środka okazują się zgodne z najnowszymi zmianami na rynku technologii hybrydowej typu „plug-in”.
- (171) Ponadto według władz francuskich przyznawanie licencji na wspomnianą technologię przez producenta lub dostawcę części samochodowych nie będzie możliwe, uwzględniając etap rozwoju rynku i znaczenie omawianej technologii jako czynnika różnicującego konkurencję. Gdyby jednak zaistniała taka sytuacja, grupa PSA jest gotowa zobowiązać się do nienabywania licencji od osób trzecich w trakcie realizacji planu restrukturyzacji.
- (172) Władze francuskie uważają ponadto, że projekt „50CO₂Cars” nie neutralizuje skutków stosowania środka, ponieważ projekt dotyczy innego rynku i innych klientów (klasy wyższej) niż rynek i klienci, których dotyczy środek wyrównawczy i zapewnia redukcję CO₂ na innym poziomie niż redukcja dzięki technologii hybrydowej typu „plug-in”.

d) W odniesieniu do ustalenia maksymalnego wskaźnika penetracji BPF

- (173) Władze francuskie przypominają najpierw, że wspomniany środek stanowi w niniejszym przypadku najbardziej ukierunkowany środek wyrównawczy, który najlepiej zapobiega ewentualnym zakłóceniom konkurencji, które mogłyby wynikać bezpośrednio z przyznania pomocy w formie gwarancji dla BPF.
- (174) Uważają, że wybór pułapu wskaźnika penetracji odpowiadającego wskaźnikowi z drugiego kwartału 2012 r. powiększonego o poziom elastyczności wynoszący 1 % jest konieczne w celu dostosowania zmiany wskaźnika penetracji BPF do potrzeb grupy i umożliwienia BPF wypełniania jego systemowej roli w odniesieniu do działalności motoryzacyjnej PSA. W zakresie, w jakim przewiduje się, że tendencja wzrostowa wskaźnika penetracji stwierdzona w latach 2001–2012 będzie nadal trwała w latach 2012–2013, przyjęty pułap ogranicza znacząco zdolność konkurencyjną BPF.
- (175) Według władz francuskich przewidywana elastyczność nie wiąże się z żadnym zmniejszeniem skuteczności i wiążącego charakteru zaproponowanego środka wyrównawczego. Uwzględniając przewidywaną zmianę na rynku, wskaźnik penetracji BPF będzie wykazywał systematyczne roczne opóźnienie, a zatem będzie niższy od wskaźnika najbardziej porównywalnych konkurentów.
- (176) Ponadto, w celu udzielenia odpowiedzi na pytanie Komisji, władze francuskie są gotowe włączyć banki wewnętrzne grup Fiat i Ford do panelu banków wybranych w celu indeksacji wskaźnika penetracji BPF.
- (177) Według władz francuskich ogólny charakter zobowiązania PSA (w krajach G10 i bez rozróżnienia segmentu) nie pozwoli jej rozwijać agresywnej polityki handlowej w niektórych krajach i w niektórych segmentach, niszcząc w ten sposób skutki środka wyrównawczego. Poza faktem, że grupa PSA nie może zmusić BPF do zmiany jego polityki ryzyka, środek ograniczający wskaźnik penetracji finansowania BPF dotyczy głównie segmentów B i C z uwagi na ich relatywną wagę w średniej ważonej penetracji (ponad [...] % finansowania przyznanego przez BPF w ostatnich latach i średnio [...] % finansowania przyznanego przez BPF w 2012 r. we Francji, w Zjednoczonym Królestwie, Niemczech, Hiszpanii i we Włoszech).

5. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (178) W następstwie decyzji o wszczęciu postępowania Komisja otrzymała uwagi od pięciu zainteresowanych stron, a mianowicie od grupy PSA, przedsiębiorstwa, które postanowiło zachować anonimowość (zwanego dalej „anonimową osobą trzecią”), przedsiębiorstw Fiat, GM i Toyota.

5.1. UWAGI ANONIMOWEJ OSOBY TRZECIEJ

- (179) Anonimowa osoba trzecia poinformowała Komisję o swoich obawach dotyczących niektórych praktyk handlowych PSA. Uważa ona, że PSA faworyzuje francuskich dostawców części samochodowych ze szkodą dla dostawców części samochodowych spoza Francji. Według anonimowej osoby trzeciej, świadczy o tym zachowanie PSA w stosunku do dostawcy części samochodowych Agrati France: PSA pozwoliła mu uniknąć grożącego postępowania upadłościowego, kupując od niego produkty po cenach znacznie przewyższających ceny rynkowe. Ponadto według wspomnianej anonimowej osoby trzeciej pomimo uszczerbku, jakiego doznała w związku z zakłóceniem dostaw PSA zrezygnowała także z wniesienia środka odwoławczego przeciwko Agrati France, aby nie zwiększać trudności finansowych już i tak niestabilnego przedsiębiorstwa.
- (180) W swoich uwagach anonimowa osoba trzecia twierdzi, że stosunki między PSA i rządem francuskim, jak również wsparcie publiczne będące przedmiotem niniejszego postępowania, naruszają zasady funkcjonowania rynku wewnętrznego, a w szczególności zasady dotyczące swobodnego przepływu towarów przewidzianego w art. 34 TFUE.
- (181) Uważa, że w celu udzielenia pomocy Agrati France PSA skorzystała ze swojego udziału w Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (Fundusz na rzecz Modernizacji Dostawców Części Samochodowych, zwany dalej „FMEA”) i przyznała mu pośrednio pomoc w wysokości 17 mln EUR.
- (182) Jako środka wyrównawczego anonimowa osoba trzecia domaga się, aby PSA wycofała się z FMEA i zrezygnowała z jakiegokolwiek udziału finansowego w działalności dostawców lub dystrybutorów części samochodowych dopóki będzie otrzymywała pomoc publiczną, aby zażądała zwrotu kwot, które przyznała Agrati France i aby wprowadziła przejrzysty i niedyskryminujący system wyboru swoich dostawców.

5.2. UWAGI PRZEDSIĘBIORSTWA OPEL (I GRUPY GM)

- (183) Jeżeli chodzi o prognozy rynkowe, GM podkreśla, że większość producentów samochodów korzysta z danych instytutów, takich jak Global Insight lub POLK.
- (184) Jeżeli chodzi o projekt badawczo-rozwojowy „50CO₂Cars”, GM przypomina, że wszyscy producenci inwestują w technologie, które mają na celu ograniczenie emisji gazów. W ujęciu ogólnym trudno jest przewidzieć, jakie będą przyszłe osiągnięcia wspomnianych badań w wymiarze przemysłowym. Rozważane są liczne rozwiązania techniczne, w tym rozwiązania w zakresie hybrydyzacji. Ponadto jest to dziedzina, w której można oczekiwać współpracy między producentami w celu otrzymania korzyści skali. Według GM pomoc w wysokości 85 mln EUR przeznaczona na projekt „50CO₂Cars” nie stanowi znacznej kwoty w porównaniu z wydatkami sektora na badania i rozwój: nie jest to natomiast nieznaczną kwotą w przypadku projektu badawczo-rozwojowego mającego na celu opracowanie systemu typu „mild-hybrid”. GM uważa, że środek ten nie może uniemożliwić konkurującemu producentowi opracowania własnego programu badawczo-rozwojowego w tej samej dziedzinie, uwzględniając obecne niepewności technologiczne.
- (185) Jeżeli chodzi o rolę banków wewnętrznych producentów samochodowych, GM uważa, że ułatwiają one z pewnością sprzedaż pojazdów, oferując swoim klientom interesujące rozwiązania finansowe. Dają producentom dużą elastyczność w wywoływaniu krótkoterminowej reakcji rynku motoryzacyjnego.
- (186) GM uważa ponadto, że PSA rozpoczęła istotny proces zmniejszania zdolności produkcyjnej, który zdaniem GM jest trudny i złożony.

5.3. UWAGI PRZEDSIĘBIORSTWA FIAT

5.3.1. W ODNIESIENIU DO PRZYWRÓCENIA RENTOWNOŚCI

- (187) Jeżeli chodzi o przywrócenie rentowności, przedsiębiorstwo Fiat odsyła do komentarzy niektórych analityków, a w szczególności do prognoz instytutu Global Insight, którzy przewidują spadek sprzedaży, a następnie ewentualne ożywienie, jednak słabe i bardzo stopniowe, w latach 2015–2016.
- (188) Jego zdaniem powodów obecnego kryzysu na rynku motoryzacyjnym należy szukać w:
- a) silnej presji konkurencyjnej na rynku, a w szczególności w segmentach masowych, związanej z pojawieniem się nowych konkurentów koreańskich i, potencjalnie, japońskich i indyjskich;
 - b) bipolaryzacji rynku, która ogranicza możliwości zysku wyłącznie do pojazdów *premium*;
 - c) występującej wśród konsumentów tendencji do ukierunkowywania się w coraz większym stopniu na produkty niższej jakości;
 - d) braku wyraźnych perspektyw powrotu do poziomu sprzedaży sprzed kryzysu;
 - e) strukturalnej nadwyżce zdolności produkcyjnej europejskich producentów.

5.3.2. W ODNIESIENIU DO PROJEKTU „50CO₂CARS”

- (189) Jeżeli chodzi o projekt „50CO₂Cars”, przedsiębiorstwo Fiat uważa, pomimo ograniczonej liczby dostępnych informacji, że cel wydaje się możliwy do zrealizowania. Podkreśla jednak, że koszt jednostkowy na pojazd wykorzystujący ten rodzaj technologii może ograniczać jego penetrację na rynku z powodu wysokiej ceny sprzedaży lub trudności producenta z osiągnięciem zysków w momencie sprzedaży. Według przedsiębiorstwa Fiat, poziomy emisji CO₂ ustalone przez Komisję Europejską na 2020 r. stanowią prawdziwe wyzwanie dla wszystkich producentów. Szanse na sprostanie wyzwaniu oznaczają oparcie się na wielopłaszczyznowym podejściu w zakresie badań i rozwoju, w którym nie można koncentrować się na jednym projekcie badawczo-rozwojowym mającym na celu opracowanie jednej technologii, co ma miejsce w przypadku projektu „50CO₂Cars” (w odbiorze przedsiębiorstwa Fiat).
- (190) Przedsiębiorstwo Fiat nie wie, czy inni producenci otrzymują pomoc publiczną na wsparcie projektów badawczo-rozwojowych. Według niego nie ma barier wyjścia z procesu innowacyjnego, z wyjątkiem kosztów, wymaganych inwestycji i czasu koniecznego na skorygowanie wyborów technologicznych. Techniczne zaawansowanie, które pozwala uzyskać projekt „50CO₂Cars” nie stanowi także bariery wejścia na rynek. Przedsiębiorstwo Fiat uważa jednak, że możliwość otrzymywania pomocy, a w związku z tym zmniejszenia końcowego kosztu opracowywania nowych technologii w porównaniu z konkurentami, oznacza niewątpliwie korzyść dla beneficjenta pomocy.

5.3.3. W ODNIESIENIU DO WPŁYWU GWARANCJI NA RYNEK

- (191) Według przedsiębiorstwa Fiat gwarancja publiczna udzielona BPF odpowiada jednej trzeciej długów banku wewnętrznego PSA. Transakcja nie przewiduje ponadto obowiązku uiszczania prowizji od zaangażowania. Przedsiębiorstwo Fiat uznało, że należy dodać co najmniej 100 punktów bazowych, aby koszt gwarancji był zgodny z praktykami rynkowymi.
- (192) Gwarancja publiczna spowodowała ponadto zakłócenie konkurencji w stosunku do pozostałych banków wewnętrznych obecnych na rynkach. Dzięki gwarancji akcje emitowane przez BPF są notowane w taki sam sposób, jak państwo francuskie, czyli Aa1/AA, a nie na podstawie własnych wyników. Na tej podstawie przedsiębiorstwo Fiat stwierdza, że rating BPF pozostanie taki sam do 2016 r..
- (193) Według przedsiębiorstwa Fiat różnicę kosztów finansowania między grupą PSA i BPF, szacowaną na 40 punktów bazowych, można z łatwością wyjaśnić przyznaniem przedmiotowej gwarancji. Przedsiębiorstwo Fiat szacuje, że BPF może uzyskać finansowanie na rynku wtórnym dzięki „nowej” różnicy 360/380 punktów bazowych, wiedząc, że różnica z obligacji PSA wyniesie około 400 punktów bazowych przy zapadalności w 2016 r. Przy emisji w wysokości 1,2 mld EUR objętej gwarancją państwa, którą BPF przeprowadził w marcu 2013 r., całkowity koszt finansowania wyniósł około 270 punktów bazowych.
- (194) Fiat uważa również, że gwarancja publiczna pozwoliła BPF renegocjować warunki pożyczek z instytucjami finansowymi w celu zrównania ich z warunkami, z którymi wystąpiło państwo francuskie.
- (195) Gwarancja publiczna ma ponadto pozytywny wpływ na rating BPF. Pomimo obniżenia jego ratingu na początku 2013 r. przez główne agencje ratingowe, BPF w dalszym ciągu otrzymywał lepszy poziom ratingu, równoważny jednemu punktowi, niż poziom, którego mógł się spodziewać w przypadku braku gwarancji. Przedsiębiorstwo Fiat opiera się w szczególności na oświadczeniach Standard and Poor's z dnia 28 stycznia, z dnia 14 lutego i z dnia 18 kwietnia 2013 r. Podkreśla ponadto, że powszechnie uznaje się, że zobowiązanie do przyznania gwarancji lub jakiegokolwiek finansowania poprawia samo w sobie sytuację finansową beneficjenta, niezależnie od stopnia wykorzystania udostępnionego finansowania.
- (196) W ogólniejszym ujęciu Fiat uważa, że banki wewnętrzne producentów samochodów stanowią nadzwyczaj skuteczne instrumenty sprzedaży i marketingu
- w celu przyciągnięcia nowych klientów, proponując bardzo atrakcyjne warunki finansowania ⁽⁴⁰⁾;
 - w celu wspierania procesu sprzedaży, w szczególności w związku z wycofywaniem się „klasycznych” instytucji finansowych z segmentu kredytów dla konsumentów i dilerów samochodowych; oraz
 - w celu zwiększenia poczucia lojalności konsumentów, którzy są już ich klientami.
- (197) Przedsiębiorstwo Fiat uważa, że zwiększenie kosztu finansowania BPF o 100 punktów bazowych będzie miało bezpośredni, natychmiastowy i bardzo negatywny wpływ na zyski grupy PSA w krajach europejskich.

5.3.4. W ODNIESIENIU DO ŚRODKÓW WYRÓWNAWCZYCH

- (198) Według przedsiębiorstwa Fiat decyzję dotyczącą zmniejszenia zdolności podjęto w ramach poprzedniego planu, który miał na celu zamknięcie nierentownych fabryk. W konsekwencji zapowiedziane zamknięcia nie mają zasadniczego znaczenia dla PSA w perspektywie przywracania rentowności (poziomy wykorzystania pozostają niezmiennione). Ich wpływ ogranicza się do obniżenia kosztów stałych.
- (199) Jeżeli chodzi o obniżenie CAPEX, przedsiębiorstwo Fiat uważa, że PSA wykorzystuje swój plan restrukturyzacji w celu uzasadnienia w sposób oportunistyczny swoich decyzji strategicznych dotyczących zmiany pozycji w segmentach B i C oraz w celu ukrycia innych, mniej skutecznych, podjętych niedawno środków. Zapowiedziana rezygnacja z produkcji silników Diesla o pojemności powyżej 2 litrów łączy się prawdopodobnie z obecną tendencją producentów do zmniejszania wielkości swoich silników cylindrowych. Jeżeli chodzi o Sevelnord, przedsiębiorstwo Fiat uważa, że środek ten nie stanowi faktycznego zmniejszenia zdolności produkcyjnej, a jedynie czasowy wynajem wspomnianej zdolności konkurentowi, pozostawiając PSA możliwość dość łatwego odzyskania zdolności w zależności od jej potrzeb.

⁽⁴⁰⁾ Przedsiębiorstwo Fiat przytacza przykład własnego banku wewnętrznego, którego wskaźnik penetracji wzrósł z 23,3 % w 2012 r. do 39,6 % w 2013 r. w następstwie zmiany jego strategii handlowej, która polegała na proponowaniu klientom bardziej konkurencyjnych ofert finansowych.

- (200) Jeżeli chodzi o ostatni środek wyrównawczy, Fiat przyznaje, że trudno mu przeprowadzić analizę konsekwencji rezygnacji z technologii hybrydowej typu „plug-in” jedynie na podstawie przedstawionych informacji. Wspomnianą rezygnację można, według niego, uzasadnić zmianą pozycji PSA na rynku. Można ją także interpretować jako środek zaradzenia złemu wyborowi technologicznemu. Fiat kwestionuje możliwość skoncentrowania się na jednej technologii w celu zmniejszenia emisji do poziomów nałożonych przez Unię Europejską.
- (201) Jeżeli chodzi o środek wyrównawczy dotyczący wskaźnika penetracji, Fiat zauważa, że żaden środek wyrównawczy nie jest w stanie ograniczyć wpływu zakłóceń spowodowanych przez gwarancję.

5.4. UWAGI PRZEDSIĘBIORSTWA TOYOTA

- (202) Przedsiębiorstwo Toyota uważa, że nie może skomentować planu restrukturyzacji PSA. Nie taka jest ponadto jego rola. Toyota potwierdza, że założenia, na których opiera się plan PSA są wiarygodne. W ujęciu ogólnym wszelkie prognozy są bardzo trudne ze względu na różne czynniki, które oddziałują na rynek motoryzacyjny.
- (203) Jeżeli chodzi o projekt „50CO₂Cars”, przedsiębiorstwo Toyota uważa, że opracowywanie jakiegokolwiek technologii środowiskowej będzie dla producentów kluczowym czynnikiem sprzedaży. Według niego sprzedaż pojazdów hybrydowych z silnikiem benzynowym będzie w przyszłości większa niż sprzedaż pojazdów hybrydowych z silnikiem Diesla, chociaż przyznaje, że może istnieć rynek dla pojazdów hybrydowych z silnikiem Diesla. Sprzedaż powinna jednak pozostać poniżej sprzedaży pojazdów hybrydowych z silnikiem benzynowym z powodu wyższego kosztu tej technologii. Toyota nie przewiduje, aby wspomniany projekt badawczo-rozwojowy mógł uniemożliwić konkurentom PSA dostęp do rynku technologii typu „mild-hybrid”.
- (204) Jeżeli chodzi o rolę banków wewnętrznych, według przedsiębiorstwa Toyota pozwalają one poprawić lojalność konsumentów w stosunku do marki o około 15 %. Wskaźniki penetracji są ponadto wyższe w segmentach obejmujących małe modele.
- (205) Jeżeli chodzi o środki wyrównawcze, Toyota zastanawia się nad możliwością przypisania takiej kwalifikacji prawnej środkowi mającemu na celu wstrzymanie produkcji rzadko sprzedawanych modeli. Uważa, że współpraca przedsiębiorstwa Toyota z PSA w zakładzie Sevelnord nie stanowi warunku koniecznego dla przetrwania grupy PSA. Technologia typu „hybrid plug-in” nie jest ponadto, według niego, jeszcze gotowa z powodu kosztów, które powoduje i infrastruktury, której wymaga. Według przedsiębiorstwa Toyota technologia typu „full hybrid” pozostaje jedynym rozwiązaniem technologicznym w perspektywie średniookresowej.
- (206) Toyota uważa ponadto, że nie jest w stanie ocenić adekwatności środków wyrównawczych zaproponowanych przez grupę PSA.

5.5. UWAGI GRUPY PSA

- (207) Na wstępie grupa PSA przychyliła się w pełni do uwag przedstawionych przez władze francuskie.
- (208) PSA przypomina następnie swoją strategię przywrócenia rentowności, która ma na celu dostosowanie jej bazy produkcyjnej do nowych realiów rynku. Wspomniane dostosowanie przełoży się w szczególności na znaczne zmniejszenie obecności grupy na rynku. PSA chce także przypomnieć, że te środki restrukturyzacyjne finansowane są prawie wyłącznie ze środków własnych pochodzących ze sprzedaży aktywów. Takie środki, według PSA, byłyby w dużej mierze wystarczające, gdyby działalności BPF nie zakłóciły niesłusznie reguły stosowane przez agencje ratingowe, ponieważ trudności banku wewnętrznego wynikają jedynie z jego powiązań z grupą PSA. W konsekwencji, według PSA, interwencja państwa stała się konieczna jedynie z powodu reguł stosowanych przez agencje ratingowe. Na tej podstawie PSA stwierdza, że gwarancja publiczna ma ostatecznie ograniczony skutek, tym bardziej, że BPF nie przyznano żadnej bezpośredniej dotacji publicznej.
- (209) PSA podkreśla ponadto, że środkiem restrukturyzacyjnym towarzyszy zmiana kierunku jej polityki handlowej. Polityka ta opiera się na projektach badawczo-rozwojowych mających na celu obniżenie kosztu innowacji technologicznych dla konsumenta końcowego i na rosnącym umiędzynarodowieniu grupy w celu zmniejszenia jej ekspozycji na wahania na rynku europejskim, a w szczególności w krajach Europy Południowej.
- (210) PSA uściśla, że gdyby sytuacja europejskiego rynku motoryzacyjnego miała się pogorszyć w porównaniu z przyjętymi prognozami, przyjmie on wszystkie środki konieczne w celu zapewnienia przywrócenia rentowności w dłuższej perspektywie czasowej.

- (211) Jeżeli chodzi o środki wyrównawcze, PSA uważa, że są one niezwykle istotne i w znacznym stopniu zakłócają konkurencyjność we wszystkich segmentach. Według PSA ich zakres wydaje się bardzo duży w porównaniu z kwotą pomocy, a w szczególności w porównaniu z zakresem środków przeznaczonych przez PSA na finansowanie swojej restrukturyzacji. Ponadto w związku z faktem, że struktura bilansu BPF czyni uzyskanie gwarancji bardzo mało prawdopodobnym, wpływ pomocy na konkurentów PSA jest ostatecznie bardzo ograniczony.
- (212) Przewidziane środki wyrównawcze mają jednak szczególnie duży wpływ. W wymiarze przemysłowym rezygnacji z technologii hybrydowej typu „plug-in” ma istotny negatywny wpływ na rynek europejski. Ponadto, zapewniając jednemu ze swoich bezpośrednich konkurentów zdolność produkcyjną w zakładzie Sevelnord, PSA uważa, że pomaga mu wejść na rynek. Ograniczenie inwestycji ma ponadto wpływ na wizerunek PSA na rynku. Dotyczy to w szczególności rezygnacji z produkcji dwóch modeli z segmentu pojazdów dostawczych, w którym PSA posiada znaczny udział w rynku. Ponadto nieprzedłużanie produkcji pojazdów wysokiej klasy i silników o dużej mocy zmniejsza możliwości uczestniczenia w przetargach organizowanych przez klientów korporacyjnych i ma wpływ na wizerunek grupy, który wykracza poza okres restrukturyzacji.
- (213) Według PSA wprowadzenie górnego limitu wskaźników penetracji BPF i ich indeksacja w przypadku zmiany w bankach wewnętrznych głównych konkurentów w znacznym stopniu rekompensuje hipotetyczny wpływ pomocy na rynek.
- (214) PSA przypomina ponadto, że zatwierdzenie pomocy przez Komisję ma ogromne znaczenie dla francuskiej gospodarki ze względu na wagę przemysłu motoryzacyjnego we Francji (ponad 2 mln bezpośrednich i pośrednich miejsc pracy). Przywrócenie prawidłowej sytuacji PSA będzie miało zasadnicze znaczenie dla żywotności i konkurencyjności europejskiego przemysłu motoryzacyjnego. W tym kontekście PSA zauważa, że niektórzy konkurenci masowo korzystali (lub jeszcze korzystają) ze wsparcia własnych rządów, dzięki utrzymaniu kursu walutowego szczególnie korzystnego dla ich wywozu lub czasowemu upaństwowieniu ich banków wewnętrznych. Inni producenci poza Unią Europejską korzystają z umów o wolnym handlu zawartych na ich korzyść, co pozwala im rozwijać agresywną politykę handlową na rynku europejskim.

6. UWAGI FRANCJI DOTYCZĄCE UWAG ZAINTERESOWANYCH STRON

6.1. UWAGI DOTYCZĄCE UWAG ANONIMOWEJ OSOBY TRZECIEJ

- (215) Na wstępie władze francuskie zauważają, że nie wydaje się, aby przyznanie pomocy restrukturyzacyjnej na rzecz PSA miało duże znaczenie dla podmiotów na europejskim rynku motoryzacyjnym: zgłosiły się jedynie cztery zainteresowane strony (pomimo nagłośnienia decyzji o wszczęciu postępowania).
- (216) Jeżeli chodzi o uwagi anonimowej osoby trzeciej (podsumowane w motywach 179–182 sekcji 5.1 powyżej), władze francuskie podkreślają, że nie mają one żadnego związku z niniejszym postępowaniem wyjaśniającym w sprawie pomocy restrukturyzacyjnej na rzecz grupy PSA, a dotyczą raczej skargi, którą wspomniana anonimowa osoba trzecia złożyła do Komisji Europejskiej.
- (217) Całkowicie pomocniczo władze francuskie uważają, że wspomniane uwagi nie wnoszą żadnego namacalnego dowodu rzekomych działań PSA w stosunku do Agrati France i że PSA, jako przedsiębiorstwo prywatne, posiada swobodę utrzymywania stosunków handlowych ze swoimi dostawcami zgodnie z własnym uznaniem. Z tego tytułu, w ramach współpracy z GM, PSA wprowadziła politykę racjonalizacji swoich zakupów od dnia 25 lutego 2013 r., w tym w szczególności systematyczną organizację przetargów w celu otrzymania najlepszych cen rynkowych. Władze francuskie kładą nacisk na fakt, że jedynie środek, który można przypisać państwu członkowskiemu może naruszyć art. 34 TFUE; nie ma to miejsca w przypadku decyzji przyjmowanych przez przedsiębiorstwa prywatne, takie jak PSA. Ponadto rzekome zachowanie PSA nie ma związku z niniejszym postępowaniem.
- (218) Na tej podstawie władze francuskie stwierdzają, że postępowania w sprawie przedmiotowej pomocy nie może zostać spowolnione niczym nieopartym twierdzeniem dotyczącym naruszenia art. 34 TFUE, które ponadto dotyczy faktów niemających związku ani z daną pomocą, ani z restrukturyzacją grupy PSA.

6.2. UWAGI DOTYCZĄCE UWAG GRUPY GM

- (219) Władze francuskie nie odniosły się do uwag grupy GM (podsumowanych w motywach 183–186 w sekcji 5.2 powyżej).

6.3. UWAGI DOTYCZĄCE UWAG PRZEDSIĘBIORSTWA FIAT

6.3.1. W ODNIESIENIU DO PRZYWRÓCENIA RENTOWNOŚCI GRUPY PSA

- (220) Według władz francuskich przedsiębiorstwo Fiat przedstawiło w swoich uwagach dotyczących tego punktu (podsumowanych w motywach 187–188 lit. e) w sekcji 5.3.1 powyżej) bardziej optymistyczną hipotezę zmian na rynku niż hipoteza grupy PSA, potwierdzając w ten sposób, że scenariusz przyjęty przez grupę PSA jest wiarygodny i wystarczająco ostrożny. Przypominają również, że Fiat (a także Opel) potwierdziły adekwatność danych instytutu IHS Global Insight dla oceny prognoz zmian na rynku. Ponadto przedsiębiorstwo Fiat uznało, że nie jest w stanie wydać oceny w sprawie przywrócenia rentowności na podstawie dostępnych informacji. Z tego powodu władze francuskie uznają za zbędne kwestionowanie każdego z punktów poruszanych przez analityków zacytowanych przez przedsiębiorstwo Fiat.

6.3.2. W ODNIESIENIU DO ELEMENTU POMOCY WYNIKAJĄCEGO Z GWARANCJI I Z JEJ WPŁYWU NA RYNEK

- (221) Władze francuskie podkreślają, że w swoich uwagach dotyczących tego punktu (podsumowanych w motywach 191–196 lit. c) w sekcji 5.3.3 powyżej), przedsiębiorstwo Fiat ocenia element pomocy państwa na około 100–110 punktów bazowych, co odpowiada kwocie pomocy o 231 mln EUR, znacznie niższej od dolnej granicy przedziału wspomnianego przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania. Według władz francuskich wspomniana ocena przedsiębiorstwa Fiat dowodzi, że kwota pomocy przyjęta przez Komisję jest prawdopodobnie zawyżona.
- (222) Jeżeli chodzi o uwzględnienie prowizji od zaangażowania („commitment fee”), władze francuskie przypominają, że opłatę za udzielenie gwarancji uiszczoną przez grupę PSA na rzecz państwa obliczono na podstawie całkowitego kosztu banków będących członkami New club deal (440 punktów bazowych), od którego odjęto ich koszt płynności (szacowanego na 180 punktów bazowych, na podstawie indeksu Itraxx Senior Financial za 5 lat przy średniej podstawie wynoszącej miesiąc). Koszt ten zawiera opłatę przygotowawczą w wysokości 120 punktów bazowych i prowizję od zaangażowania w wysokości 40 % marży, czyli powyżej wartości, którą przedsiębiorstwo Fiat uznaje za praktykę rynkową. Uwagi przedsiębiorstwa Fiat potwierdzają zatem, według władz francuskich, że prowizję zawyżono w porównaniu ze standardami rynkowymi.
- (223) Ponadto władze francuskie uważają, że nieuwzględnianie opłaty przygotowawczej i prowizji od zaangażowania było logiczne, ponieważ państwo nie ponosi kosztu alternatywnego, czyli kosztu wynikającego z faktu pozyskania kapitału, za które w przypadku banku przysługuje wynagrodzenie.
- (224) Władze francuskie podkreślają, że przedsiębiorstwo Fiat potwierdza istnienie szczególnie istotnego wpływu gwarancji na rynek, nie wyjaśniając, na czym polega wspomniany wpływ. Według Francji przedsiębiorstwo Fiat uważa w szczególności, że gwarancja udziela BPF korzyści niepoddanej analizie przez Komisję wynikającej z utrzymania jego kosztu finansowania na danym poziomie, niezależne od zmian na rynku. Wspomniany argument wywołuje zdziwienie władz francuskich, ponieważ rzekomy wpływ łączy się w sposób oczywisty z samym istnieniem gwarancji, której celem jest właśnie ustabilizowanie kosztów refinansowania banku w granicach pułapu wynoszącego 7 mld EUR. Ponadto korzyść przyznaną BPF i grupie PSA należy oczywiście poddać analizie w momencie ogłoszenia gwarancji.

6.3.3. W ODNIESIENIU DO ŚRODKÓW WYRÓWNAWCZYCH

- (225) Na wstępie władze francuskie uznają uwagi przedsiębiorstwa Fiat w tej kwestii (podsumowane w motywach 198–200 w sekcji 5.3.4 powyżej) za wyjątkowo niepełne i nieuzasadnione.
- (226) Jeżeli chodzi o obniżenie CAPEX, przedsiębiorstwo Fiat nie przedstawia żadnej konkretnej i popartej dowodami informacji, która mogłaby zakwestionować szczególnie wiążący charakter rezygnacji z produkcji pojazdów luksusowych.
- (227) Jeżeli chodzi o środek dotyczący Sevelnord, przedsiębiorstwo Fiat dostrzega jedynie wynajem zdolności, które PSA może w każdej chwili dyskrecyjnie odzyskać. Władze francuskie uważają tę uwagę krytyczną za pozbawioną jakiegokolwiek znaczenia, w związku z faktem, że w argumentach przedsiębiorstwa Fiat nie uwzględniono obowiązkowego charakteru środków nałożonych decyzjami Komisji. Według Francji wspomniany środek ma nieodwracalny charakter, ponieważ pozwala przedsiębiorstwu Toyota wejść na rynek na optymalnych warunkach.

- (228) Przedsiębiorstwo Fiat wyraża się również krytycznie o rezygnacji z technologii hybrydowej typu „plug-in” ze względu na fakt, że najodpowiedniejsza strategia, jaką można wdrożyć, polega na tworzeniu wielu różnych środków ograniczających emisje zanieczyszczeń. Władze francuskie odpowiadają, że jest to właśnie strategia przyjęta początkowo przez PSA. Rezygnując z technologii hybrydowej typu „plug-in”, grupa PSA zmniejsza znacznie swoją zdolność konkurencyjną na rynku w porównaniu z producentami, którzy mogą tworzyć wiele technologii ograniczających emisje zanieczyszczeń. Ponadto, według Francji, na uwagi krytyczne przedsiębiorstwa Fiat dotyczące „złego wyboru technologicznego” PSA polegającego na inwestowaniu w technologię hybrydową typu „plug-in” należy spojrzeć z perspektywy własnych wyborów technologicznych przedsiębiorstwa Fiat. W odróżnieniu od wszystkich producentów, którzy zdecydowali się inwestować w daną technologię, w tym producentów osiągających najlepsze wyniki, przedsiębiorstwo Fiat był jednym z niewielu producentów, którzy tego nie zrobili.
- (229) Ponadto władze francuskie zauważają, że Fiat nie wypowiada się bezpośrednio na temat środka wyrównawczego ograniczającego wskaźnik penetracji BPF. Na tej podstawie wnioskuje, że wprowadzenie zobowiązania w podziale na kraj i na segment jest niezwykle trudne. Według władz francuskich zmiany na rynku, o których poinformowało przedsiębiorstwo Fiat, potwierdzają wycofywanie się banków tradycyjnych z rynku i związany z nim wzrost wskaźników penetracji banków wewnętrznych. Ponadto nowa polityka handlowa wprowadzona przez przedsiębiorstwo Fiat w pierwszym kwartale 2013 r., która pozwoliła mu osiągnąć wskaźnik penetracji w wysokości 39,6 %, ilustruje dobrze, według władz francuskich, szczególnie wiążący charakter zaproponowanego środka wyrównawczego. Ograniczając stopniowy wzrost swojego wskaźnika penetracji, BPF ogranicza znacząco swoją zdolność do proponowania konkurencyjnych ofert, a w związku z tym potencjalny wpływ gwarancji państwa na rynek.

6.3.4. W ODNIESIENIU DO PROJEKTU „50CO₂CARS”

- (230) Według Francji uwagi przedsiębiorstwa Fiat (podsumowane w motywach 189–190 w sekcji 5.3.2 powyżej) dotyczą z jednej strony wkładu przedmiotowego projektu w przywrócenie rentowności, a z drugiej strony wpływu tego projektu na rynek.
- (231) Władze francuskie uważają, że krytyczne uwagi przedsiębiorstwa Fiat nie mają istotnego znaczenia i niewłaściwie oceniają sam przedmiot projektu, który ma właśnie na celu zgromadzenie różnych kompetencji i technologii, przy wsparciu organów publicznych, w celu umożliwienia partnerom opracowania tańszej technologii hybrydyzacji.
- (232) Według władz francuskich przedsiębiorstwo Fiat uznało brak wypierania konkurencji z rynku, potwierdzając, że wszyscy producenci dokonują istotnych inwestycji w projekty mające na celu ograniczenie emisji zanieczyszczeń..
- (233) Ponadto, jeżeli chodzi o wpływ na rynek, władze francuskie uznają uwagi przedsiębiorstwa Fiat za sprzeczne. W projekcie znajdują się odpowiedzi na zarzuty przedsiębiorstwa Fiat: przewidywana istotna zmiana technologiczna pozwoli znacznie ograniczyć koszt technologii hybrydowych tak, aby można było je rozpowszechnić w stopniu wystarczającym dla zapewnienia ich rentowności. W konsekwencji, według władz francuskich, uwagi krytyczne przedsiębiorstwa Fiat dotyczące ograniczonych szans osiągnięcia przez projekt „50CO₂Cars” sukcesu komercyjnego nie mają znaczenia. Ponadto władze francuskie uważają, że przedsiębiorstwo Fiat nie wyjaśnia, w jaki sposób pomoc wynosząca 86 mln EUR może wpływać na cenę końcową przygotowanych pojazdów, podczas gdy uważa, że producenci dokonują ogromnych inwestycji w celu ograniczenia emisji zanieczyszczeń do poziomów określonych przez przepisy europejskie.

6.4. UWAGI DOTYCZĄCE UWAG PRZEDSIĘBIORSTWA TOYOTA

- (234) W ujęciu ogólnym uwagi przedsiębiorstwa Toyota (podsumowane w motywach 202–206 w sekcji 5.4 powyżej) według Francji potwierdzają zasadniczo wiarygodność założeń i trafność wyborów, na których opiera się plan restrukturyzacji grupy PSA. Jeżeli chodzi o projekt „50CO₂Cars”, przedsiębiorstwo Toyota potwierdziło, że technologie przyjazne dla środowiska będą w przyszłości stanowiły wiodącą siłę napędową rynku. Według władz francuskich z uwag przedsiębiorstwa Toyota wynika, że pomoc państwa na projekt „50CO₂Cars” ni ma wpływu na zdolność konkurencyjną lub konkurencyjność przedsiębiorstw konkurencyjnych w segmencie „mild-hybrid”.
- (235) Jeżeli chodzi o środki wyrównawcze, a w szczególności w odpowiedzi na pytania przedsiębiorstwa Toyota dotyczące rzeczywistego wyrównawczego charakteru środka mającego na celu zakończenie produkcji pojazdów sprzedawanych w niewielkich ilościach, władze francuskie twierdzą ponownie, że wprowadzanie do obrotu luksusowych modeli stwarza efekt domina dla wszystkich pojazdów wprowadzanych do obrotu pod daną marką.
- (236) Jeżeli chodzi o zakład Sevelnord, przedsiębiorstwo Toyota oświadczyło, że jego umowa z PSA umożliwia mu dalszą obecność w segmencie lekkich pojazdów dostawczych lub osobowych. Władze francuskie podkreślają ponownie, że obecność przedsiębiorstwa Toyota w Sevelnord będzie miała znaczny wpływ na jego zdolność konkurencyjną w zakresie, w jakim umożliwi mu zwiększanie rzeczywistej i istotnej obecności na rynku w tym segmencie.

- (237) Ponadto według władz francuskich uwagi przedsiębiorstwa Toyota są sprzeczne z jego zachowaniem na rynku. Wprowadzanie do obrotu hybrydowej wersji typu „plug-in” modelu Prius, który przedsiębiorstwo Toyota przedstawia jako „ukoronowanie” swojej floty hybrydowej, jest sprzeczne z jego negatywnymi ocenami dotyczącymi prognoz rynkowych dla tego rodzaju silników.

6.5. UWAGI DOTYCZĄCE UWAG PSA

- (238) Władze francuskie nie odniosły się do uwag grupy PSA (podsumowanych w motywach 207–214 w sekcji 5.5 powyżej).

7. ZMIANY WPROWADZONE W ZGŁOSZENIU WŁADZ FRANCUSKICH

- (239) W piśmie z dnia 16 lipca 2013 r., zmienionym pismem z dnia 23 lipca 2013 r. (zwanym dalej „pismem dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r.” lub „pismem z dnia 23 lipca 2013 r.”), władze francuskie wprowadziły zmiany w zgłoszeniu planu restrukturyzacji z dnia 12 marca 2013 r. i przyjęły następujące zobowiązania. Wspomniane zobowiązania zastępują środki wyrównawcze zaproponowane początkowo przez władze francuskie.
- (240) Władze francuskie uściśliły, że, o ile nie określono inaczej, zobowiązania przytoczone w niniejszej sekcji 7 będą obowiązywały do momentu realizacji całego planu restrukturyzacji grupy PSA, to znaczy do dnia 31 grudnia 2015 r.

7.1. ZOBOWIĄZANIE DOTYCZĄCE PRZYWRÓCENIA POZIOMU ZADŁUŻENIA GRUPY PSA

- (241) Dla każdego roku realizacji planu restrukturyzacji skonsolidowane zadłużenie netto z działalności przemysłowej i handlowej grupy PSA, stwierdzone w rocznym sprawozdaniu finansowym kontrolowanym zgodnie ze stałymi standardami rachunkowości, w dniu 31 grudnia każdego roku („dług netto”), nie może przekraczać pułapu „A” wskazanego w tabeli 16 poniżej.

Tabela 16

Pułapy długu netto grupy PSA

(w mln EUR)

	2013 r.	2014 r.	2015 r.	2016 r.
Maksymalny dług netto A	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Maksymalny dług netto B	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*

- (242) Jeżeli dług netto przewyższa pułap „A” na koniec danego roku (N), grupa PSA będzie musiała podjąć wszelkiego rodzaju niezbędne i wystarczające środki restrukturyzacji finansowej lub przemysłowej, aby po zakończeniu kolejnego roku (N+1) dług netto grupy PSA nie przekraczał pułapu „A”, poza kosztami związanymi z realizacją wspomnianych środków przez PSA („środki naprawcze”).
- (243) Środki naprawcze i ich oczekiwane skutki finansowe muszą zostać wyszczególnione i skwantyfikowane indywidualnie; należy do nich także dołączyć dokładny i wiążący harmonogram realizacji. Wspomniane środki mogą obejmować, w całości lub w części, środki realizowane z wyprzedzeniem po dniu 31 lipca 2013 r., pod warunkiem że zostały określone i wyraźnie opisane i że skwantyfikowano ich oczekiwane skutki finansowe w pozostającym okresie planu restrukturyzacji. O środkach naprawczych, obejmujących zaktualizowane prognozy przepływów pieniężnych grupy PSA, należy powiadomić Komisję Europejską i dołączyć do nich opinię niezależnego eksperta, zgodnie z definicją tego pojęcia w sekcji 7.6 poniżej, w terminie jednego miesiąca od publikacji skontrolowanego skonsolidowanego rocznego sprawozdania finansowego, z którego wynika, że dług netto grupy PSA przekroczył pułap A z odpowiedniego roku. Komisja musi zbadać, czy kwantyfikacja oczekiwanych skutków finansowych tych środków naprawczych jest wystarczająca i nie zagraża rentowności grupy PSA. W przeciwnym razie należy zaproponować inne środki naprawcze i przedstawić je do zatwierdzenia Komisji.
- (244) Plan restrukturyzacji zostanie uznany za prawidłowo wykonany, a zobowiązania podjęte przez władze francuskie uznane za spełnione, jeżeli po zakończeniu roku N+1, środki naprawcze, lub każdy inny środek restrukturyzacji finansowej lub przemysłowej wszelkiego rodzaju podjęty przez grupę PSA po dniu 31 lipca 2013 r., wywarły oczekiwany wpływ finansowy na dług netto lub jeżeli dług netto nie przekracza pułapu „A” dla roku N+1.

W przeciwnym razie, w stosownym przypadku, władze francuskie muszą zgłosić Komisji zmieniony plan restrukturyzacji grupy PSA, w granicach stosowania zasady „pierwszy i ostatni raz”, umożliwiając Komisji zmianę niniejszej decyzji, w której stwierdziła zgodność pomocy państwa na restrukturyzację grupy PSA z rynkiem wewnętrznym.

- (245) Takie same skutki wystąpią, jeżeli dług netto grupy PSA przekroczy pułap „B” w ciągu dwóch kolejnych lat w trakcie planu restrukturyzacji. Również w takim razie, tak samo, w stosownym przypadku, władze francuskie muszą zgłosić Komisji Europejskiej zmieniony plan restrukturyzacji w celu przeprowadzenia przez Komisję nowej analizy zgodności pomocy państwa na restrukturyzację grupy PSA.
- (246) W każdym razie niniejsze zobowiązanie zostanie uznane za spełnione przez cały okres restrukturyzacji, jeżeli środki naprawcze zastosowane przez grupę PSA, o których powiadomiono Komisję zgodnie z warunkami określonymi w motywie 243 powyżej, przyniosą łączne skutki finansowe dla długu netto w wysokości [0–5] mld EUR.

7.2. ZOBOWIĄZANIE DOTYCZĄCE WSKAŹNIKA PENETRACJI BPF

- (247) Władze francuskie zobowiązują się wprowadzić zmiany opisane w motywach 248–250 poniżej w prowizji za gwarancję określonej w art. 3.3 protokołu zawartego między Peugeot S.A., Banque PSA i państwem w dniu 5 marca 2013 r. („protokół”) w sprawie wynagrodzenia za gwarancję niezależną płatną na pierwsze żądanie („gwarancja”), która zostanie zawarta między państwem i Banque PSA, w obecności Peugeot S.A. i Banque de France („prowizja za gwarancję”).
- (248) Dopóki będą istniały pozostające kwoty należności „zabezpieczonych papierów wartościowych” wyemitowanych i objętych gwarancją (zgodnie z definicją zabezpieczonych papierów wartościowych w protokole), prowizja za gwarancję w wysokości 260 punktów bazowych określona w art. 3.3 protokołu będzie podwyższana w warunkach opisanych w motywach 249 i 250 poniżej, jeżeli wskaźnik penetracji Banque PSA w obszarze G10 (Niemcy, Austria, Belgia, Włochy, Hiszpania, Niderlandy, Portugalia, Szwajcaria, Francja i Zjednoczone Królestwo) przekroczy [26–29]* %.
- (249) Podwyższenie prowizji za gwarancję będzie:
- funkcją wskaźnika penetracji Banque PSA w obszarze G10, jak wskazano w tabeli 17 w motywie 250 poniżej, przy czym w przypadku gdy wskaźnik penetracji dla danego okresu zawiera jedno lub więcej miejsc po przecinku podniesienie prowizji za gwarancję będzie obliczane przez interpolację liniową między prowizją za gwarancję płatną w przypadku niższego wskaźnika penetracji w postaci liczby całkowitej a prowizją za gwarancję płatną w przypadku wyższego wskaźnika penetracji w postaci liczby całkowitej znajdującą się w tabeli 17 w motywie 250 poniżej;
 - wynosiło maksymalnie 231 punktów bazowych, aby prowizja za gwarancję nie mogła przekroczyć 491 punktów bazowych, co odpowiada wartości rynkowej gwarancji według szacunków Komisji Europejskiej.
- (250) Wskaźnik penetracji będzie mierzony corocznie w dniu 30 czerwca. Podwyższenie prowizji za gwarancję będzie obliczane na dzień 30 czerwca każdego roku z 12 ostatnich miesięcy na podstawie kwoty głównej średnich pozostających kwot należności w tym okresie z różnych linii wyemitowanych „zabezpieczonych papierów wartościowych” objętych gwarancją (zgodnie z definicją zabezpieczonych papierów wartościowych w protokole). Pierwsze podwyższenie prowizji za gwarancję ma zostać obliczone na dzień 30 czerwca 2013 r. na podstawie wskaźnika penetracji z okresu od dnia 1 lipca 2012 r. do dnia 30 czerwca 2013 r.

Tabela 17

Podwyższenie prowizji za gwarancję

Wskaźnik penetracji (w %)	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*	[...]*
Podwyższenie prowizji za gwarancję (w punktach bazowych)*	[10–20]	[20–30]	[40–50]	[70–80]	[90–120]	[120–150]	[150–180]	[180–210]	[200–230]-	231

7.3. ZOBOWIĄZANIE DO NIEDOKONYWANIA TRANSAKCJI NABYCIA

- (251) Grupa PSA nie będzie obejmowała udziałów w innych przedsiębiorstwach ani nabywała aktywów przedsiębiorstw przez okres obowiązywania planu restrukturyzacji, czyli do dnia 31 grudnia 2015 r. Wymóg ten nie obejmuje: (i) nabywania udziałów lub aktywów przedsiębiorstw, jeżeli kwota w gotówce zainwestowana przez grupę PSA na przeprowadzenie przewidywanego nabycia jest mniejsza niż 100 mln EUR rocznie i (ii) nabywania udziału w przedsiębiorstwie lub aktywów przedsiębiorstw, po uzyskaniu zgody Komisji Europejskiej, jeżeli dane nabycie jest konieczne w celu zapewnienia rentowności grupy PSA i umożliwienia jej osiągnięcia celów z jej planu restrukturyzacji. O zamiarze nabycia, o którym mowa w ppkt (ii) niniejszego akapitu należy w rozsądnym terminie powiadomić Komisję w celu umożliwienia jej dokonania oceny przewidywanego nabycia na podstawie szczegółowych danych finansowych dotyczących przewidywanego nabycia, jego waloryzacji i jego wpływu na kapitał własny grupy PSA.
- (252) Ponadto grupa PSA będzie mogła, po uzyskaniu zgody Komisji Europejskiej, dokonać nabycia (i) udziału w rekompensacie za udziały lub obszary działalności wniesione w ramach zbycia lub komasacji (w wyniku fuzji lub jako aport) aktywów lub obszarów działalności; (ii) papiery wartościowe lub elementy aktywów lub pasywów w celu ich równoczesnej odsprzedaży na warunkach, które nie zwiększają poziomu długu netto grupy PSA. Wspomnianych transakcji nabycia nie uwzględnia się w kwocie 100 mln EUR wymienionej w poprzednim akapicie. O zamiarze nabycia, o którym mowa w ppkt (i) i (ii) niniejszego akapitu, należy w rozsądnym terminie powiadomić Komisję w celu umożliwienia jej dokonania oceny charakteru przewidywanych operacji.
- (253) Nabycia udziałów lub aktywów przedsiębiorstw przez przedsiębiorstwo Faurecia lub którąkolwiek z jego spółek zależnych przez okres obowiązywania planu restrukturyzacji grupy PSA, czyli do dnia 31 grudnia 2015 r., których wartość przekracza przewidziany wyżej pułap 100 mln EUR rocznie, będą wymagały uzyskania uprzedniej zgody Komisji Europejskiej, która przyjmie pozytywnie nabycia, które (i) wnoszą wkład, bezpośrednio lub pośrednio, w przywrócenie rentowności grupy PSA, mając pozytywny wpływ na przewidywaną rentowność grupy PSA i (ii) nie stanowią obejścia obowiązku ograniczenia wpływu pomocy do absolutnego minimum niezbędnego do realizacji celów planu restrukturyzacji grupy PSA. O zamiarze nabycia, o którym mowa w niniejszym akapicie, należy w rozsądnym terminie powiadomić Komisję w celu umożliwienia jej dokonania oceny charakteru przewidywanego nabycia w odniesieniu do obydwu wspomnianych powyżej kryteriów.
- (254) W przypadku gdy poziom długu netto grupy PSA (zgodnie z definicją tego pojęcia znajdującą się powyżej) zostanie zmniejszony, w trakcie danego roku (N), do niższego poziomu niż poziom przewidziany dla tego samego roku w pierwotnym planie średnioterminowym na 2013 r. v1 z dnia 31 maja 2013 r. zgłoszonym przez władze francuskie w dniu 3 czerwca 2013 r., pułapy wynoszące 100 mln EUR na rok przewidziane w niniejszym zobowiązaniu zostaną automatycznie podwyższone, dla kolejnego roku (N+1), proporcjonalnie do różnicy, wyrażonej w mln EUR, między poziomem długu netto grupy PSA w roku (N) i poziomem przewidzianym dla tego samego roku w pierwotnym planie średnioterminowym na 2013 r. v1 z dnia 31 maja 2013 r. zgłoszonym przez władze francuskie w dniu 3 czerwca 2013 r.

7.4. ZOBOWIĄZANIE DOTYCZĄCE MARŻY FINANSOWANIA PRYZNANEGO KONCESJONARIUSZOM

- (255) Grupa PSA nie obniży średniej rocznej marży handlowej finansowania przyznanego koncesjonariuszom należącym do jej sieci (pozostające kwoty należności sieci korporacyjnej przedstawione w rocznym sprawozdaniu Banque PSA) poniżej średniej rocznej marży handlowej stwierdzonej w ciągu ostatnich 12 miesięcy na dzień 30 czerwca 2013 r. przez cały okres realizacji planu restrukturyzacji.

7.5. ZOBOWIĄZANIE DOTYCZĄCE PROJEKTU „50CO₂CARS”

- (256) Władze francuskie zobowiązują się, że w ramach projektu „50CO₂Cars”, zgodnie z definicją tego pojęcia w części 1.2 zgłoszenia władz francuskich z dnia 12 marca 2013 r., przewidziana początkowo dotacja w wysokości 24,5 mln EUR na korzyść grupy PSA przyjmie postać zaliczek zwrotnych, zgodnie z warunkami i procedurami zwrotu analogicznymi, *mutatis mutandis*, do warunków i procedur spłaty przewidzianych w odniesieniu do 61,4 mln EUR zaliczek zwrotnych przewidzianych już teraz w projekcie 50CO₂Cars. Zachowano planowany początkowo harmonogram spłat. Kwoty do zwrotu w każdym terminie zapadalności podwyższa się proporcjonalnie do podwyższenia kwoty zaliczek.

7.6. REALIZACJA I NIEZALEŻNY EKSPERT

- (257) Władze francuskie zobowiązują się, że grupa PSA wyznaczy niezależnego eksperta odpowiedzialnego za szczegółowe sprawdzenie wywiązywania się z zobowiązań podjętych w piśmie dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r. („niezależny ekspert”) w okresie obowiązywania planu restrukturyzacji, czyli do dnia 31 grudnia 2015 r., w warunkach opisanych w załączniku.

8. OCENA ŚRODKÓW POMOCY

8.1. ISTNIENIE POMOCY W ROZUMIENIU ART. 107 UST. 1 TFUE

- (258) Zgodnie z art. 107 ust. 1 TFUE „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzykanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.
- (259) Na podstawie wspomnianego przepisu Komisja uważa, że uznanie środka krajowego za pomoc państwa zakłada, że zostały spełnione łącznie następujące warunki: (i) przedmiotowy środek stanowi przyznanie korzyści gospodarczej jego beneficjentowi; (ii) przy użyciu zasobów państwowych; (iii) korzyść ta jest selektywna; (iv) przedmiotowy środek zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem i może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi.
- (260) Komisja uważa, że gwarancja państwa dla BPF i zaliczki zwrotne na korzyść grupy PSA przeznaczone na realizację projektu badawczo-rozwojowego „50CO₂Cars” stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE z następujących powodów.

8.1.1. GWARANCJA PAŃSTWA DLA BANKOWEJ SPÓŁKI ZALEŻNEJ GRUPY PSA

- (261) Komisja zauważa przede wszystkim, że w swojej decyzji z dnia 11 lutego 2013 r. zatwierdzającej czasowo pierwszą transzę gwarancji jako pomoc na ratowanie uznała, że środek stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Francja nie zakwestionowała wspomnianej decyzji i zgłosiła niniejszy środek jako pomoc na restrukturyzację.

8.1.1.1. *W odniesieniu do występowania zasobów państwowych*

- (262) Jeżeli chodzi o przekazanie zasobów państwowych, należy zauważyć, że Francja udzieliła gwarancji zgodnie z art. 85 korygującej ustawy budżetowej nr 2012-1510 z dnia 29 grudnia 2012 r.
- (263) Dana okoliczność sama w sobie wystarczy, aby udowodnić, że środek będzie przyznany przy użyciu zasobów państwowych.

8.1.1.2. *W odniesieniu do występowania korzyści gospodarczej*

- (264) Jeżeli chodzi o istnienie korzyści, z utrwalonego orzecznictwa wynika, że aby ustalić, czy środek państwowy stanowi pomoc, należy ustalić, czy przedsiębiorstwo będące jego beneficjentem odnosi korzyść gospodarczą, której nie odniosłoby w normalnych warunkach rynkowych. Komisja musi zatem ocenić, w jakim stopniu gwarancja przyznana BPF podlega wynagrodzeniu rynkowemu.
- (265) W zgłoszeniu z dnia 12 marca 2013 r. władze francuskie wyliczyły element pomocy na 453–480 mln EUR w przypadku maksymalnej kwoty gwarancji wynoszącej 7 mld EUR jako należności głównej. Wyliczenie to opiera się na interpolacji dochodów z kwitów dłużnych BPF o terminie zapadalności wynoszącym 3 lata. W uwagach Francji dotyczących decyzji o wszczęciu postępowania, podsumowanych w motywie 128 powyżej, władze francuskie uważają, że kwota pomocy, która wynika z gwarancji wynosi 396 mln EUR, uwzględniając premię z tytułu ryzyka w wysokości 40 punktów bazowych i trzymiesięczny okres odniesienia. W przypadku uwzględnienia premii z tytułu ryzyka w wysokości 24 punktów bazowych (jak w przypadku premii stwierdzonej przy emisjach dokonanych w związku z pomocą na ratowanie), kwota pomocy wyniesie wówczas 429 mln EUR.
- (266) Ponadto władze francuskie podkreśliły fakt, że emisje dokonane przez BPF w dniu 25 marca 2013 r. miały miejsce w szczególnie korzystnych warunkach rynkowych; odnotowane spready w stosunku do OAT były wówczas na szczególnie niskim poziomie (24 punkty bazowe). Uważają w związku z tym, że hipoteza kosztu dodatkowego dla BPF w wysokości 40 punktów bazowych jest w pełni uzasadniona.

- (267) Ponadto okres odniesienia przyjęty przez władze francuskie trwa od dnia 12 lipca do dnia 16 października 2013 r., ponieważ według nich okres ten pozwala uwzględnić komunikat dotyczący trudności grupy z dnia 12 lipca, w którym ogłoszono plan reorganizacji, oraz złagodzić efekty pierwszych pogłosek dotyczących przyznania gwarancji, które nastąpiło w dniu 16 października 2012 r.
- (268) Komisja przypomina najpierw, że na podstawie faktów przedstawionych w motywie 30 kwota pomocy obecnej w gwarancji wynoszącej 1,2 mld EUR zatwierdzonej tymczasowo w dniu 11 lutego 2013 r. została po raz pierwszy oszacowana w decyzji o pomocy na ratowanie, zgodnie z którą element pomocy mógł wynosić między kwotą 91,8 mln EUR i kwotą nominalną gwarancji, czyli 1,2 mld EUR. Stosując tę samą metodę szacowania obniżenia pomocy (spread w wysokości 24 punktów bazowych i okres odniesienia wynoszący miesiąc), element pomocy zawarty w gwarancji wynoszącej 7 mld EUR zgłoszonej przez Francję wyniesie zatem 486 mln EUR, jak przedstawiono w tabeli 18 poniżej:

Tabela 18

Obliczenie elementu pomocy w obligacjach zabezpieczonych

	16.10.2012 r.	12.7–16.10	16.9–16.10
Trzyletnia OAT	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Szacowany spread państwowy po gwarancji	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Stopa procentowa BPSA po gwarancji (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Koszt gwarancji (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Szacowany łączny koszt emisji zabezpieczonych (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Dochód BPSA na rynku wtórnym interpolowany z 3 lat	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Kwota przyznanej pomocy państwa (w mln EUR)	401	429	486

- (269) Jeżeli chodzi o założenia przyjęte w celu uzyskania tego wyliczenia, Komisja przedstawia poniższe uwagi.
- (270) W motywie 51 decyzji o pomocy na ratowanie Komisja skwantyfikowała element pomocy państwa w przypadku kwoty emisji wynoszącej 1,2 mld EUR na co najmniej 91,8 mln EUR. W przypadku kwoty 7 mld EUR odpowiadająca kwota wyniesie 535 mln EUR.
- (271) Jak opisano w motywie 26 decyzji o wszczęciu postępowania, spread rentowności w wysokości 24 punktów bazowych w porównaniu z OAT stwierdzono podczas emisji obligacji o wartości 1,2 mld EUR. Komisja potwierdza zgodnie z motywami 119 i 120 decyzji o wszczęciu postępowania, że stwierdzoną różnicę, która według Francji wynika z niższej płynności obligacji zabezpieczonych w porównaniu z OAT, należy uwzględnić przy obliczaniu elementu pomocy, pomniejszając o nią pomoc.
- (272) Jeżeli chodzi o **okres odniesienia**, Komisja uważa, że przyjęty okres jednego miesiąca (16 września – 16 października) jest wystarczająco długi w celu złagodzenia ewentualnej zmienności związanej ze skutkami ogłoszenia pomocy. W celu dokładnego oszacowania elementu pomocy okres odniesienia musi być bliski momentowi jej ogłoszenia, aby informacja dotycząca trudności grupy została w jak największym stopniu odzwierciedlona w zyskach rynkowych. Ponadto rynek wtórny, który przyjęto, jest rynkiem płynnym i w konsekwencji nie można stwierdzić, czy dłuższy okres jest niezbędny, ponieważ rynki całkowicie uwzględniły ogłoszenie planu restrukturyzacji PSA w lipcu 2012 r., jak również ostatnie dostępne informacje dotyczące sprzedaży pojazdów. Komisja uznaje ponadto, że na tej podstawie element pomocy skwantyfikowano prawidłowo i nie ma potrzeby jego ponownego obliczenia na podstawie poziomów dochodu z obligacji banku na rynku wtórnym w momencie indywidualnego wykorzystania. Dzieje się tak z jednej strony w związku z faktem, że Francja uważa, iż pomoc ograniczona jest do minimum niezbędnego do przywrócenia rentowności i że według Francji gwarancja zostanie wykorzystana w całości, a z drugiej strony z faktem, że reprezentatywna cena rynkowa odpowiada poziomowi obligacji wtórnych przed ogłoszeniem środka pomocy. Dana pomoc daje PSA możliwość wykorzystania gwarancji w którymkolwiek momencie po jej wprowadzeniu.

- (273) W motywie 51 decyzji o pomocy na ratowanie Komisja uznała, że kwota pomocy może równać się maksymalnie kwocie nominalnej emisji długu. W świetle faktów przedstawionych w motywach 105 i 106 decyzji o wszczęciu postępowania w odniesieniu do istnienia upłynnianego zysku z płynności wynoszącego od [1–3]* mld do [2–4]* mld EUR w scenariuszu stresowym, Komisja uważa, że kwota pomocy nie przekracza korzyści pod względem ceny emisyjnej obligacji skwantyfikowanej na 486 mln EUR przy gwarancji państwa wynoszącej 7 mld EUR kwoty głównej w motywie 33. Chodzi o korzyść, jaką uzyskuje grupa w przypadku kontynuacji swojej działalności. Gdyby nie udzielono pomocy i gdyby rozpoczęto upłynnianie aktywów banku, ani wierzyciele ani akcjonariusze (grupa PSA) nie otrzymaliby żadnej dodatkowej korzyści.
- (274) Komisja zauważa, że wśród zainteresowanych stron jedynie przedsiębiorstwo Fiat skomentowało wyliczenie pomocy, szacując, jak wskazano w motywie 191 powyżej, że do kosztu gwarancji należy dodać co najmniej 100 punktów bazowych, aby był on zgodny z warunkami rynkowymi. Jedną z uwag przedsiębiorstwa Fiat dotyczy płatności prowizji od zaangażowania („commitment fee”). W tym względzie Komisja zauważa, że jak wyjaśniono w motywie 272 element pomocy skwantyfikowano na podstawie założenia, zgodnie z którym gwarancja zostaje wykorzystana w całości, zważywszy że pomoc jest ograniczona do minimum niezbędnego do przywrócenia rentowności grupy. Ponadto element pomocy szacowany przez Komisję jest wyższy niż element pomocy szacowany przez przedsiębiorstwo Fiat, nawet po dostosowaniu o prowizję od zaangażowania, ponieważ Komisja szacuje, że płacona cena jest o 231 punktów bazowych niższa od ceny rynkowej, podczas gdy przedsiębiorstwo Fiat szacuje, że cena jest niższa o 100 punktów bazowych od ceny rynkowej.
- (275) W związku z powyższym Komisja może stwierdzić, że element pomocy zawarty w gwarancji państwa w wysokości 7 mld EUR kwoty głównej wynosi 486 mln EUR.

8.1.1.3. *W odniesieniu do selektywnego charakteru korzyści*

- (276) W związku z faktem, że BPF, i w konsekwencji, grupa PSA są jedynymi beneficjentami gwarancji, ustalono, że korzyść ma selektywny charakter.

8.1.1.4. *W odniesieniu do warunków wpływu na wymianę handlową między państwami członkowskimi i zakłócanie konkurencji*

- (277) Jeżeli chodzi o wpływ na konkurencję i wpływ na wymianę handlową, należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem, jeżeli przedsiębiorstwo prowadzi działalność w sektorze, w którym panuje rzeczywista konkurencja ze strony producentów z różnych państw członkowskich, każda pomoc, którą przedsiębiorstwo otrzymuje od organów publicznych może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi i zakłócać konkurencję w zakresie, w jakim jego utrzymanie się na rynku uniemożliwia konkurentom zwiększenie ich udziału w rynku i zmniejsza ich możliwości zwiększenia przywozu ⁽⁴¹⁾.
- (278) Mechanizm, w związku z którym wystąpi zakłócenie konkurencji, został potwierdzony a analizach Komisji, uwagach osób trzecich i publikacjach analityków. Bezpośrednią konsekwencją gwarancji państwa jest zmniejszenie kosztu finansowania BPF (w porównaniu ze scenariuszem alternatywnym, w którym bank nie otrzymuje pomocy). Zmniejszając koszt finansowania, BPF będzie mógł poprawić swoje oferty finansowania, a tym samym pobudzić sprzedaż samochodów marek Peugeot i Citroën. Znaczenie roli banków wewnętrznych we wspieraniu i rozwijaniu sprzedaży samochodów uznają i podkreślają jednomyślnie zarówno grupa PSA, jak i osoby trzecie.
- (279) W swoich uwagach zainteresowane osoby trzecie podkreśliły bezpośredni związek między działalnością banku wewnętrznego i sprzedażą samochodów. Na przykład GM wskazuje, że finansowanie przez banki wewnętrzne jest „niezbędne” i daje producentom samochodów „elastyczność” pozwalającą reagować w krótkiej perspektywie czasowej na warunki rynkowe. Grupa Fiat przedstawiła długi opis wpływu finansowania sprzedaży przez banki wewnętrzne grup producentów samochodów. Według niej finansowanie to ma trzy główne skutki: przyciąganie nowych klientów, wspieranie procesu sprzedaży i zwiększanie lojalności klientów. Przedsiębiorstwo Fiat wspomina o przeprowadzonym wewnętrznie badaniu dotyczącym atrakcyjności jego modelu „Punto”, która zależy głównie od warunków finansowania (takich jak niskie stopy procentowe). Konkurencyjne przedsiębiorstwa, które nie oferują atrakcyjnych warunków finansowych (na przykład Peugeot), są wymieniane rzadziej wśród

⁽⁴¹⁾ Zob. w szczególności wyrok Trybunału z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie C-305/89 Włochy przeciwko Komisji, Rec. s. I-1603.

preferencji klientów. Zgodnie z wewnętrznym badaniem dotyczącym serii „Eco” większość klientów, z którymi się skontaktowano, wskazało, że nie kupiliby samochodu (lub odłożyliby zakup), gdyby nie oferta finansowania w wysokości 0 %. Na tej podstawie przedsiębiorstwo Fiat stwierdza, że dotacja, która ma na celu wspieranie działalności banku wewnętrznego, ma „natychmiastowy i bezpośredni” wpływ na wyniki pod względem sprzedaży samochodów. Korzystanie z usług banku wewnętrznego ma również, zgodnie z innym badaniem wewnętrznym opisanym przez przedsiębiorstwo Fiat, wpływ na istniejących klientów marki, którzy chcą zmienić posiadany samochód. Odsetek klientów, którzy zdecydowali się kupić ponownie samochód marki Fiat jest wyższy wśród klientów, którzy skorzystali z finansowania banku wewnętrznego podczas poprzedniego zakupu.

- (280) Jeżeli chodzi o wpływ zmiany kosztu finansowania banku wewnętrznego, przedsiębiorstwo Fiat przedstawiło element odpowiedzi ilościowej, wskazując, że zwiększenie kosztu finansowania o 100 punktów bazowych może spowodować zmniejszenie wskaźnika penetracji o 5 % do 10 %. Wydaje się, że doświadczenie przedsiębiorstwa Fiat na rynku europejskim zdobyte za pośrednictwem FGA Capital potwierdza bezpośredni i negatywny związek między kosztem finansowania banku wewnętrznego i jego wskaźnikiem penetracji. W związku z tym obniżenie kosztu finansowania BPF spowodowane gwarancją państwa może doprowadzić do wzrostu jego wskaźnika penetracji.
- (281) Ze swojej strony przedsiębiorstwo Toyota potwierdza znaczenie roli banków wewnętrznych dla wzmocnienia lojalności klientów w stosunku do marki, a tym samym dla zwiększenia sprzedaży: Toyota szacuje, że banki wewnętrzne zwiększają lojalność o 15 %, ale stwierdza, że nie potrafi skwantyfikować wpływu wzrostu kosztu finansowania o 100 punktów bazowych na sprzedaż (uściśla jednak, że taki wpływ istnieje).
- (282) Z uwag zainteresowanych osób trzecich wynika zatem, że zmniejszenie kosztów finansowania banku wewnętrznego pozwala mu oferować potencjalnym klientom bardziej atrakcyjne warunki finansowania. Takie konkurencyjne oferty pożyczek mają bezpośredni wpływ na sprzedaż pojazdów i nawet obecnie stanowią jeden z głównych czynników rozwoju sprzedaży.
- (283) Podobnie w publikacji Morgan Stanley z dnia 21 sierpnia 2012 r. wyjaśniono, w jaki sposób niskie koszty finansowania, z których korzysta branża finansowa producentów samochodów, mogą pozwolić marce oferować samochody, których koszt posiadania (w skrócie TCO od angielskiego „Total Cost of Ownership”) jest niższy od kosztu konkurencyjnych przedsiębiorstw. W ujęciu ogólnym wspomniane badanie pokazuje, że pierwszym czynnikiem przy określaniu kosztu posiadania pojazdu jest koszt finansowania banku wewnętrznego producenta samochodów⁽⁴²⁾. Poprzez atrakcyjne oferty finansowania bank wewnętrzny wnosi bezpośredni wkład w zmniejszenie TCO pojazdów danej marki. Znaczenie potrzeb finansowania jest szczególnie wyraźne w segmentach B i C, w których koncentruje się większa część sprzedaży grupy PSA.
- (284) W niedawnym badaniu Moody’s⁽⁴³⁾ z dnia 5 lutego 2013 r. potwierdzono ważną rolę banków wewnętrznych, które określono jako „kluczowe elementy strategii grup producentów samochodów”. Ponadto w badaniu przewiduje się, że w kontekście kryzysu i pogarszania się sprzedaży grupy producentów samochodów będą bardziej skłonne do korzystania z banków wewnętrznych w celu pobudzenia sprzedaży. W analizie ryzyka zakłócenia konkurencji przez badaną pomoc należy również uwzględnić ten szczególny kontekst.
- (285) Zgodnie z planem przywrócenia rentowności BPF przedstawionym przez władze francuskie rola banków wewnętrznych ma się jeszcze zwiększyć w przyszłości w związku z czterema głównymi czynnikami (zob. motyw 116).
- (286) W konsekwencji gwarancja państwa ma bezpośredni wpływ na zachowanie konkurencyjne BPF, którego już i tak ważna rola ma się jeszcze zwiększyć zgodnie z tendencjami rynkowymi opisanymi w planie przywrócenia rentowności wspomnianym w motywie 285 powyżej.
- (287) W tym względzie Komisja zauważa, że na terytorium Unii występuje wiele instytucji finansowych i że kapitał przemieszcza się swobodnie między państwami członkowskimi.
- (288) Na tej podstawie Komisja stwierdza, że przedmiotowy środek może także wzmocnić pozycję BPF w stosunku do jego konkurentów w zakresie wymiany między państwami członkowskimi.
- (289) W konsekwencji Komisja stwierdza, że dana gwarancja państwa stanowi pomoc państwa, której ekwiwalent dotacji brutto wynosi 486 mln EUR. Bezpośrednim beneficjentem tej gwarancji jest BPF, ale korzysta z niej ostatecznie cała grupa w zakresie, w jakim działalność BPF polega na finansowaniu sprzedaży głównego przedmiotu działalności grupy, jakim jest produkcja samochodów.

⁽⁴²⁾ Zob. Morgan Stanley, z dnia 21 sierpnia 2012 r., „Volkswagen – It’s Cheaper to Own a VW”.

⁽⁴³⁾ Zob. Moody’s, z dnia 5 lutego 2013 r., „Key rating drivers for European car financiers”.

8.1.2. WSPARCIE PUBLICZNE DLA GRUPY PSA NA REALIZACJĘ PROJEKTU BADAWCZO-ROZWOJOWEGO „50CO₂CARS”

- (290) Finansowanie publiczne⁽⁴⁴⁾ dla grupy PSA na realizację projektu badawczo-rozwojowego „50CO₂Cars” jest zgodne z definicją pomocy państwa w rozumieniu art. 107 TFUE. Władze francuskie zgłosiły niniejszy środek jako pomoc na restrukturyzację.

8.1.2.1. W odniesieniu do występowania zasobów państwowych

- (291) Finansowanie publiczne pochodzi z dotacji budżetowej wypłaconej ADEME przez państwo z tytułu działania „Pojazd przyszłości” w ramach programu inwestycji przyszłościowych. Finansowanie publiczne przyznane przez Francję na projekt „50CO₂Cars” wpisuje się w ramy programu inwestycji przyszłościowych wprowadzonego korygującą ustawą budżetową nr 2010-237 z dnia 9 marca 2010 r. Potwierdza to, że środek przyznano przy użyciu zasobów państwowych.

8.1.2.2. W odniesieniu do występowania korzyści gospodarczej

- (292) Wnosząc wkład w jej wydatki na badania i rozwój, dotacja przynosi grupie PSA korzyść gospodarczą.

8.1.2.3. W odniesieniu do selektywnego charakteru korzyści

- (293) Środek skierowany jest konkretnie do sponsorów projektu badawczo-rozwojowego „50CO₂Cars”, do których należy grupa PSA, i nie może w konsekwencji zostać uznany za środek o charakterze ogólnym.

8.1.2.4. W odniesieniu do warunków wpływu na wymianę handlową między państwami członkowskimi i zakłócanie konkurencji

- (294) W związku z faktem, że grupa PSA prowadzi działalność w sektorze produkcji samochodów, który jest sektorem gospodarki otwartym na handel wewnątrzunijny, środek może wpływać na wymianę handlową między państwami członkowskimi, zmieniać pozycję grupy PSA na przedmiotowych rynkach w stosunku do konkurujących z nią przedsiębiorstw i zakłócać konkurencję na rynku wewnętrznym.
- (295) Komisja może w związku z tym stwierdzić, że wsparcie finansowe przyznane przez Francję w postaci zaliczek zwrotnych dla grupy PSA na realizację projektu „50CO₂Cars” stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.
- (296) Ponadto Komisja uznaje szczególny charakter zaliczek zwrotnych jako instrumentu pomocy państwa. Jeżeli chodzi o „pożyczkę” dla grupy PSA na realizację projektu „50CO₂Cars”, spłata tej pożyczki będzie uwarunkowana wynikiem wspomnianego projektu badawczo-rozwojowego. W związku z faktem, że prawdopodobieństwo powodzenia i niepowodzenia jest *a priori* nieznanne, Komisja nie ma możliwości obliczenia ekwiwalentu dotacji brutto tej pomocy w postaci zaliczek zwrotnych. W konsekwencji, w najbardziej negatywnej perspektywie, w której nie nastąpi żadna spłata, Komisja przyjmie ze względu na ostrożność całość zaliczki zwrotnej jako górny pułap przedmiotowej pomocy państwa.

8.2. PODSTAWA PRAWNA OCENY

- (297) W art. 107 ust. 2 i 3 TFUE przewidziano odstępstwa od ogólnej niezgodności ze wspólnym rynkiem określonej w ust. 1 tego artykułu. Odstępstwa określone w art. 107 ust. 2 TFUE ewidentnie nie mają zastosowania w niniejszym przypadku.
- (298) W decyzji o pomocy na ratowanie Komisja uznała pomoc za tymczasowo zgodną na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE. Komisja uznała jednak, że gwarancja publiczna, której celem w najbliższej przyszłości jest sprostanie problemom z płynnością BPF, przyznaje korzyść również grupie PSA. Opinie tej nie kwestionują ponadto władze francuskie. Komisja podkreśliła także, że problemy z płynnością bankowej spółki zależnej wynikają z trudności strukturalnych grupy. W tym kontekście władze francuskie zobowiązały się przedłożyć plan restrukturyzacji całej grupy PSA, zgodnie ze wspomnianymi wyżej wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji, który zapewnia również rentowność BPF. Zgodnie ze swoim zobowiązaniem władze francuskie zgłosiły plan przywrócenia rentowności BPF i plan restrukturyzacji grupy PSA.

⁽⁴⁴⁾ Finansowanie zostało początkowo zgłoszone jako finansowanie mające formę dotacji (w wysokości 24,5 mln EUR) i zaliczek zwrotnych (w wysokości 61,4 mln EUR). Uwzględniając środek wyrównawczy zaproponowany przez władze francuskie (opisany w motywie 256 powyżej), przyjmie ono ostatecznie formę zaliczek zwrotnych w wysokości 85,9 mln EUR.

- (299) Jeżeli chodzi o plan przywrócenia rentowności BPF, należy poddać go analizie w świetle sekcji 2 komunikatu Komisji w sprawie przywrócenia rentowności i oceny środków restrukturyzacyjnych stosowanych w sektorze finansowym w dobie kryzysu zgodnie z regułami pomocy państwa ⁽⁴⁵⁾.
- (300) Jeżeli chodzi o plan restrukturyzacji, Komisja uznała już w motywie 84 decyzji o pomocy na ratowanie, że plan ten należy zbadać w świetle art. 107 ust. 3 lit. b) TFUE i, w szczególności, wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji. Nie ma wątpliwości, że pomoc przyznano w celu przywrócenia długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa i że w związku z tym pomoc musi być zgodna ze wspomnianymi wyżej wytycznymi dotyczącymi ratowania i restrukturyzacji, które posłużą jako podstawa prawna oceny. Komisja zauważa również, że na wniosek ten nie ma wpływu fakt, że część pomocy przewidzianej w ramach planu restrukturyzacji przyjmuje formę pomocy na realizację projektu badawczo-rozwojowego. Włączenie działań w zakresie badań i rozwoju do planu restrukturyzacji jest dopuszczalne z zastrzeżeniem spełnienia podwójnego warunku, tj. że przewidywane działania są rzeczywiście niezbędne dla przywrócenia rentowności przedsiębiorstwa i że wszystkie elementy planu restrukturyzacji (w tym wysiłki badawczo-rozwojowe) spełniają warunki przewidziane we wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji.
- (301) Ponadto, zgodnie z pkt 21 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji, warunki dotyczące zgodności wsparcia publicznego na wysiłki badawczo-rozwojowe zagrożonego przedsiębiorstwa nie mogą prowadzić do obchodzenia zasad zawartych w przepisach prawa wspólnotowego przez przedsiębiorstwo o stabilnej sytuacji finansowej.
- (302) Komisja zauważa, że żadna z zainteresowanych stron nie odniosła się krytycznie do wyboru podstaw prawnych.

8.3. KWALIFIKOWALNOŚĆ PRZEDSIĘBIORSTWA DO POMOCY RESTRUKTURYZACYJNEJ

- (303) Aby dane przedsiębiorstwo mogło otrzymać pomoc restrukturyzacyjną, musi przede wszystkim istnieć możliwość uznania go za przedsiębiorstwo zagrożone zgodnie z definicją zawartą w sekcji 2.1 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji.
- (304) W motywie 150 decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wskazała, że grupa PSA jest zagrożona w rozumieniu pkt 11 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji. W niniejszym przypadku występują typowe oznaki, że przedsiębiorstwo znajduje się w trudnej sytuacji, w szczególności: rosnące straty, malejący obrót, istnienie nadwyżki produkcji, zmniejszający się przepływ środków pieniężnych, utrata udziałów w rynku. Ponadto fakt, że BPF nie mógł sfinalizować swojego planu finansowania na okres 2013–2016 bez gwarancji państwa dowodzi w wystarczającym stopniu niezdolności grupy do odzyskania płynności dzięki środkom własnym lub środkom uzyskanym od właścicieli/akcjonariuszy lub ze źródeł rynkowych.
- (305) W motywie 151 decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła zatem, że grupa PSA, a pośrednio w konsekwencji, BPF, są zagrożonymi przedsiębiorstwami w rozumieniu sekcji 2.1 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji.
- (306) W motywie 152 wspomnianej decyzji Komisja zauważyła również, że ani grupa PSA, ani jej spółka zależna BPF nie są nowo utworzonymi przedsiębiorstwami i że w zakresie, w jakim beneficjent jest grupą nie można uznać, że trudności przedsiębiorstwa wynikają z arbitralnej alokacji kosztów w ramach grupy. Jak wskazały władze francuskie, trudności grupy łączą się zasadniczo z przyczynami charakterystycznymi dla grupy i z pogorszeniem się sytuacji na rynku motoryzacyjnym w Europie.
- (307) Komisja uważa więc, że nie należy zmieniać oceny dokonanej w decyzji o wszczęciu postępowania w odniesieniu do kwalifikowalności przedsiębiorstwa na podstawie pkt 11 i 13 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji. Komisja zauważa, że żadna z zainteresowanych stron nie zakwestionowała tego punktu.
- (308) Podsumowując, Komisja uważa, że warunki przewidziane w sekcji 2.1 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji zostały spełnione.

⁽⁴⁵⁾ Dz.U. C 195 z 19.8.2009, s. 9.

8.4. PRZYWRÓCENIE DŁUGOTERMINOWEJ RENTOWNOŚCI

8.4.1. PLAN RESTRUKTURYZACJI GRUPY PSA

- (309) Wobec trwałego pogorszenia swojej sytuacji grupa PSA wprowadziła, od 2012 r., środki, które mogą sprzyjać przywróceniu grupie długoterminowej rentowności w ramach planu „Ożywienie 2015”. Chodzi w szczególności o przewidywane środki mające na celu zmniejszenie nadwyżki produkcji grupy w segmencie B i zmniejszenie kosztów. Plan „Ożywienie 2015” obejmuje:
- a) reorganizację francuskiej bazy przemysłowej i zmniejszenie kosztów strukturalnych, których wpływ szacuje się na kwotę 600 mln EUR, ogłoszone w dniu 12 lipca 2012 r. Projekt przewiduje wstrzymanie produkcji w zakładzie w Aulnay w 2014 r., dostosowanie systemu przemysłowego zakładu w Rennes, środki na rzecz ożywienia w zakładach w Aulnay i w Rennes oraz dostosowanie struktur grupy;
 - b) obniżenie CAPEX o 550 mln EUR odczuwalne od 2013 r., po zakończeniu zwiększania inwestycji poprawiających zdolność w Rosji, Ameryce Łacińskiej i Chinach;
 - c) optymalizację kosztów produkcji wynikających w szczególności ze współpracy z GM na kwotę 350 mln EUR, z których połowa zysków pochodzi z pierwszych synergii „Zakupów” w ramach współpracy, a druga połowa z planów działania w zakresie kosztów jednostkowych projektowania i produkcji.
- (310) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła dwa rodzaje wątpliwości w odniesieniu do przywrócenia rentowności.
- a) Po pierwsze, Komisja uznała, że założenia dotyczące zmian na rynku mogą okazać się zbyt optymistyczne.
 - b) Po drugie, Komisja chciała sprawdzić, w jakim zakresie projekt „50CO₂Cars” może wnieść wkład w przywrócenie rentowności.

8.4.1.1. W odniesieniu do przyjętych założeń dotyczących zmian na rynku

- (311) Uwagi zainteresowanych osób trzecich nie kwestionują adekwatności stosowania prognoz *IHS Global Insight* dotyczących zmian na rynku. W szczególności uwagi przedsiębiorstwa Fiat potwierdzają, że chodzi o główne źródło prognoz finansowych w przypadku producentów samochodów.
- (312) Komisja zauważa, że prognozy te są jednak bardziej optymistyczne niż prognozy z innych źródeł rynkowych, takich jak prognozy Standard&Poor's⁽⁴⁶⁾.
- (313) Komisja uważa, że aktualizacja prognoz dotyczących obrotu w porównaniu z decyzją o wszczęciu postępowania stanowi częściowo odpowiedź na wątpliwość, którą wyraziła w odniesieniu do wiarygodności prognoz przedstawionych przez Francję podczas wstępnego etapu badania. Ponadto pomimo mniejszego obrotu w zaktualizowanych prognozach nie zmniejszono wydatków na przewidzianą inwestycję kapitałową, co nie wpłynie w związku z tym negatywnie na przyszłą sprzedaż.
- (314) Ewentualne różnice prognoz podstawowych należy przeanalizować w świetle wpływu, który mogą mieć na zdolność PSA do kontynuowania działalności w scenariuszu negatywnym. Trudności grupy, które spowodowały interwencję państwa, łączyły się ze zdolnością BPF do refinansowania swojego zadłużenia w wysokości wystarczającej na rynkach, aby umożliwić finansowanie sprzedaży pojazdów grupy. Ponadto nawet po zarejestrowaniu spadku ogólnej wartości aktywów działu samochodowego, stwierdzonego w sprawozdaniu na dzień 31 grudnia 2012 r. w wysokości 3 888 mln EUR, Francja nie wskazała Komisji, że kapitał własny grupy będzie niewystarczający. Komisja uważa, że w związku z tym analizę należy skoncentrować na poziomie długu przemysłowego netto grupy w scenariuszach negatywnych.
- (315) Wątpliwości Komisji dotyczące rentowności grupy mogły zostać rozwiane w związku z zobowiązaniem Francji, opisanym w sekcji 7.1 powyżej, do nałożenia na PSA obowiązku wprowadzenia wystarczających środków w celu uzupełnienia wszystkich różnic w płynności finansowej, które wynikają z niekorzystnej zmiany sprzedaży i które obejmują ryzyko odbiegania długu netto PSA od jego ścieżki. Poziom długu [...] zostanie zatem sprowadzony

⁽⁴⁶⁾ W sprawozdaniu „For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region” z dnia 24 kwietnia 2013 r. nie przewidziano powrotu rynku europejskiego pod względem wielkości do poziomu z 2011 r. przed 2018 r., podczas gdy prognozy IHS przewidują taki powrót od 2014 r.

do poziomu poniżej [...] mld EUR, który jest zgodny z aktualnymi prognozami analityków. Zobowiązanie to pozostawia grupie wybór najbardziej odpowiedniego środka stabilizacji jej długu netto, jak na przykład zmniejszenie zdolności lub sprzedaży udziałów. Komisja zauważa ponadto, że Francja zobowiązała się do ponownego zgłoszenia całego planu w przypadku niepowodzenia środków naprawczych lub przekroczenia w ciągu dwóch kolejnych lat celu pod względem długu netto.

- (316) Na podstawie poprzednich rozważań Komisja stwierdza, że rozwiano wątpliwości dotyczące przywrócenia rentowności zgłoszone w decyzji o wszczęciu postępowania.

8.4.1.2. W odniesieniu do wkładu projektu „50CO₂Cars” w przywrócenie rentowności grupy PSA

- (317) W motywie 167 decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości, czy projekt „50CO₂Cars” wnosi wkład w restrukturyzację i przywrócenie rentowności grupy PSA.

a) Uwaga wstępna dotycząca zakwestionowania przez Francję metody analizy zaproponowanej w decyzji o wszczęciu postępowania

- (318) Z motywu 152 powyżej wynika, że władze francuskie kwestionują metodę zaproponowaną przez Komisję w decyzji o wszczęciu postępowania w celu sprawdzenia istnienia, i w stosownym przypadku oszacowania zakresu, wkładu projektu „50CO₂Cars” e przywrócenie rentowności grupy PSA. Według Francji, po zakończeniu wstępnego badania, wątpliwości Komisji opierały się na postulatcie, że projekt „50CO₂Cars” „może być konieczny dla przywrócenia rentowności grupy PSA jedynie w zakresie, w jakim może jej pozwolić nadrobić nagromadzone zaległości w dziedzinie badań i rozwoju w stosunku do jej konkurentów”. Ponadto metoda przewidziana przez Komisję opiera się na „nowatorskim pod względem prawnym” kryterium, które według władz francuskich nie jest konieczne, ponieważ pozostałe wysuwane argumenty wydają się im wystarczające w celu wykazania pozytywnego wkładu projektu „50CO₂Cars” w przywrócenie rentowności grupy.

- (319) Komisja stwierdza, że metodę, którą zaproponowała w decyzji o wszczęciu postępowania, można podsumować w następujący sposób i chce zwrócić uwagę na następujące kwestie.

- (320) Motyw 17 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji stanowi, że „[...] restrukturyzacja będzie się opierała na wykonalnym, spójnym i dalekosiężnym planie, którego celem jest przywrócenie długoterminowej rentowności przedsiębiorstwa”. Realizacja celu, jakim jest „reorganizacja i racjonalizacja działalności przedsiębiorstwa dla zwiększenia skuteczności” może obejmować środki różnego typu:

— „wycofanie się z działalności przynoszącej straty”,

— „restrukturyzacja istniejącej działalności, która może na nowo stać się konkurencyjna”,

— „dywersyfikacja w kierunku nowych i rentownych rodzajów działalności”.

- (321) Komisja uważa, że ten trzeci filar „dywersyfikacji” może w największym stopniu uzasadnić włączenie działalności badawczo-rozwojowej do planu restrukturyzacji. Uzasadnienie to opiera się, w stosownym przypadku, na konieczności udzielenia zagrożonemu przedsiębiorstwu pomocy w znalezieniu nowych opłacalnych rynków zbytu, zmieniając kierunek jego produkcji przez innowację.

- (322) Z uwag władz francuskich (podsumowanych w motywie 149 powyżej) wynika, że zgadzają się one z tą analizą i uważają, że utrzymanie inwestycji w badania i rozwój może umożliwić zagrożonemu przedsiębiorstwu „przywrócenie długoterminowej rentowności”. Komisja uważa jednak, że precedensy przytoczone przez Francję w przypisie nr 30 w motywie 149 powyżej nie mają znaczenia. Należy stwierdzić, że nie dotyczą one spraw, w przypadku których, jak w przedmiotowym przypadku, realizacja projektu badawczo-rozwojowego w ramach planu restrukturyzacji mogła mieć pozytywny wkład w przywrócenie rentowności zagrożonego przedsiębiorstwa, a raczej przypadków, w których Komisja uznała, że przywrócenie rentowności może odbywać się poprzez wprowadzenie nowych produktów będących wynikiem „istniejącej” wiedzy (a nieotrzymanych w wyniku badań i rozwoju). Z motywu 51 decyzji Komisji z dnia 1 grudnia 2004 r. (Pomoc państwa – Francja – Société Bull, spr. C-504/03) wynika, że nowa linia serwerów, których rolę uznano za „bardzo istotną” pod względem obrotu i marży operacyjnej, opierała się na technologii posiadanej przez Intel, a nieopracowanej przez beneficjanta pomocy. Podobnie z motywu 98 decyzji Komisji z dnia 3 lipca 2001 r. (Pomoc państwa – Hiszpania – Babcock Wilcox Espana SA, sprawa C-33/98) wynika, że technologia pozwalająca NewCo objąć nowy segment na rynku

hiszpańskim już istniała. Ponadto Komisja nie dostrzega adekwatności motywu 236 swojej decyzji z dnia 18 lutego 2004 r. (Pomoc państwa – Niemcy – Bankgesellschaft Berlin AG, spr. C-28/02), z którego wynika, że Komisja odmówiła sformułowania ostatecznej oceny roli „nowych produktów i nowych kanałów wprowadzania do obrotu” w ramach przywracania rentowności zagrożonego banku.

- (323) Komisja chce podkreślić, że nie należy mylić tego celu z zupełnie innym celem, jakim jest promowanie badań i rozwoju oraz innowacji⁽⁴⁷⁾, realizowanym w ramach innych rodzajów środków publicznych wypłacanych przedsiębiorstwom nieznajdującym się w trudnej sytuacji. W tej kwestii należy przypomnieć motyw 20 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji, w którym bardzo wyraźnie uściślono:

„Ponieważ samo dalsze istnienie przedsiębiorstwa zagrożonego jest niepewne, takie przedsiębiorstwo nie może być uznawane za narzędzie służące celom polityki publicznej aż do czasu zapewnienia jego rentowności. Komisja uznaje więc, że pomoc dla przedsiębiorstw zagrożonych może mieć pozytywny wpływ na rozwój działalności gospodarczej bez zmieniania warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym z interesem Wspólnoty tylko wtedy, gdy warunki ustalone w niniejszych wytycznych są spełnione. [...]”

- (324) Komisja uważa, że jedna i ta sama pomoc nie może skutecznie realizować dwóch odrębnych celów i że, w konsekwencji, każda pomoc wypłacana przez państwo członkowskie w ramach planu restrukturyzacji, nawet gdyby została przedstawiona przez państwo członkowskie jako mogąca mieć pozytywny wpływ na promowanie badań i rozwoju, musi mieć na celu przywrócenie rentowności beneficjenta. Jej zgodność należy zbadać w świetle tego celu priorytetowego.

- (325) Ponadto w zakresie, w jakim chodzi o „inwestycję” w badania i rozwój, niezbędne jest przedstawienie przez państwo członkowskie dowodu, że wspierane działania są spójne z resztą planu restrukturyzacji (i są niezbędne dla jego powodzenia). Motyw 45 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji stanowi, że:

„Żadna pomoc nie może zostać wykorzystana do finansowania nowych inwestycji, które nie są **niezbędne** w celu przywrócenia rentowności przedsiębiorstwa”.

- (326) W celu przeanalizowania, czy wysiłek badawczo-rozwojowy w projekcie „50CO₂Cars” stanowi środek wewnętrzny mający na celu poprawę rentowności zagrożonego przedsiębiorstwa, który mógłby, w stosownym przypadku, zostać w związku z tym zawarty w planie restrukturyzacji (motyw 35 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji), analiza przedstawiona przez Komisję w motywach 168–217 decyzji o wszczęciu postępowania wpisała się bezpośrednio w przepisy pkt 36 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji, z których wynika wyraźnie, że „okoliczności, które doprowadziły do trudności przedsiębiorstwa” muszą służyć jako podstawa oceny, czy zaproponowane środki są dostosowane. Dlatego, w decyzji o wszczęciu postępowania, Komisja zbadała kolejno:

- a) w motywach 168–192, czy projekt „50CO₂Cars” może pomóc grupie PSA w nadrobieniu zaległości w zakresie badań i rozwoju, które władze francuskie przedstawiły w motywie 16 jako jedną z trudności strukturalnych napotkanych przez grupę;
- b) w motywach 193 i 194, czy projekt „50CO₂Cars” może pomóc grupie PSA w zracjonalizowaniu jej narzędzia przemysłowego i struktury jej kosztów, a w szczególności jej kosztów pracy, ponieważ czynniki te przedstawiono w motywie 15 jako inne trudności strukturalne, z którymi boryka się grupa PSA;
- c) w motywach 208–217, czy nowe technologie typu „mild-hybrid” objęte projektem „50CO₂Cars” mogą stanowić odpowiedź na trudności PSA, nie tylko koniunkturalne (recesja na rynku europejskim opisana w motywie 11 decyzji o wszczęciu postępowania), ale również strukturalne (efekt nożyc określony w motywie 14 decyzji o wszczęciu postępowania).

- (327) Decyzję o wszczęciu postępowania oparto zatem na informacjach wspomnianych przez władze francuskie podczas etapu wstępnego badania jako okoliczności, które doprowadziły do trudności przedsiębiorstwa. W żaden sposób Komisja nie przedstawiła katalogu łącznych lub wyłącznych kryteriów pozwalających sprawdzić, czy projekt „50CO₂Cars” jest „dostosowany” do restrukturyzacji grupy.

⁽⁴⁷⁾ Jak uściślono w motywie 39 powyżej, zasady ramowe dotyczące B+R+I nie mają zastosowania w przypadku zagrożonych przedsiębiorstw, a wyłączenie to dotyczy całego okresu obowiązywania planu restrukturyzacji, jak uściślono w pkt 16 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji: „Od momentu, w którym plan restrukturyzacji lub likwidacji, dla którego wnioskowano o pomoc, został ustanowiony i jest wdrażany, każda kolejna pomoc jest uznawana za pomoc w celu restrukturyzacji”.

- (328) Należy stwierdzić, że podczas etapu wstępnego badania władze francuskie wspomniały o tendencji na rynku, w ramach której sprzedaż pojazdów z silnikami Diesla zastępowana jest sprzedażą pojazdów z silnikiem benzynowym (wspomnianej w motywie 210 decyzji o wszczęciu postępowania i przypomnianej w motywie 147 powyżej) nie jako o jednej z przeszkód dla przywrócenia rentowności grupy PSA, ale jako o zwykłym elemencie kontekstu, pomimo którego istniała, jak wskazano w motywie 214 decyzji o wszczęciu postępowania, „zgodnie z badaniami rynku przeprowadzonymi przez PSA (...) możliwość rynkowa w zakresie ekonomicznych systemów hybrydyzacji z wykorzystaniem silników Diesla”.
- (329) W każdym razie celem niniejszego formalnego postępowania jest zapewnienie państwu członkowskiemu możliwości przedstawienia wszelkich uzasadnień, które uznaje za niezbędne, dotyczących adekwatności badanej pomocy, a w szczególności zwrócenia uwagi na okoliczności, które doprowadziły do trudności przedsiębiorstwa, których nie opisano podczas wstępnego etapu. Właśnie to władze francuskie mogły zrobić w przedmiotowym przypadku.

b) Analiza wkładu projektu „50CO₂Cars” w restrukturyzację grupy PSA

- (330) Z uwag władz francuskich (podsumowanych w motywach 147–151 powyżej) wynika, że projekt „50CO₂Cars” ma na celu opracowanie technologii ograniczającej zużycie paliwa i emisji CO₂ przez silniki Diesla za „przystępną” cenę.

(i) Wkład w pokonywanie trudności strukturalnych grupy PSA

- (331) **Odwroćenie tendencji spadkowej sprzedaży silników Diesla:** w decyzji o wszczęciu postępowania w motywie 211 Komisja wyraziła wątpliwości, czy inwestycja w badania i rozwój, której celem jest opracowanie technologii hybrydyzacji silników Diesla, jest spójna z planem restrukturyzacji, podczas gdy tendencja obserwowana ostatnio na rynku (i przewidywana na następne lata) świadczy raczej o zastępowaniu sprzedaży silników Diesla silnikami benzynowymi.
- (332) W tej kwestii z uzasadnień przedstawionych przez Francję w motywie 148 powyżej wynika, że wobec obecnego podziału narzędzi produkcyjnych grupy PSA (ukierunkowanych głównie na pojazdy z silnikiem Diesla, które odpowiadają [60–80]* % sprzedaży w Europie w 2012 r.) strategia mająca na celu „uleganie” procesowi zastępowania silników Diesla silnikami benzynowymi zamiast do niego „dołączyć” może być mniej odpowiednia, w perspektywie krótko- i średnioterminowej, dla przywrócenia rentowności grupy. Komisja zauważyła w związku z tym, że w swoich uwagach w motywie 203 powyżej, producent Toyota przyznaje, że może istnieć rynek dla hybrydowych silników Diesla, nawet jeżeli uważa, że ich sprzedaż powinna być mniejsza niż sprzedaż hybrydowych silników benzynowych z powodu relatywnego dodatkowego kosztu technologii Diesla. Z tej perspektywy opracowywanie „przystępnych cenowo” hybrydowych silników diesla deklarowane w ramach projektu „50CO₂Cars” może mieć wkład, w zwalczanie spadku sprzedaży silników Diesla, której doświadcza obecnie grupa PSA. W dłuższej perspektywie czasowej, jeżeli obserwowana dotychczas tendencja w zakresie funduszy będzie trwała nadal (tak że sprzedaż pojazdów hybrydowych z silnikiem benzynowym będzie nadal większa niż sprzedaż pojazdów hybrydowych z silnikiem Diesla), jak przewiduje przedsiębiorstwo Toyota, najważniejsze części składowe systemu hybrydyzacji „50CO₂Cars” będą mogły zostać dostosowane do podstaw silników benzynowych (zob. motyw 50 decyzji o wszczęciu postępowania).
- (333) W konsekwencji Komisja zgadza się z opinią władz francuskich, zgodnie z którą strategia PSA mająca na celu rozwijanie technologii, która może przywrócić proekologiczny wizerunek i podtrzymać atrakcyjność gospodarczą silników Diesla wśród konsumentów, w szczególności europejskich, może poprawić krótko-/średnioterminową rentowność narzędzia przemysłowego grupy PSA, a tym samym wnieść wkład w przywrócenie jej rentowności w perspektywie planu restrukturyzacji.
- (334) **Nadrobienie zaległości w zakresie badań i rozwoju:** chociaż władze francuskie kwestionują adekwatność tego kryterium, z motywu 152 lit. c) powyżej wynika, że projekt „50CO₂Cars” pozwala uzupełnić zaległości grupy w zakresie badań i rozwoju, w szczególności jeżeli chodzi o wydajność przeprowadzonych działań w zakresie innowacji technologicznej (połączenie środków w konsorcjum badawczym pod patronatem ADEME), standaryzację niektórych części (w szczególności mechanizmu napędowego), technologie ograniczające zużycie paliwa/emisje w silnikach Diesla, przekładnie DCT. Starania te mają na celu dostarczenie konsumentom bardziej „przystępnych cenowo” systemów hybrydyzacji, ponieważ architektura hybrydowego układu napędowego będzie w znacznym stopniu ustandaryzowana i zoptymalizowana pod względem efektywności energetycznej i kosztu produkcji.
- (335) W motywie 184 powyżej GM podkreśla rozpowszechnienie projektów technologicznych ograniczających emisje gazów realizowanych przez producentów, a w motywie 189 powyżej przedsiębiorstwo Fiat potwierdza, że normy emisji CO₂ określone przez europejskie regulacje stanowią wyzwanie, które każdy z nich będzie musiał podjąć.

Przedsiębiorstwo Toyota, ze swojej strony, również uważa, że opracowywanie technologii środowiskowych będzie kluczowym czynnikiem sprzedaży dla producentów (zob. motyw 203 powyżej). W kontekście „rozwoju technologicznego” w zakresie ograniczenia zużycia paliwa/emisji CO₂, nie zapominając o trudności z przewidzeniem przyszłych komercyjnych rynków zbytu dla prowadzonych obecnie badań, Komisja uważa, że utrzymanie przez zagrożonego producenta samochodów pewnego poziomu ambicji technologicznej pozostaje gwarancją powodzenia jego restrukturyzacji. Istnieje ryzyko, że nagromadzone zaległości w zakresie badań i rozwoju mogą natomiast wywrzeć znaczny wpływ na perspektywę ożywienia jego sprzedaży w krótkiej/średniej perspektywie czasowej, a w związku z tym na jego szanse przywrócenia rentowności.

(336) W świetle wszystkich powyższych uwag Komisja stwierdza, że projekt „50CO₂Cars” może pomóc w naprawieniu niektórych spośród trudności strukturalnych, których doświadcza grupa PSA.

(ii) *Dostosowanie narzędzia przemysłowego do celów technologii typu „mild-hybrid”*

(337) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości, czy środki przewidziane na opracowanie technologii typu „mild-hybrid” są spójne z racjonalizacją zdolności przewidzianą w reszcie planu restrukturyzacji.

(338) Z motywu 154 powyżej wynika, że zakres inwestycji przemysłowych, które stały się niezbędne w związku z realizacją projektu „50CO₂Cars”, a w szczególności dostosowania zdolności produkcyjnej do nowych silników Diesla i systemów hybrydyzacji, pozostanie ograniczony w porównaniu z ogółem inwestycji przewidzianych w całym okresie obowiązywania planu restrukturyzacji. Ich wpływ finansowy włączono ponadto do wyliczeń przekazanych przez władze francuskie. Ponadto, jeżeli chodzi o przekładnie, Komisja uważa, podobnie jak władze francuskie, że internalizacja produkcji zlecanej obecnie dostawcom japońskim wniesie wkład, w przypadku powodzenia projektu „50CO₂Cars”, w przywrócenie rentowności PSA, przywracając marżę producenta i zwalniając ją jednocześnie z kosztów logistycznych i ryzyka walutowego.

(339) Na podstawie tych informacji Komisja stwierdza, że dostosowanie narzędzia przemysłowego PSA do celów technologii typu „mild-hybrid” wpisuje się w logikę restrukturyzacji i przywrócenia rentowności grupy.

(iii) *Zwrócenie przedsiębiorstwa w kierunku nowej i rentownej działalności*

(340) W swoich uwagach (podsumowanych w motywie 189 powyżej) przedsiębiorstwo Fiat wskazało, że wydaje się, iż silnik, którego przygotowanie jest celem projektu „50CO₂Cars” jest technicznie „wykonalny”, ale istnieje w związku z tym ryzyko zwiększenia kosztu jednostkowego wyposażonych pojazdów, tak że rozpowszechnianie opracowanej technologii na dużą skalę będzie niemożliwe pod względem ekonomicznym.

(341) W tej kwestii Komisja zauważa, że obecna wysoka cena technologii typu „full-hybrid” świadczy o tym, że przygotowano je wyłącznie dla górnych segmentów rynku (pojazdy luksusowe). Przewidziana strategia i starania w zakresie badań i rozwoju realizowane przez PSA i jej partnerów mają właśnie na celu znalezienie technologii hybrydyzacji stanowiącej lepszy kompromis między kosztem i wynikami niż dostępne obecnie rozwiązania: zmniejszenie o [10–20]* % emisji CO₂ w porównaniu z odpowiednim pojazdem niehybrydowym przy koszcie niższym o [70–80]* % w porównaniu z kosztem rozwiązania HY425.

(342) W motywie 216 decyzji o wszczęciu postępowania Komisja przyznała jednak z żalem, że nie może ocenić wpływu nowych technologii typu „mild-hybrid” na sprzedaż i rentowność grupy PSA i zaznaczyła, że chce zapoznać się z wskaźnikami finansowymi służącymi zwyczajowo do analizy adekwatności tego rodzaju inwestycji w badania i rozwój, jak również z analizą zagrożeń, które mogą wpłynąć na rentowność projektu.

(343) Z motywu 150 powyżej wynika, że w ramach planu restrukturyzacji brak pomocy państwa przeznaczonej konkretnie na projekt „50CO₂Cars” zmusiłby PSA do realizacji projektu „alternatywnego” polegającego na zmniejszeniu do minimum inwestycji w badania i rozwój, aby mogła nadal przestrzegać zmian regulacyjnych

w zakresie emisji CO₂. Wskaźnik finansowy przedstawiony przez władze francuskie w tabeli 15 w motywie 155 lit. b) powyżej jest zaktualizowaną wartością netto (zwaną dalej „NPV”) zwaną „zróznicowaną”, która w odróżnieniu od „standardowej” NPV (która odpowiada zaktualizowanej sumie przepływów pieniężnych – dodatnich i ujemnych – generowanych przez inwestycję), nie pozwala ocenić rentowności inwestycji samej w sobie, lecz różnicę rentowności dwóch inwestycji, w niniejszym przypadku projektu „50CO₂Cars” (z pomocą państwa lub bez niej) i projektu „alternatywnego”.

- (344) Uwzględniając, że niezależnie od przyjętej stopy dyskontowej (odpowiednio [10–13]* % lub [13–15]* %), projekt alternatywny posiada nadal wyższą VPN niż VPN projektu „50CO₂Cars” bez pomocy (między [60–100]* mln EUR w przypadku eDCT, między [20–70]* mln EUR w przypadku osprzętu silnika), władze francuskie stwierdzają, że w przypadku braku pomocy przedsiębiorstwo uzyskałoby spontaniczną „zachętę” do prowadzenia projektu alternatywnego zamiast „50CO₂Cars”. Komisja kwestionuje jednak ważność tego rozumowania, zauważając, że powinno ono logicznie prowadzić do stwierdzenia, że w przypadku stopy dyskontowej wynoszącej [13–15]* %, w odniesieniu do której władze francuskie stwierdziły w sposób dorozumiany, że stopa ta może być stopą opisującą najlepiej obecne „podstawy” warunków finansowania przedsiębiorstwa, nawet jeżeli wydaje się, że stopa wynosząca [10–13]* % jest stopą przyjmowaną na ogół w celu oceny rentowności jej inwestycji, PSA wybrałaby również chętniej projekt alternatywny niż projekt „50CO₂Cars”, ponieważ względna rentowność dwóch z jej elementów byłaby wyższa: [50–60]* mln EUR w przypadku eDCT i [20–30]* mln w przypadku osprzętu silnika.
- (345) Ostatecznie Komisja uważa, że:
- a) z jednej strony warunki, które proponowany wskaźnik „zróznicowany” może pozwolić osiągnąć są zbyt uzależnione od założeń *ad hoc* dotyczących stopy dyskontowej zastosowanej w celu obliczenia „zróznicowanej” NPV;
 - b) z drugiej strony struktura tego wskaźnika nie pozwala przeprowadzić oceny ekonomicznej ogólnego wpływu projektu „50CO₂Cars” na sprzedaż i prognozy finansowe grupy, a tylko porównać, w sposób przyrostowy, osiągnięty zysk (odpowiednio poniesione wydatki) w przypadku realizacji projektu „50CO₂Cars” w porównaniu z tym, co pozwoliłby osiągnąć, w odniesieniu do dwóch tylko elementów, projekt alternatywny.
- (346) Wskaźniki finansowe przedstawione przez Francję nie pozwalają na uwzględnienie skutków „systemu” „mild-hybrid”, którego opracowanie jest celem projektu „50CO₂Cars”. Komisja stwierdza, że w przeciwieństwie do projektu alternatywnego, projekt „50CO₂Cars” pozwala z jednej strony znaleźć odpowiedź na kilka trudności strukturalnych, których doświadcza obecnie grupa PSA: projekt pozwoli jej poprawić sytuację w zakresie standaryzacji części składowych i uzupełnić pewne zaległości grupy w zakresie badań i rozwoju. Ograniczony zasięg projektu alternatywnego nie pozwala okazywać takiej ambicji. Ponadto zmiany przyrostowe przewidziane w projekcie alternatywnym, którego celem jest tylko uzyskanie możliwości spełnienia norm regulacyjnych w zakresie emisji CO₂, są prawdopodobnie niewystarczające w celu skutecznej walki ze spadkiem sprzedaży pojazdów z silnikiem Diesla, któremu grupa musi sprostać. Ponadto w celu przeprowadzenia oceny spójności środków niezbędnych do realizacji każdego z tych projektów z planem restrukturyzacji Komisja porównała ogólne koszty projektu „50CO₂Cars” (czyli [300–400]* mln EUR zgodnie z tabelą 4 w motywie 41 powyżej) oraz dodatkowe koszty i ryzyko przemysłowe, które powoduje projekt alternatywny: możliwa strata marży spowodowana tym zjawiskiem nie jest nieznaczna, skoro w motywie 148 powyżej oceniono ją na [500–700]* mln EUR.
- (347) Ostatecznie Komisja uważa, że w przeciwieństwie do poprawy przyrostowej przewidzianej w projekcie alternatywnym, zmiana technologiczna, która jest celem projektu „50CO₂Cars”, może dać PSA, w przypadku powodzenia, potencjał wzrostu w perspektywie 2020 r., pozwalając grupie PSA dokonać „dywersyfikacji w kierunku nowych i rentownych rodzajów działalności”. Projekt „50CO₂Cars” przyczynia się w związku z tym lepiej do przewrócenia rentowności grupy niż zrobiłby to projekt alternatywny.
- (iv) Częściowy wniosek dotyczący wkładu projektu „50CO₂Cars” w restrukturyzację grupy PSA
- (348) Z powyższej analizy wynika, że jako element planu restrukturyzacji projekt „50CO₂Cars” ma pozytywny wkład w przywrócenie rentowności grupy PSA: dostosowanie jej narzędzia przemysłowego, które stało się niezbędne w związku z realizacją projektu, jest zgodne ze strategią i ze środkami dostępnymi w przypadku restrukturyzacji, a w przypadku powodzenia projekt będzie miał wkład nie tylko w naprawienie skutków trudności strukturalnych przedsiębiorstwa (silna wrażliwość na zmiany sprzedaży silników Diesla w Europie i zaległości w niektórych dziedzinach badań i rozwoju), ale pozwoli również zdywersyfikować produkcję grupy w kierunku „nowych i rentownych” rodzajów działalności, które mogą jej zapewnić impuls wzrostu w perspektywie 2020 r.

8.4.2. PLAN PRZYWRÓCENIA RENTOWNOŚCI BPF

- (349) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja stwierdziła, że trudności BPF wynikają z jego współzależności z grupą PSA, która doprowadziła do obniżenia ratingu banku w dniu 14 lutego 2013 r. przez S&P na BB+ w ratingu spekulacyjnym (*non-investment grade*), pomimo zatwierdzenia pomocy na ratowanie.
- (350) W swoich uwagach w decyzji o wszczęciu postępowania Komisja uważa, że władze francuskie pozwoliły rozwiązać wątpliwości dotyczące zwiększenia wielkości bilansu i wskaźnika kredytów zagrożonych BPF.
- (351) Komisja utrzymuje zatem wnioski, do którego doszła w decyzji o wszczęciu postępowania i którego nie zakwestionowała żadna z zainteresowanych stron, a mianowicie że problem, jakiemu musi sprostać BPF, jest problemem z płynnością, który wynika wyłącznie z jego związku z grupą PSA. W konsekwencji w zakresie, w jakim można było rozwiązać wątpliwości dotyczące przywrócenia rentowności grupy, należy uznać, że podobnie wygląda sytuacja w przypadku planu przywrócenia rentowności BPF.

8.5. ZAPOBIEGANIE WSZELKIM NADMIERNYM ZAKŁÓCENIOM KONKURENCJI

8.5.1. ANALIZA KONIECZNOŚCI WPROWADZENIA ŚRODKÓW WYRÓWNAWCZYCH

- (352) W pkt 38 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji przewidziano, że aby Komisja mogła zezwolić na pomoc restrukturyzacyjną, należy wprowadzić środki wyrównawcze, tak aby zmniejszyć negatywne skutki dla warunków wymiany handlowej. W przeciwnym razie pomoc należy uznać za „sprzeczną ze wspólnym interesem” i dlatego niezgodną ze wspólnym rynkiem. Warunek ten często przybiera postać ograniczenia obecności, jaką przedsiębiorstwo może zachować na swoim rynku lub rynkach po zakończeniu okresu restrukturyzacji.
- (353) Dla przypomnienia władze francuskie zaproponowały początkowo następujące środki wyrównawcze: dalsze ograniczenie CAPEX („capital expenditures”), rezygnacja ze zdolności produkcyjnych fabryki Sevelnord na rzecz konkurencyjnego przedsiębiorstwa, zaprzestanie opracowywania i produkcji technologii hybrydowej typu „plug-in” i środek ustalający maksymalny wskaźnik penetracji BPF.
- (354) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości dotyczące uznania niektórych z tych środków za środki wyrównawcze lub ich wystarczającego charakteru z uwagi na warunki ich realizacji.
- (355) Po zakończeniu niniejszego formalnego postępowania wyjaśniającego Komisja uważa, że przynajmniej w odniesieniu do środków, co do których PSA podjęła decyzję i które zrealizowała przed zgłoszeniem planu restrukturyzacji, środków opisanych w sekcji 2.4.5 powyżej nie można uznać za „środki wyrównawcze” w rozumieniu pkt 38 i nast. wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji, ale odpowiadają one raczej wyborom strategicznym, które „w dowolnym stopniu byłyby konieczne, aby przywrócić rentowność” grupy.
- (356) W piśmie z dnia 23 lipca 2013 r. władze francuskie zdecydowały jednak wycofać ogół środków wyrównawczych zgłoszonych w dniu 12 marca 2013 r., z wyjątkiem środka dotyczącego ustalenia maksymalnego wskaźnika penetracji BPF, który zmieniono w sposób opisany w sekcji 8.5.2 poniżej.
- (357) W konsekwencji Komisja odnotowuje wycofanie środków i uważa, że nie ma obowiązku, aby wypowiedała się w związku z tym na temat następujących środków:
- dalsze ograniczenie CAPEX („capital expenditure”), a w szczególności wstrzymanie produkcji modeli Citroën 6 – Peugeot 607, wstrzymanie i nieprzedłużanie produkcji modelu Bipper/Nemo i wstrzymanie produkcji silników Diesla o pojemności powyżej 2 litrów;
 - rezygnacja ze zdolności produkcyjnych fabryki Sevelnord na rzecz konkurencyjnego przedsiębiorstwa; oraz
 - zaprzestanie opracowywania i produkcji technologii hybrydowej typu „plug-in”.
- (358) W ramach „środków wyrównawczych” Komisja przeprowadzi zatem analizę jedynie propozycji władz francuskich, której celem jest ustanowienie, od dolnego poziomu wynoszącego [26–29]* %, mechanizmu podwyższania kosztu gwarancji w zależności od wskaźnika penetracji BPF.

8.5.2. MECHANIZM PODWYŻSZANIA KOSZTU GWARANCJI PAŃSTWA W ZALEŻNOŚCI OD WSKAŹNIKA PENETRACJI BPF

- (359) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja zauważyła, że wydaje się, iż ograniczenie wskaźnika penetracji jest odpowiednim środkiem w celu ograniczenia wpływu wsparcia finansowego BPF na sprzedaż pojazdów PSA. Komisja miała jednak wątpliwości dotyczące rzeczywistego wpływu tego środka z uwagi na warunki jego realizacji. PSA zaproponowała zobowiązanie na rok 2013 dla każdego kraju europejskiego, aby nie przekraczał wskaźnika H2 z 2012 r. o elastyczności +1, co odpowiada wskaźnikowi wynoszącemu maksymalnie 33,4 %. Wydaje się, że w ograniczeniu tym ujęto już przewidywany wzrost na 2013 r., przy czym w 2012 r. wskaźnik wyniósł 29,8 %. Ponadto, na lata 2014 i 2015, władze francuskie proponowały, aby wskaźnik penetracji agregowano w obrębie G10 BPF z poprzedniego roku, po dostosowaniu o zmianę wskaźnika penetracji porównywalnych banków wymienionych przez PSA (banki wewnętrzne przedsiębiorstw Renault, Ford, BMW, VW i Daimler), przewidując jednocześnie jego dolny poziom. Zmiana ta wiązałaby się dla PSA z elastycznością, która mogła ograniczyć wiążący charakter, a tym samym skuteczność tego środka.
- (360) Pozostały kwestie dotyczące identyczności porównywalnych banków zaproponowanych przez PSA (obecnie jedynie wskaźniki penetracji banków wewnętrznych przedsiębiorstw Renault i Volkswagen, podczas gdy inni producenci, tacy jak Ford lub Fiat, są również bliskimi konkurentami). W związku z faktem, że wskaźniki penetracji różnią się znacznie na przestrzeni krajów, BPF mógł skoncentrować swoje zdolności udzielania pożyczek na segmentach, w których jest w największym stopniu obecny, i rozwinąć w ten sposób agresywną strategię handlową wobec konkurencyjnych przedsiębiorstw.
- (361) Władze francuskie odpowiedziały na argumenty Komisji w swoich uwagach do decyzji o wszczęciu postępowania (zob. motyw 173). Zgodziły się w szczególności rozszerzyć zakres przyjętych porównywalnych przedsiębiorstw o banki wewnętrzne przedsiębiorstw Fiat i Ford. Jeżeli chodzi pozostałe kwestie, utrzymały zasadę mechanizmu zaproponowanego w zgłoszeniu. Według nich, jeżeli chodzi o szczegółowość wskaźników penetracji, żaden producent nie informuje o swoich wskaźnikach penetracji w podziale na segment. Jeżeli chodzi o elastyczność mechanizmu, uważają, że jest ona niezbędna w celu umożliwienia dostosowania BPF do przewidywanych zmian na rynku i nie powoduje żadnego zmniejszenia skuteczności i wiążącego charakteru tego środka. Komisja odnotowuje uwagę władz francuskich dotyczącą możliwej elastyczności wprowadzonej w związku ze stosowaniem ogólnego wskaźnika penetracji w przypadku środka wyrównawczego nałożonego na BPF: z motywu 177 powyżej wynika, że [...] % finansowania przyznanego przez BPF dotyczy segmentów B i C oraz pięciu następujących krajów: Francja, Zjednoczone Królestwo, Niemcy, Hiszpania i Włochy. Wobec tych statystyk Komisja uważa, że można oddalić ryzyko, że środek wyrównawczy będzie nieskuteczny z powodu zbyt dużej elastyczności, którą umożliwi stosowanie ogólnego wskaźnika penetracji.
- (362) Na wstępie Komisja zauważa, że według władz francuskich środek wyrównawczy dotyczący wskaźnika penetracji stanowi „najbardziej ukierunkowany środek, który najlepiej zapobiega ewentualnym zakłóceniom konkurencji, które mogłyby wyniknąć bezpośrednio z przyznania pomocy w formie gwarancji dla Banque PSA. Taki środek pozwala zrozumieć należycie związek między konsekwencjami przyznania gwarancji państwa na działalność Banque PSA i sprzedażą pojazdów.”⁽⁴⁸⁾.
- (363) Ponadto Komisja zauważa, że wszyscy producenci potwierdzili w swoich uwagach znaczącą rolę banku wewnętrznego w finansowaniu sprzedaży samochodów. Przedsiębiorstwo Toyota podkreśla, że bank wewnętrzny pozwala poprawić lojalność konsumentów w stosunku do marki o około 15 % i że wskaźnik penetracji jest wyższy w segmentach obejmujących małe modele. Przedsiębiorstwo Fiat uważa, że banki wewnętrzne producentów stanowią nadzwyczaj skuteczne instrumenty sprzedaży i marketingu. Przyłącza się do uwag przedsiębiorstwa Toyota dotyczących ich roli w zakresie poprawiania lojalności klientów i dodaje, że odgrywają one także ważną rolę w zakresie wspierania procesu sprzedaży, w szczególności zastępując „klasyczne” instytucje finansowe, które ograniczają udzielanie tego rodzaju pożyczek. Przedsiębiorstwo Fiat uważa, że gwarancja publiczna przyznana BPF będzie miała zatem bezpośredni, natychmiastowy i bardzo negatywny wpływ na konkurentów grupy PSA.
- (364) Wobec jednomyślności zainteresowanych stron w odniesieniu do centralnej roli banku wewnętrznego w finansowaniu sprzedaży producentów samochodów i bardzo negatywnego wpływu na konkurencję, który wynika bezpośrednio z przyznania gwarancji na rzecz BPF, Komisja uważa, że potwierdzono adekwatność środka, który ma na celu ograniczenie możliwości wykorzystania przez BPF gwarancji publicznej w celu nadmiernego zwiększenia jego zdolności finansowania na niekorzyść banków wewnętrznych jego konkurentów, którzy nie korzystają ze wsparcia publicznego.
- (365) W piśmie dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r. władze francuskie zobowiązały się wprowadzić zmiany, opisane w sekcji 7.2 powyżej, w celu zrekompensowania zakłócenia konkurencji powstałego w związku z gwarancją państwa dla BPF.

⁽⁴⁸⁾ Pkt 234 uwag.

- (366) W celu ograniczenia skutków zakłócenia konkurencji, które spowodowała gwarancja, jednocześnie zapewniając BPF pewną elastyczność w reagowaniu na ewentualne zmiany na rynku, zaproponowane zobowiązanie przybiera postać dodatkowego wynagrodzenia za gwarancję w zależności od wskaźnika penetracji BPF. Zasada zobowiązania jest następująca: przewiduje się zwiększenie wynagrodzenia za gwarancję, w przypadku gdy BPF przekroczy dolny wskaźnik penetracji ustalony na $[26-29]^*$ % dla agregatu G10. Komisja zauważa z jednej strony, że wydaje się, iż zakres tego agregatu (Niemcy, Austria, Belgia, Włochy, Hiszpania, Niderlandy, Portugalia, Szwajcaria, Francja, Zjednoczone Królestwo) jest najbardziej reprezentatywny, spośród dostępnych wskaźników, dla rynku europejskiego⁽⁴⁹⁾. Ponadto wydaje się, że mechanizm ten jest odpowiedni w celu spełnienia zasady środków wyrównawczych (które mają na celu ograniczenie zakłócenia konkurencji), zapewniając jednocześnie przywrócenie rentowności. W przypadku połączenia podwyższenia wskaźnika penetracji z wzrostem wynagrodzenia za gwarancję, zdolność BPF do oferowania szczególnie atrakcyjnych warunków finansowania dzięki gwarancji zostanie ograniczona do tego, co jest niezbędne w celu zapewnienia rentowności, przy jednoczesnym ograniczeniu zakłóceń konkurencji. Grupa nie zapłaci wynagrodzenia powyżej kwoty, którą pozwala sfinansować jej sytuacja kapitałowa, ponieważ grupa będzie miała możliwość utrzymania wskaźnika penetracji na poziomie odpowiadającym pewnemu poziomowi wynagrodzenia. Wynagrodzenie będzie rosło wraz ze wskaźnikiem penetracji aż do osiągnięcia 491 punktów bazowych (szacowany wskaźnik rynkowy). Wykres 2 poniżej ilustruje związek między wynagrodzeniem za gwarancję i wskaźnikiem penetracji PSA (dokładne dane liczbowe, zob. tabela 17 w motywie 250 powyżej).

Wykres 2

Związek między wynagrodzeniem za gwarancję (w punktach bazowych) i wskaźnikiem penetracji G10 (w %)

[...]*

- (367) W analizie wpływu tego środka należy, między innymi, uwzględnić teoretyczny wskaźnik penetracji, który PSA mogłaby otrzymać w przypadku braku pomocy (zwany dalej „alternatywnym wskaźnikiem penetracji”). Komisja przypomina, że w przypadku braku gwarancji państwa, obniżenie ratingu BPF i zmniejszenie jego zdolności finansowania spowodowałyby związane z nimi zmniejszenie produkcji pożyczek, które doprowadziłyby do zmniejszenia o $[5-20]^*$ % sprzedaży w ramach działalności motoryzacyjnej⁽⁵⁰⁾. Obrót działu samochodowego PSA, realizowany dzięki finansowaniu banku wewnętrznego, wyniesie według władz francuskich $[6\ 000-7\ 000]^*$ mln EUR w przypadku braku pomocy i $[35\ 000-40\ 000]^*$ mln EUR w przypadku istnienia pomocy (uwzględniając przewidywane zmniejszenie sprzedaży o około $[10-20]^*$ %). Te dane liczbowe wskazują zatem, że teoretyczny wskaźnik penetracji BPF wyniesie około $[15-20]^*$ %. Innymi słowy, gdyby BPF nie otrzymał gwarancji państwa, jego zdolność finansowania uległaby zmniejszeniu w stopniu powodującym znaczne zmniejszenie jego wskaźnika penetracji. Ponadto spowodowałyby to równoległe zmniejszenie sprzedawanych ilości, uwzględniając centralną rolę banków wewnętrznych w sprzedaży samochodów. Według władz francuskich taki spadek nie pozwoli na przywrócenie rentowności i włączy PSA do błędnego koła powtarzającego się obniżania jej ratingu i ratingu BPF, powodując tym samym dodatkowe straty dla grupy.
- (368) Ten alternatywny wskaźnik penetracji pozwala skwantyfikować orientacyjnie dolną granicę, którą należy uwzględnić przy kalibracji środka wyrównawczego. Minimum powinno mieścić się na poziomie przekraczającym ten teoretyczny wskaźnik szacowany na $[15-20]^*$ %. Dolny wskaźnik penetracji powinien również mieścić się na poziomie niższym od obecnego wskaźnika penetracji ($[29-31]^*$ % dla G10 w 2012 r.). Każdy środek wyrównawczy ma na celu zminimalizowanie wpływu pomocy państwa na konkurentów przedsiębiorstwa będącego beneficjentem. Gwarancja państwa już teraz pozwala BPF utrzymać jego obecny poziom wskaźnika penetracji (jak pokazuje alternatywny wskaźnik penetracji). Każdy środek wyrównawczy przyjmujący formę dodatkowego wynagrodzenia powinien zatem mieć już zastosowanie do obecnego wskaźnika penetracji.
- (369) Uwzględniając wskaźnik penetracji w wysokości $[29-31]^*$ %, opisaną powyżej dolną granicę $[15-20]^*$ %, prawdopodobne tendencje zwykłe opisane przez władze francuskie i znaczenie roli finansowania banków wewnętrznych dla działalności w zakresie sprzedaży samochodów, zobowiązanie do zwiększenia wynagrodzenia za gwarancję państwa od $[26-29]^*$ %⁽⁵¹⁾ uznaje się za odpowiedni środek, który może ograniczyć zakłócenia konkurencji. Wobec aktualnego wskaźnika penetracji zobowiązanie oznacza, że BPF powinien już zwiększyć

⁽⁴⁹⁾ Wskaźnik G5, zawarty we wskaźniku G10, obejmuje już, jak przypomniano w motywie (361) powyżej, [...] % finansowania przyznanego przez BPF.

⁽⁵⁰⁾ Pismo władz francuskich z dnia 7 grudnia 2012 r.: scenariusz alternatywny – wstępne skutki dla grupy PSA.

⁽⁵¹⁾ Należy również zauważyć, że ten wskaźnik penetracji wynoszący $[26-29]^*$ % jest znacznie niższy od wskaźnika penetracji zaproponowanego początkowo przez władze francuskie w pierwszej wersji środka wyrównawczego: to znaczy 33,4 %, jak wskazano w tabeli 7 w motywie 102.

wynagrodzenie za gwarancję o około [40–50]* punktów bazowych (co oznacza, że wynagrodzenie za gwarancję państwa wyniesie około [300–310]* punktów bazowych zamiast 260 punktów bazowych przewidzianych w pierwotnym protokole zawartym z państwem). Jeżeli BPF będzie chciał zwiększyć ten poziom penetracji, wynagrodzenie będzie wzrastało w proporcjach przewidzianych w tabeli 17 w motywie 250 powyżej⁽⁵²⁾. Jeżeli wskaźnik penetracji zmaleje, tak samo zmaleje dodatkowe wynagrodzenie⁽⁵³⁾. Zobowiązanie powoduje natychmiastowe zwiększenie kosztu gwarancji dla BPF, który będzie wzrastał w miarę zwiększania przez PSA udziału pojazdów finansowanych przez BPF w całkowitej sprzedaży.

- (370) Komisja uważa zatem, że środek ten pozwala rekompensować nadmierne zakłócenia konkurencji w rozumieniu pkt 38–40 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji.
- (371) Ponadto, pomimo strukturalnej nadwyżki zdolności, której doświadcza europejski przemysł motoryzacyjny, Komisja uważa, że dodatkowe zmniejszenie zdolności produkcyjnej grupy PSA nie stanowi w niniejszym przypadku najodpowiedniejszego rozwiązania:
- a) z jednej strony, jak wskazano w motywie 49 powyżej, przedsiębiorstwo wyraziło już zgodę na podjęcie znacznych wysiłków strukturalnych w swoich zakładach w Aulnay i w Rennes;
 - b) z drugiej strony, jak wyjaśniono w motywie 315 powyżej, gdyby w przyszłości niezbędne były nowe wysiłki w zakresie restrukturyzacji, korzystne wydaje się pozostawienie PSA strategicznego pola działania w wyborze środków, które będą realizowane w celu ustabilizowania jej sytuacji ekonomicznej, przy czym dodatkowe zmniejszenie zdolności jest tylko jednym z możliwych środków w tym względzie.

8.5.3. ZOBOWIĄZANIE DOTYCZĄCE MARŻY FINANSOWANIA PRYZNANEGO KONCESJONARIUSZOM

- (372) Komisja zauważa również, że władze francuskie zobowiązały się do tego, że PSA nie obniży średniej rocznej marży handlowej finansowania przyznanego koncesjonariuszom należącym do jej sieci poniżej średniej rocznej marży handlowej stwierdzonej w ciągu ostatnich 12 miesięcy na dzień 30 czerwca 2013 r. przez cały okres realizacji planu restrukturyzacji.
- (373) Komisja uważa, że zobowiązanie to pozwala nie zmniejszać wiążącego charakteru ograniczenia wskaźnika penetracji BPF. W przypadku utrzymania średniej marży handlowej dla koncesjonariuszy na poziomie, który obowiązywał w przypadku braku pomocy, BPF nie będzie mógł korzystać z gwarancji w celu realizacji agresywnej polityki handlowej wobec tych koncesjonariuszy.

8.5.4. PRZEKSZTAŁCENIE DOTACJI PRZEWIDZIANYCH POCZĄTKOWO NA REALIZACJĘ PROJEKTU „50CO₂CARS” W ZALICZKI ZWROTNE

- (374) W celu zapewnienia proporcjonalności środków wykorzystanych przez organ publiczny do utrzymania kompetencji technologicznych zagrożonego producenta Komisja uważa, że niezbędne jest, aby:
- a) działania w zakresie badań i rozwoju realizowane w ramach planu restrukturyzacji nie miały rozmiaru, który powodowałby pojawienie się ryzyka „wypierania konkurencji z rynku” wspomnianego przez Komisję w motywie 243 decyzji o wszczęciu postępowania;
 - b) w przypadku polepszenia się sytuacji znaczną część środków publicznych udostępnionych producentowi na utrzymanie jego kompetencji na poziomie „granicy technologicznej” zwrócono organowi przyznającemu pomoc w przypadku powodzenia projektu badawczo-rozwojowego i przywrócenia rentowności.
- (375) Jeżeli chodzi o pierwszy punkt, Komisja musi zatem sprawdzić, czy w przypadku realizacji projektu „50CO₂Cars” dynamiczne zachęty pozostałych producentów samochodów do dalszych starań w zakresie badań i rozwoju w dziedzinie hybrydyzacji zostaną znacznie (lub całkowicie) zmniejszone. Z uwag GM wynika, że chociaż kwoty środków publicznych przeznaczone na realizację projektu „50CO₂Cars” „nie są nieznaczące” w przypadku projektu badawczo-rozwojowego mającego na celu opracowanie systemu typu „mild-hybrid”, nie stanowią „znaczącej” kwoty w porównaniu z wydatkami całego sektora na badania i rozwój, a w każdym razie są „niewystarczające”, aby „uniemożliwić konkurującemu producentowi opracowanie własnego programu badawczo-rozwojowego w tej samej dziedzinie” (zob. motyw 184 powyżej). Ze swojej strony przedsiębiorstwo Fiat potwierdza również, że techniczne zaawansowanie, które pozwala uzyskać projekt „50CO₂Cars”, nie będzie

⁽⁵²⁾ Na przykład, jeżeli wskaźnik penetracji osiągnie [30–40]* % (w porównaniu z [29–31]* % obecnie), koszt gwarancji wzrośnie o [70–80]* punktów bazowych.

⁽⁵³⁾ Na przykład, jeżeli wskaźnik penetracji osiągnie [20–30]* % (w porównaniu z [29–31]* % obecnie), koszt gwarancji wzrośnie o [20–30]* punktów bazowych.

stanowiło bariery wejścia na rynek mogącej zniechęcać pozostałych producentów (zob. motywy 190 i 232 powyżej). Na podstawie tych uwag osób trzecich Komisja może zatem stwierdzić, że w niniejszym przypadku można oddalić ryzyko, że realizacja projektu „50CO₂Cars” spowoduje wypieranie konkurencji z rynku.

- (376) Jeżeli chodzi o drugi punkt, Komisja odsyła do środka wyrównawczego zaproponowanego przez władze francuskie w sekcji 7.5 powyżej, który ma na celu przekształcenie przewidzianych początkowo dotacji wynoszących 24,5 mln EUR w zaliczki zwrotne udzielane przez ADEME, tak że w przypadku polepszenia się sytuacji grupy PSA, państwo otrzyma zwrot całości kwot wypłaconych zaliczkowo przez państwo na realizację wspieranych działań w zakresie badań i rozwoju.
- (377) Ostatecznie Komisja uważa, że wsparcie publiczne na realizację projektu „50CO₂Cars” w ramach planu restrukturyzacji nie tylko nie może stanowić poważnego zagrożenia dla zachęt dla pozostałych producentów do kontynuowania starań w zakresie badań i rozwoju (brak wypierania konkurencji z rynku), ale pozostaje również proporcjonalne do celu przywrócenia rentowności grupy PSA w zakresie, w jakim władze francuskie zobowiązały się do tego, aby w przypadku polepszenia się sytuacji grupy dokonano zwrotu kwot wypłaconych zaliczkowo przez organ publiczny na wspieranie realizacji tego projektu badawczo-rozwojowego, dla pełnej zdyskontowanej kwoty, organowi przynającemu pomoc (zob. motyw 256 powyżej).

8.5.5. ZOBOWIĄZANIE DO NIEDOKONYWANIA TRANSAKЦИИ NABYCIA

- (378) Komisja zauważa ponadto, że władze francuskie zobowiązały się do tego, że PSA nie będzie obejmowała udziałów w innych przedsiębiorstwach lub nabywała aktywów przedsiębiorstw, przez okres obowiązywania planu restrukturyzacji, zgodnie z warunkami opisanymi w motywach 251 i nast., w przypadku kwot przewyższających 100 mln EUR rocznie. Na zasadzie odstępstwa od ogólnej zasady z motywów 251 i 252 powyżej przedsiębiorstwo Faurecia i jego spółki zależne będą mogły dokonywać transakcji nabycia, pod warunkiem uzyskania uprzedniej zgody Komisji, jak określono w motywie 253 powyżej. W swojej ocenie Komisja przyjmie pozytywnie nabycia, które (i) wnoszą wkład, bezpośrednio lub pośrednio, w przywrócenie rentowności grupy PSA, mając pozytywny wpływ na przewidywaną rentowność grupy PSA i (ii) nie stanowią obejścia obowiązku ograniczenia wpływu pomocy do absolutnego minimum niezbędnego do realizacji celów planu restrukturyzacji grupy PSA.
- (379) Komisja uważa ten środek za niezbędny i mogący rekompensować skutki zakłócenia konkurencji powstałe w wyniku przyznania pomocy.

8.5.6. POTRZEBA ŚRODKA WYRÓWNAWCZEGO DOTYCZĄCEGO GRUPY FMEA

- (380) Anonimowa osoba trzecia ocenia, że PSA powinna sprzedać swój udział w FMEA. Komisja zauważa, że uwagi wspomnianej osoby trzeciej dotyczą skargi badanej obecnie przez Komisję i nie są przedmiotem niniejszego postępowania. Nie ma powodu, aby odpowiadać na nią w ramach niniejszej decyzji.

8.6. POMOC OGRANICZONA DO MINIMUM: RZECZYWISTY WKŁAD NIEOBJĘTY POMOCA

- (381) Aby możliwe było zezwolenie na pomoc, zgodnie z pkt 43–45 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji, kwota i intensywność pomocy powinny być ograniczone do ścisłego minimum, koniecznego aby umożliwić podjęcie restrukturyzacji w świetle istniejących zasobów finansowych przedsiębiorstwa, jego akcjonariuszy lub grupy kapitałowej. Znaczący wkład beneficjentów pomocy w plan restrukturyzacji musi pochodzić z ich środków własnych, włącznie ze sprzedażą aktywów, które nie są niezbędne do dalszego istnienia przedsiębiorstwa lub z zewnętrznych źródeł finansowania na warunkach rynkowych.
- (382) Jak wskazano w motywach 246 i 247 decyzji o wszczęciu postępowania, Komisja przypomina, że warunek zgodności nie budzi szczególnych wątpliwości. Koszty restrukturyzacji, opisane w zgłoszeniu władz francuskich, wynoszą [1,3–1,8]* mld EUR. W celu finansowania swojej restrukturyzacji grupa PSA zrealizowała program sprzedaży aktywów, który przyniósł grupie kwotę 1,956 mld EUR środków płynnych (2,050 mld EUR pod względem pozycji finansowej netto). Dla przypomnienia kwota pomocy wynosi 571,9 mln EUR.
- (383) Ponadto Komisja uważa, że wymóg ograniczenia kwoty pomocy do ścisłego minimum, koniecznego aby umożliwić restrukturyzację, zapewniono również przez zobowiązanie władz francuskich do niedokonywania transakcji nabycia, zgodnie z warunkami opisanymi w motywach 251 i nast. Komisja uważa, że zobowiązanie to pozwala uniknąć sytuacji, w której grupa PSA będzie wykorzystywała potencjalnie dostępne zasoby finansowe w innym celu niż przywrócenie długoterminowej rentowności.

- (384) W konsekwencji Komisja uważa, że nie należy zmieniać oceny dokonanej w decyzji o wszczęciu postępowania w odniesieniu do spełnienia kryteriów z pkt 43–45 wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji.

8.7. ZASADA POMOCY JEDNORAZOWEJ

- (385) Zgodnie z pkt 72 i nast. wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji, pomoc na restrukturyzację może zostać przyznana tylko raz w okresie dziesięciu lat.
- (386) Władze francuskie uściśliły w zgłoszeniu z dnia 12 marca 2013 r., że grupa PSA nie korzystała z pomocy restrukturyzacyjnej w okresie ostatnich dziesięciu lat.
- (387) W konsekwencji zasada pomocy jednorazowej wymagana we wspomnianych wyżej wytycznych dotyczących ratowania i restrukturyzacji została zachowana.

9. WNIOSEK

- (388) Uwzględniając zobowiązania przyjęte przez władze francuskie, pomoc można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Pomoc państwa, którą Francja zamierza wdrożyć na rzecz grupy PSA Peugeot Citroën SA, w formie gwarancji państwa obejmującej emisję długu Banque PSA Finances dokonaną do dnia 31 grudnia 2016 r. w granicach kwoty 7 mld EUR (przy ekwiwalencie dotacji brutto wynoszącym 486 mln EUR) z jednej strony oraz w formie zaliczek zwrotnych wynoszących 85,9 mln EUR na realizację projektu badawczo-rozwojowego „50CO₂Cars” z drugiej strony, co odpowiada całkowitej kwocie pomocy wynoszącej 571,9 mln EUR, jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

Niniejszym wyraża się zgodę na przyznanie tej pomocy państwa.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Francuskiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 29 lipca 2013 r.

W imieniu Komisji
Joaquín ALMUNIA
Wiceprzewodniczący

ZAŁĄCZNIK

REALIZACJA I NIEZALEŻNY EKSPERT

1. WYZNACZENIE NIEZALEŻNEGO EKSPERTA

- (1) Władze francuskie podejmują zobowiązanie, że grupa PSA wyznaczy niezależnego eksperta odpowiedzialnego za szczegółowe sprawdzenie realizacji zobowiązań podjętych w piśmie dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r. („niezależny ekspert”) w okresie obowiązywania planu restrukturyzacji, czyli do dnia 31 grudnia 2015 r.
- (2) Niezależny ekspert musi być niezależny od grupy PSA. Ze względu na swoje funkcje, na przykład banku inwestycyjnego, konsultanta lub biegłego rewidenta, niezależny ekspert musi posiadać know-how i wiedzę niezbędne do wykonywania swojego pełnomocnictwa i nie może w żadnym momencie podlegać konfliktowi interesów. Niezależny ekspert będzie otrzymywał wynagrodzenie od grupy PSA w sposób, który nie może w żaden sposób zagrażać skutecznej i niezależnej realizacji jego zadań.
- (3) Władze francuskie przedłożą do uprzedniego zatwierdzenia przez Komisję Europejską, najpóźniej cztery tygodnie od dnia powiadomienia władz francuskich o przyszłej decyzji Komisji w sprawie SA.35611, listę co najmniej dwóch osób lub instytucji do wyznaczenia jako niezależnego eksperta.
- (4) Propozycje władz francuskich będą musiały być wystarczająco szczegółowe, aby umożliwić Komisji Europejskiej upewnienie się, że niezależny ekspert spełnia warunki, o których mowa w ramach niniejszego zobowiązania. Propozycje będą musiały w szczególności zawierać następujące informacje:
 - a) przygotowany projekt pełnomocnictwa określający szczegółowo wszystkie uzgodnienia umożliwiające niezależnemu ekspertowi wykonywanie jego zadań;
 - b) projekt planu prac określający szczegółowo sposób wykonywania przez niezależnego eksperta jego zadań.
- (5) Komisja Europejska może zatwierdzić lub odrzucić propozycje niezależnego eksperta, może także zatwierdzić projekt pełnomocnictwa, z zastrzeżeniem zmian, które uzna za przydatne do wypełniania zadań przez niezależnego eksperta. Jeżeli Komisja Europejska zatwierdzi tylko jedną z propozycji grupy PSA, grupa PSA mianuje daną osobę lub instytucję na stanowisko niezależnego eksperta i podejmie wszelkie niezbędne kroki, aby wspomnianą osobę lub instytucję mianować zgodnie z projektem pełnomocnictwa zatwierdzonym przez Komisję Europejską. W przypadku zatwierdzenia więcej niż jednej kandydatury grupa PSA ma swobodę decydowania o tym, którą z osób lub instytucji mianuje na stanowisko niezależnego eksperta. Niezależny ekspert zostanie mianowany w terminie jednego tygodnia od wydania zezwolenia Komisji, zgodnie z projektem pełnomocnictwa zatwierdzonym przez Komisję.
- (6) Jeżeli wszystkie propozycje władz francuskich zostaną odrzucone, władze francuskie zobowiązują się do tego, że grupa PSA zaproponuje Komisji Europejskiej co najmniej dwie inne osoby lub instytucje zgodnie z warunkami i procedurą przewidzianymi w niniejszym zobowiązaniu, w terminie dwóch tygodni od poinformowania przez Komisję Europejską o odrzuceniu pierwszej propozycji.
- (7) Jeżeli Komisja Europejska odrzuci nowe propozycje władz francuskich, Komisja powoła niezależnego eksperta, którego grupa PSA będzie musiała mianować zgodnie z projektem pełnomocnictwa zatwierdzonym przez Komisję.

2. ZADANIA I OBOWIĄZKI NIEZALEŻNEGO EKSPERTA

- (8) Niezależny ekspert ma obowiązek (i) udzielać wsparcia Komisji Europejskiej w sprawdzaniu, czy grupa PSA spełnia obowiązki, które na niej spoczywają zgodnie z pismem dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r. i (ii) wypełniania swoich zadań określonych we wspomnianym piśmie dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r. Niezależny ekspert ma obowiązek wykonywać swoje zadania zgodnie z planem prac zatwierdzonym przez Komisję Europejską, z ewentualnymi zmianami zatwierdzonymi przez Komisję. Komisja Europejska będzie mogła, z własnej inicjatywy lub na wniosek niezależnego eksperta lub grupy PSA, wydawać polecenia niezależnemu ekspertowi. Grupa PSA nie będzie mogła wydawać poleceń niezależnemu ekspertowi.
- (9) Zadaniem niezależnego eksperta jest zagwarantowanie spełnienia i pełnej realizacji wszystkich obowiązków określonych w piśmie dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r., jak również zapewnienie realizacji przez grupę PSA planu restrukturyzacji zgłoszonego Komisji Europejskiej w dniu 12 marca 2013 r.

- (10) Niezależny ekspert wypełnia następujące obowiązki:
- a) zaproponowanie Komisji Europejskiej w swoim pierwszym sprawozdaniu szczegółowego planu prac zawierającego opis sposobu sprawdzania przestrzegania pisma dotyczącego zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r.;
 - b) sprawdzanie pełnej i poprawnej realizacji planu restrukturyzacji przez grupę PSA, a w szczególności:
 - realizacji zobowiązań będących przedmiotem pisma z dnia 23 lipca 2013 r. i środków wyrównawczych opisanych w piśmie dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r.,
 - realizacji środków zapewniających rentowność opisanych w pkt 6 pisma dotyczącego zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r.;
 - c) zapewnienie przestrzegania wszystkich pozostałych zobowiązań opisanych w piśmie z dnia 23 lipca 2013 r.;
 - d) pełnienie wszystkich pozostałych funkcji, które mu powierzono w piśmie dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r.;
 - e) proponowanie grupie PSA środków, które uzna za przydatne dla przestrzegania zobowiązań będących przedmiotem pisma z dnia 23 lipca 2013 r.;
 - f) uwzględnianie zmian regulacyjnych mogących mieć wpływ na płynność i wypłacalność w celu kontrolowania zmian głównych odnośnych wskaźników finansowych w porównaniu z prognozami z planu restrukturyzacji grupy PSA;
 - g) przedstawienie projektu sprawozdania skierowanego do Komisji Europejskiej, władz francuskich i grupy PSA w terminie 30 dni od zakończenia każdego sześciomiesięcznego okresu. Komisja Europejska, władze francuskie i grupa PSA będą mogły proponować zmiany w terminie 5 dni roboczych. W terminie pięciu dni roboczych od dnia otrzymania uwag niezależny ekspert musi przygotować sprawozdanie końcowe, uwzględniające, w miarę możliwości i według jego uznania, otrzymane uwagi. Niezależny ekspert musi następnie wysłać swoje sprawozdanie do Komisji Europejskiej i do władz francuskich. Następnie może wysłać swoje sprawozdanie do grupy PSA. W żadnym przypadku nie może wysłać swojego sprawozdania do władz francuskich lub grupy PSA przed wysłaniem go do Komisji Europejskiej. Jeżeli sprawozdanie końcowe niezależnego eksperta zawiera informacje poufne wobec grupy PSA, niezależny ekspert ma obowiązek przesłania grupy PSA wersji nieopatrzonej klauzulą poufności.

W sprawozdaniu należy opisać w szczególności działania podjęte przez niezależnego eksperta w celu wypełniania jego zadań oraz przestrzeganie, przez grupę PSA, obowiązków, które na niej spoczywają zgodnie z pismem dotyczącym zobowiązań. Sprawozdanie musi umożliwić Komisji Europejskiej sprawdzenie, czy zarządzanie grupą PSA odbywa się zgodnie z obowiązkami zawartymi w piśmie dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r. W razie konieczności Komisja Europejska może określić bardziej szczegółowo, jakie informacje należy jej zdaniem umieścić w sprawozdaniu.

Poza wspomnianymi sprawozdaniami niezależny ekspert musi poinformować Komisję pisemnie, z należytą starannością, o każdym uchybieniu zobowiązaniom opisanym w piśmie z dnia 23 lipca 2013 r., które wzbudzą jego podejrzenia, wysyłając równoległe do grupy PSA wersję listu nieopatrzonej klauzulą poufności.

3. OBOWIĄZKI SPOCZYWAJĄCE NA GRUPIE PSA

- (11) Grupa PSA musi zapewnić, zgodnie z zasadami zachowania tajemnicy służbowej, współpracę, pomoc i informacje, których niezależny ekspert mógłby w uzasadniony sposób zażądać w celu wykonywania swoich zadań zgodnie ze swoim pełnomocnictwem oraz wymagać ich zapewnienia od swoich doradców. Niezależny ekspert musi mieć nieograniczony dostęp do wszystkich informacji, dokumentów lub archiwów, jak również do całej kadry zarządzającej i wszystkich pracowników grupy PSA, niezbędnych w celu wykonywania jego zadań. Grupa PSA musi zapewnić w swoich pomieszczeniach biuro dla niezależnego eksperta, a każdy pracownik grupy PSA musi wykazywać gotowość do spotkania z niezależnym ekspertem i do dostarczenia mu informacji potrzebnych w celu wykonywania jego zadań.
- (12) Z zastrzeżeniem zgody grupy PSA (której wydania nie można odmawiać lub opóźniać bez powodu) i na jej koszt niezależny ekspert może skorzystać z usług wybranych doradców, w szczególności doradców prawnych lub w zakresie finansowania przedsiębiorstwa, jeżeli uzna, że jest to niezbędne w celu wykonywania jego zadań zgodnie z pismem dotyczącym zobowiązań z dnia 23 lipca 2013 r. i pod warunkiem, że koszty i inne opłaty z nich wynikające będą rozsądne. Jeżeli grupa PSA odmawia niezależnemu ekspertowi możliwości skorzystania z usług takich doradców, Komisja może zatwierdzić ich powołanie po wysłuchaniu grupy PSA. Jedynie niezależny ekspert może wydawać polecenia wspomnianym doradcom.

4. ZASTĄPIENIE, ZWOLNIENIE I MIANOWANIE NIEZALEŻNEGO EKSPERTA

- (13) Jeżeli niezależny ekspert zakończy sprawowanie swoich funkcji określonych w zobowiązaniach opisanych w piśmie z dnia 23 lipca 2013 r. lub z jakiegokolwiek innego powodu, takiego jak pojawienie się konfliktu interesów dotyczącego niezależnego eksperta:
- a) Komisja może, po wysłuchaniu niezależnego eksperta, nałożyć na grupę PSA obowiązek jego zastąpienia;
 - b) grupa PSA może, po uzyskaniu zgody Komisji, zastąpić niezależnego eksperta.
- (14) Jeżeli niezależny ekspert zostanie odwołany ze swojego stanowiska zgodnie z sekcją 4 niniejszego załącznika, może zostać zobowiązany do dalszego pełnienia swoich funkcji aż do mianowania nowego niezależnego eksperta i przekazania mu wszystkich istotnych informacji, którymi dysponuje. Nowy niezależny ekspert zostanie mianowany zgodnie z procedurą opisaną w sekcji 1 niniejszego załącznika.
- (15) Z zastrzeżeniem pkt (13) niniejszego załącznika niezależny ekspert może zakończyć sprawowanie swoich funkcji dopiero po zwolnieniu przez Komisję po wypełnieniu wszystkich obowiązków, które na nim spoczywają. Komisja może jednak w każdym momencie domagać się mianowania nowego niezależnego eksperta, gdyby wcześniej okazało się, że nie wypełniono w pełni i całkowicie zobowiązań będących przedmiotem pisma z dnia 23 lipca 2013 r.
-