II

(Незаконодателни актове)

РЕШЕНИЯ

РЕШЕНИЕ (ЕС) 2016/2068 НА КОМИСИЯТА

от 29 юли 2013 година

относно Държавна помощ SA.35611 (13/C), която Франция възнамерява да приведе в действие в полза на групата PSA Peugeot Citroën SA

(нотифицирано под номер C(2013) 4971)

(само текстът на френски език е автентичен)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 108, параграф 2, алинея първа от него,

като взе предвид Споразумението за Европейското икономическо пространство, и по-специално член 62, параграф 1, буква а) от него,

след като като покани заинтересованите страни да представят мненията си в съответствие с посочените разпоредби ([1]) и като взе предвид техните мнения,

като има предвид, че:

1. ПРОЦЕДУРА

(1) На 5 ноември 2012 г. Комисията получи жалба от предприятие, пожелало да остане анонимно (наричан по-долу за краткост „анонимния жалбоподател“).

(2) С решение от 11 февруари 2013 г. (наричано по-долу за краткост „решение за оздравяване“) от съображения за финансова стабилност Комисията временно разреши гаранцията от страна на Франция на емисии на облигации от Banque PSA Finance S.A. (наричана за краткост по-долу „BPF“) в номинален размер от 1,2 млрд. EUR. В този контекст френските органи са се ангажирали да предоставят план за преструктуриране на групата PSA Peugeot Citroën S.A. (наричана по-долу „PSA“ или „групата“, или „групата PSA“) и план за жизнеспособността на BPF за период от шест месеца след решението за оздравяване.

(3) С писмо от 12 март 2013 г. Франция уведоми Комисията за помощта за преструктуриране в полза на групата PSA.

(4) С писмо от 2 май 2013 г. Комисията уведоми Франция, че е решила да открие процедура съгласно член 108, параграф 2 от Договора за функционирането на Европейския съюз (наричан по-долу „ДФЕС“) по отношение на тази помощ.

([1]) ОВ C 275, 16.11.2007 г., стр. 18.

(5) Решението на Комисията да открие процедура (по–долу „решението за откриване на процедурата“) беше публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* на 16 май 2013 г. ([2]) Комисията покани заинтересованите страни да представят мненията си относно помощта. На 3 юни 2013 г., Комисията изпрати въпросник на основните конкуренти на PSA.

(6) Комисията получи мненията на пет заинтересовани страни, а именно:

i. групата PSA, в качеството си на бенефициер на помощта, която изпрати мнението си с писмо от 13 юни 2013 г.;

ii. предприятие, което желае да остане анонимно (наричано по-долу „анонимна трета страна“), което изпрати мнението си с писмо от 14 юни 2013 г.;

iii. конкурентите Fiat, General Motors (наричани по-долу „GM“) и Toyota, които изпратиха мненията си с писма от 17, 18 и 21 юни 2013 г.

(7) Комисията препрати тези мнения на Франция с писма от 19 и от 21 юни 2013 г.

(8) Френските органи изпратиха мнението си относно решението за откриване на процедурата с писмо от 3 юни 2013 г. и коментарите си относно мненията на третите заинтересовани страни с писмо от 28 юни 2013 г.

(9) По искане на Комисията френските органи предоставиха допълнителна информация на 1 и 2 юли 2013 г.

(10) На 4 юли 2013 г. бе организирана телефонна конференция между службите на Комисията, френските органи и групата PSA. Бяха проведени още две срещи между същите заинтересовани страни на 11 и 12 юли 2013 г., както и телефонна конференция на 15 юли 2013 г. В резултат на тези срещи френските органи предоставиха информация с писмо от 16 юли 2013 г., като внесоха изменения с писмо от 23 юли 2013 г.

2. **ОПИСАНИЕ**

2.1. *ГРУПАТА PSA*

(11) Групата PSA е дружество, чиито акции са котирани на Euronext Paris. През 2011 г. групата е продала повече от 3,5 милиона автомобила и резервни части в цял свят (42 % от които извън Европа). Групата PSA има търговско присъствие в 160 страни и притежава 11 автомобилостроителни завода, наречени „заводи за сглобяване“ (9 от които са в Европейския съюз), където се сглобяват автомобили, както и 12 завода, наречени „заводи за части“, които са специализирани в производството на някои части за автомобили. Дейностите на групата включват също и финансиране за закупуване на автомобили (BPF), както и производство на автомобилно оборудване (Faurecia). До декември 2012 г. групата PSA е притежавала също Gefco (логистични дейности). През 2012 г. групата PSA е реализирала оборот в размер на 55,4 млрд. EUR. Промяната на оборота на групата през последните пет години е представено в таблица 1 по-долу.

Таблица 1

Оборот на групата PSA в млн. EUR

	2008 г.	2009 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Минал оборот	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

(12) BPF е каптивна банка, контролирана 100 % от PSA, която осигурява финансирането на продажбите на автомобили с марки Peugeot и Citroën, складовите наличности на автомобили и резервни части в дистрибуторските мрежи и предлага средства за финансиране на клиентите на групата. BPF присъства в 23 страни. Със средна степен на навлизане ([3]) от 29,8 % през 2012 г. BPF финансира голяма част от търсенето на автомобили, произведени от групата, и допринася по решаващ начин за финансирането на нейната търговска дейност. През 2012 г. неиздължената част по отпуснатите кредити е била от порядъка на 23 до 24 млрд. EUR. През 2011 г. нетната ѝ печалба възлиза на 354 млн. EUR.

([2]) ОВ C 137, 16.5.2013 г., стр. 10

([3]) Средната степен на навлизане от 29,8 % прикрива разликите между степента на навлизане в различните сегменти. В частност степента на навлизане е най-висока в сегменти B и C, където тя е по-висока от 30 % дори 40 % в някои държави. Дейността по финансиране на закупуването на автомобили се оказва следователно от първостепенно значение за тези сегменти.

(13) Faurecia е производител и доставчик на оригинално автомобилно оборудване, 57,18 % собственост на PSA към 31 декември 2012 г. Дейността на предприятието е насочена основно към производството на автомобилни седалки, интериорни системи, технологии за контрол на емисиите от отработени газове и външни резервни части за автомобили. През 2012 г. оборотът му е възлизал на около 17,4 млрд. EUR.

2.2. *ТРУДНОСТИТЕ, С КОИТО СЕ СБЛЪСКВА ГРУПАТА PSA*

(14) През 2012 г. оборотът на групата е намалял с 5,2 %, основно поради лошите резултати на автомобилостроителното подразделение (спад от 10,3 % до 38,3 млрд. EUR). Оперативният текущ резултат на групата е загуба от 576 млн. EUR в сравнение с печалба от 1,093 млрд. EUR през 2011 г. Само за автомобилостроителното подразделение оперативната загуба възлиза на 1,5 млрд. EUR през 2012 г. в сравнение със загуба от 92 млн. EUR през 2011 г.

(15) Срещаните трудности произтичат едновременно от специфични фактори за пазара на автомобили, от въздействието на влошената икономическа и финансова ситуация в еврозоната и от структурни недостатъци на групата PSA.

2.2.1. ПРОДЪЛЖАВАНЕ НА СВИВАНЕТО НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАЗАР НА АВТОМОБИЛИ ОТ 2007 ГОДИНА НАСАМ

(16) От 2007 г. насам европейският пазар се свиваше непрестанно. Преди 2007 г. европейският автомобилен пазар представлява около 18 милиона автомобила годишно спрямо 14 милиона превозни средства, продадени през 2012 г., което представлява спад от 15 %.

(17) В този контекст продажбите на PSA със силно присъствие в Европа (и в частност в Южна Европа) са намалели с 6,1 % на този пазар, на който групата реализира 58 % от продажбите си. Пазарният дял на групата PSA бележи спад от 13,3 % спрямо 14,2 % през 2010 г.

(18) Същевременно групата PSA не компенсира свиването на европейския пазар с продажбите си извън Европа. През 2012 г. продажбите на леки автомобили и товарни автомобили в останалата част на света не са били достатъчни сами по себе си, за да компенсират по-слабите резултати на групата на европейския пазар.

2.2.2. НЕБЛАГОПРИЯТНА КОНКУРЕНТНА СРЕДА ЗА АВТОМОБИЛОСТРОИТЕЛИ С ШИРОКА ГАМА НА ПРЕДЛАГАНЕ

(19) Според френските органи PSA се конкурира с:

а) Всички останали автомобилостроители с широка гама на предлагане: производители от високия пазарен сегмент (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen), както и останалите производители на автомобили с широка гама на предлагане като Ford, Fiat, Skoda, Seat и Honda;

б) Всички специализирани производители на автомобили (Audi, BMW, Mercedes и т.н.), които се ориентират все повече и повече към разработването на продукти от висок клас във всички сегменти, като по този начин навлизат в основната пазарна територия на автомобилостроителите с широка гама на предлагане;

в) Нови производители с все по добри резултати предимно в средните пазарни сегменти (Hyundai, Kia и т.н.).

(20) Накратко, според френските органи естественият пазар на автомобилостроителите с широка гама на предлагане е атакуван„отгоре“, а именно от специализираните във високия пазарен сегмент производители, които се насочват към нови пазарни сегменти (напр.: Audi A1…) и „отдолу“, тоест от производителите на среден/нисък клас автомобили, а именно корейските производители, като Hyundai-Kia, които желаят да навлязат в по-високия пазарен сегмент.

2.2.3. СТРУКТУРНИ НЕДОСТАТЪЦИ НА ГРУПАТА PSA

(21) Повече от половината (53 % през 2011 г.) от производството на автомобили на групата PSA е съсредоточено в Западна Европа, където цената на работната сила е по-висока от колкото в останалата част на света. А факторът цена на работна сила съставлява като цяло повече от [20—30]* * % от себестойността на продукцията за PSA. Освен това, основната част от персонала в областта на научноизследователската и развойната дейност (наричана по-долу „НИРД“) и ръководната структура на групата се намира във Франция, което предполага високи разходи за персонала.

* Поверителна информация

(22) Също така групата изостава по отношение на конкурентите си в областта на научноизследователската и развойната дейност, включително и в областта на стандартизацията на компонентите.

(23) Накрая, PSA страда от недостатъчно добър имидж и известност в сравнение с германските производители от високия пазарен сегмент.

(24) Трудностите, с които се сблъсква групата, а именно нейното автомобилостроително подразделение, имат непосредствено отражение върху BPF (и обратно). Всъщност трудностите на каптивната банка произтичат основно от трудностите на групата чрез връзката между техните оценки на кредитния рейтинг. Понижаването на кредитния рейтинг на PSA води до понижаване на този на BPF, което затруднява достъпа на банката до пазарите с цел рефинансиране. Същевременно BPF има първостепенно значение за подкрепата на автомобилостроителната дейност на групата PSA. През 2012 г. тя е осигурила например финансирането на 29,8 % от продажбите на производителя на автомобили и на 100 % от тези на неговите европейски търговци. Значителното намаляване на финансовата способност на BPF (и произтичащото от това намаляване на възможността за предоставяне на заеми) имат следователно отрицателно влияние върху дейността на автомобилостроителното подразделение. В същото време посредством механизма на оценка на кредитния рейтинг („*rating*“) може да се задейства порочен кръг, който да доведе до допълнително намаляване на източниците на финансиране на BPF, което на свой ред да повлияе върху продажбите на групата PSA посредством ограничаването на кредитирането и т.н.

2.3. *МЕРКИ ЗА ПОМОЩ*

2.3.1. ДЪРЖАВНАТА ГАРАНЦИЯ НА ЕМИСИИ НА ОБЛИГАЦИИ НА BPF

(25) За да даде възможност на групата PSA да приложи своя план за преструктуриране, френското правителство реши да ѝ предостави гаранция, която покрива дългосрочните емисии на облигации на BPF, реализирани най-рано на датата на споразумението за гаранция или на разрешението на Европейската комисия и най-късно на 31 декември 2016 г. („гаранцията“). В тази връзка ще бъде подписано споразумение за автономна гаранция между френската държава, от една страна, и групата PSA, от друга, при отлагателно условие, свързано с получаването на одобрението на Европейската комисия по силата на членове 107 и 108 от ДФЕС. След сключването на първо споразумение за гаранция с временен характер, отнасящо се за транш от 1,2 млрд. EUR по главницата, в приложение на решението на Комисията от 11 февруари 2013 г., с което се дава разрешение за помощ за оздравяване, френските органи възнамеряват да сключат с групата PSA второ споразумение за гаранция, покриваща остатъчния транш, при таван на оставащата част от 5,8 млрд. EUR по главницата на кредитите.

(26) Член 85 от Закон № 2012-1510 от 29 декември 2012 г. за изменение и допълнение на Закона за финансите за 2012 г. дава право на министъра на икономиката да предостави срещу възнаграждаение държавна гаранция за дълговите инструменти, емитирани от BPF между 1 януари 2013 г. и 31 декември 2016 г. Гаранцията ще покрие нови дългосрочни емисии на облигации на BPF. Тя ще се отрази положително и на необезпечените дългови инструменти, емитирани от BPF след датата на разрешението за привеждане в действие на гаранцията от Комисията и най-късно на 31 декември 2016 г. Тези инструменти ще имат договорен срок на погасяване от най-много тридесет и шест месеца, считано от датата на емитирането им.

(27) Френските органи уточняват, че определянето на максималния размер на гаранцията, необходима на групата PSA, се основава на анализ на настоящата структура на баланса на BPF (и в частност на структурата на финансиране на BPF), както и на предвижданията за периода 2013 — 2016 г. за потребностите от бъдещо финансиране, които са били определени от френските органи, като се отчитат следните хипотези:

а) Предполагаема почти постоянна обща сума, на която възлиза неиздължената част по отпуснатите кредити, е 24/25 млрд. EUR, която ще даде възможност да се запази финансирането на продажбите на автомобили на групата PSA;

б) Увеличаване на секюритизацията във финансирането на BPF, което частично компенсира намаляването на търговските книжа/сертификатите за депозити („impact rating“ A-3 / P-3);

в) Подновяване на линиите на банково финансиране, позволило на BPF да потвърди 11,6 млрд. EUR средносрочен банков кредит през януари 2013 г., в това число с предоставянето на нов синдикиран кредит от 4,1 млрд. EUR с матуритет 5 години, подновяване на по-голямата част от нейните двустранни банкови линии, удължаване на линията на револвиращо кредитиране с 1,2 млрд. EUR по главницата с удължен матуритет до януари 2016 г. и паралелно удължаване на кредитна линия за 1,8 млрд. EUR до декември 2015 г. (вж. уточненията в съображение (31) по-долу);

г) Прибягване до депозити от 2013 г. нататък.

(28) Според френските органи възнаграждението на гаранцията е било определено така, че тя да бъде предоставена на пазарна цена съгласно критериите от водещите насоки на Общността относно помощите за оздравяване и преструктуриране на предприятията в затруднено положение ([4]) (наречени по-долу водещи насоки за „оздравяване и преструктуриране“) и Съобщението на Комисията относно прилагането на членове 87 и 88 от Договора за ЕО (понастоящем членове 107 и 108 от ДФЕС) по отношение на държавните помощи под формата на гаранции ([5]). Съобщението за гаранциите предвижда, че ако на финансовите пазари не може да бъде намерена съответстваща база за сравнение на премията за гаранция, общият финансов разход за гарантирания заем, включително лихвения процент по заема и премията за гаранция, трябва да бъде сравнен с пазарната цена за подобен негарантиран заем.

(29) Френските органи обясняват, че за да определи нивото си на възнаграждение, държавата е възприела да следва логиката *pari passu* по отношение на банките, участващи в New Club Deal, споразумение между BPF и нейните банки кредитори. Поради това себестойността на риска, оценяван от банките, е бил изчислен съгласно общото възнаграждение на линиите за ликвидност на New Club Deal, преработена, за се вземат предвид разликите между предоставяне на ликвидност и гаранция. Така възнаграждението за държавната гаранция е фиксирано на 260 базисни пункта.

(30) BPF е емитирала облигации от свое име, за които съществува вторичен пазар. В таблица 2 по-долу е посочена средната доходност на съществуващите облигации на BPF с матуритет, близък до три години за период от 1 месец, преди мярката за подкрепа на групата да бъде оповестена в пресата ([6]). Доходността на една хипотетична облигация с матуритет точно три години е интерполирана на базата на доходността на облигациите на BPF, чийто матуритет се доближава най-много до три години на всяка конкретна дата. Накрая, в таблица 2 са отразени също така нивата на доходност на държавните облигации с матуритет три години.

Таблица 2

Доходност на вторичния пазар

(%)

	Към 16.10.2012 г.	Медиана 16.9-16.10
Облигация матуритет 25.9.2015 г.	5,04	5,52
Облигация матуритет 24.6.2015 г.	4,84	5,57
Облигация матуритет 25.2.2016 г.	5,37	6,23
Хипотетична облигация на 3 години (интерполирана доходност)	5,09	5,54
OAT (асимилируема облигация на трезора, облигация, емитирана от френската държава) 3 години	0,34	0,39

(31) В края на декември 2012 г. BPF договори нови кредити с банки, които приеха да предоставят на BPF:

а) Ликвидност посредством дългосрочни заеми, възлизащи на 4 млрд. EUR (наречени по-долу „New Club Deal“);

б) Двустранни кредитни линии, възлизащи на 4,6 млрд. EUR;

в) Продължаване на две резервни кредитни линии („back-up“) (които не са предназначени да бъдат използвани) в размер на 3 млрд. EUR.

Общият ангажимент на тези банки възлиза следователно на 11,6 млрд. EUR. Съгласно предоставената от Франция информация използването на кредитните линии на New Club Deal е условие за прилагането на мярката за държавна подкрепа ([7]).

([4]) ОВ C 244, 1.10.2004 г., стр. 2.
([5]) ОВ C 155, 20.6. 2008 г., стр. 10.
([6]) Пресата отрази намерението на държавата да приложи мярката на 17 октомври 2012 г.
([7]) Съгласно примерите на Term sheet, предоставени от Франция на 7 януари 2013 г.: „Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan (приемане на плана в закона за финансите)“.

(32) На 25 март 2013 г. BPF емитира облигация, покрита с държавна гаранция в размер на 1,2 млрд. EUR. Тази облигация, която е с купон от 0,625 %, има доходност 0,664 % или увеличение от 24 базисни пункта в сравнение с асимилируемата облигация на трезора, емитирана от френската държава (OAT), с матуритет 3 години.

(33) Комисията определи количествено елемента на държавна помощ в съображение (51) на решението за оздравяване в диапазон от 91,8 млн. EUR до номиналния размер на емитираните облигации на стойност 1,2 млрд. EUR. Френските органи отбелязват, че въз основа на методологията, използвана в решението за оздравяване, получените резултати по отношение на елемента на държавна помощ, включен в мярката, са:

Таблица 3

Изчисление на елемента на държавна помощ в гарантираните облигации

Интерполирани данни 3 години Спред от 24 базисни пункта по отношение на държавата	Спот	Медиана на задължителната доходност	
	16.10.2012 г.	12.7 – 16.10	16.9-16.10
асимилируемата облигация на трезора, емитирана от френската държава (OAT) 3 години	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Спред по отношение на държавата, след гаранция	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Лихва BPSA след гаранция (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Цена на гаранцията (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Общ очакван размер на цената на гарантираните емисии (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3, 23 %
Доходност вторичен пазар BPSA, интерполирана 3 години	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Размер на ангажираната държавна помощ (млн. EUR)	401	429	486

Източник: BNP Paribas Global Markets, Datastream.

(34) Френските органи считат, че Комисията се спира на особено неблагоприятен референтен период в историята на доходността на емитираните облигации на BPF. Периодът от 12 юли до 16 октомври 2012 г., тоест считано от датата на разкриване на трудностите на групата PSA с оповестяването на план за реорганизация, съставлява според френските органи по-добра оценка на доходността на облигацията.

2.3.2. ПОМОЩ ЗА ПРОЕКТА „50CO_2CARS“

(35) Публичното финансиране, което Франция има намерение да отпусне за проекта „50CO_2Cars“, се вписва в рамките на програмата за „инвестиции на бъдещето“, въведена със Закона за допълнение и изменение на Закона за финансите № 2010-237 от 9 март 2010 г. Агенцията по околната среда и енергетиката (наречена по-долу „ADEME“) е един от операторите ([8]), на които държавата е възложила да управлява финансовите средства, отпуснати за инвестициите на бъдещето. Общият бюджет, с който разполага ADEME, е 2,65 млрд. EUR.

(36) В програмата за инвестиции на бъдещето проектът „50CO_2Cars“ се вписва в рамките на дейността „Автомобил на бъдещето“, чиято цел е да се експериментират и насърчават технологии и организации с по-ниско потребление на енергия и с по-слаби емисии на парникови газове. В рамките на тази дейност е бил направен подбор на технологични направления на проекти в резултат на две покани за изразяване на интерес (наречени по-долу „ПИИ“):

a) Новото семейство дизелови двигатели с висока енергийна ефективност и скоростна кутия DCT са избрани в рамките на „ПИИ“ „Силово предаване и спомагателни механизми на автомобилите с термични двигатели“ (наречена по-долу „ПИИ № 1“)

([8]) Вж. списъка на операторите съгласно член 8 от закон № 2010-237, цитиран по-горе и декрет № 2010-442 от 3 май 2010 г.

б) Технологията на хибридното електрическо силово предаване е подбрана в рамките на „ПИИ“ „Силово предаване, спомагателни механизми и системи за складиране на реверсивна енергия за електрически и хибридни автомобили“ (наречена по-долу „ПИИ № 2“).

(37) Дейността „Автомобил на бъдещето“ е включена в режима на помощи SA.32466 (2011/X) ([9]), освободен от необходимостта от уведомяване по силата на Общия регламент за групово освобождаване ([10]) (наречен по-долу „ОРГО“).

(38) Френските органи предоставиха подробно публичното финансиране и формата, по която то ще бъде получено от всеки един от изброените партньори на проекта. С изключение на сумите за водещото предприятие PSA сумите на ангажираното публично финансиране за реализацията на проекта „$50CO_2$Cars“ са по-ниски от индивидуалните прагове за уведомяване, посочени в член 6, параграф 1, буква д) от ОРГО за всички останали партньори (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON, и IC2MP). Доколкото те съставляват държавни помощи по смисъла на член 107 от ДФЕС ([11]), тези публични финансирания са включени в освободения цитиран по-горе режим SA.32466 (2011/X).

(39) За сметка на това, по силата на член 1, параграф 6, буква в), ОРГО не се прилага за помощите за предприятия в затруднено положение, на която дефиниция със сигурност съответства групата PSA поне от 17 октомври 2012 г. нататък — дата, на която френските органи оповестиха намерението си да предоставят гаранция на групата PSA. Помощта, която държавата възнамерява да отпусне на PSA в подкрепа на проекта „$50CO_2$Cars“, не може следователно да бъде включена в режима помощи SA 32466 (2011/X), нито да бъде обект на индивидуално уведомление на базата на Рамката на Общността за държавна помощ за научни изследвания, развойна дейност и иновации ([12]) (наричана по-долу „Рамката за НИРД“) ([13]).

(40) С цел опростяване на административните процедури разходите за дейностите на PSA в рамките на проекта „$50CO_2$Cars“ бяха класифицирани по същия начин, както за останалите партньори, а именно като се използват категориите, предвидени в ОРГО (които съответстват на тези от Рамката за НИРД).

(41) Следователно PSA ще осъществява дейности, определени ([14]) като фундаментална научноизследователска дейност (наречена по-долу „ФНИД“), приложно-промишлена научноизследователска дейност (наречена по-долу „ПНИД“) и експериментална развойна дейност (наречена по-долу „ЕРД“), за допустимите разходи, подробно изложени в таблица 4 по-долу:

Таблица 4

Разходи по проекта $50CO_2$Cars по вид дейности в областта на научноизследователската и развойната дейност (НИРД) (в хиляди EUR)

Разходи	Общо	Допустими ([1])	ФНИД	ПНИД	ЕРД
ПИИ №1	[260 -330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
ПИИ №2	[50 -110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Общо	**[300 -400]***	**304 593,48**	**1 328,79**	**175 567,54**	**127 697,15**

([1]) Разходите по проекта „50CO2Cars“ са предоставени за категориите научноизследователска и развойна дейност, определени в член 31-5 от ОРГО (съответстващи на категориите от точка 5.1.4 на Рамката за НИРД).

(42) С общ размер 85,9 млн. EUR, помощите, които държавата възнамерява да отпусне на групата PSA по този раздел от плана за преструктуриране, ще приемат формата на субсидии (24,5 млн. EUR) и подлежащи на възстановяване аванси (61,4 млн. EUR). От гледна точка на интензитет те съответстват на 100 % покритие на допустимите разходи за ФНИД, 30 % за дейностите в областта на ПНИД и 25 % за дейностите ЕРД.

([9]) ОВ C 78, 11.3.2011 г., стр. 33.

([10]) Регламент (ЕС) № 800/2008 на Комисията от 6 август 2008 г. относно декларирането на някои категории помощи за съвместими с общия пазар съгласно членове 87 и 88 от Договора (Общ регламент за групово освобождаване), ОВ L 214, 9.8.2008 г., стр. 3.

([11]) По този въпрос Комисията припомня в частност, че публичното финансиране на дейностите (с неикономически характер) на независима научноизследователска дейност на изследователските организации не предполага отпускане на държавна помощ.

([12]) ОВ C 323, 30.12.2006 г., стр. 1.

([13]) Вж. в частност точка 2.1, последна алинея на Рамката за НИРД: „Помощта за научни изследвания, развитие и иновации, предназначена за предприятия в затруднено положение по смисъла на Насоките на Общността относно държавната помощ за спасяване и преструктуриране на предприятия в затруднено положение, е изключена от приложното поле на тази рамка“.

([14]) По смисъла на дефинициите в членове 30-1, 30-2 и 30-3 от ОРГО (съвпадащи с дефинициите в член 2, параграф 2, букви д), е) и ж) от Рамката за НИРД)

(43) Що се отнася по-конкретно до подлежащите на възстановяване аванси, те ще бъдат актуализирани с пазарния процент в сила през януари 2012 г., дата на решението за отпускане на помощта: 3,07 % за Франция. Те ще бъдат възстановени от PSA съгласно условията и реда за всяка една от ПИИ.

(44) За частта от проекта, свързана с ПИИ № 1, три хибридни системи са възможни и оценявани паралелно: чрез скоростната кутия с двойно електрическо предаване („eDCT“), чрез преден и спомагателен двигателен механизъм на двигателя и преден и спомагателен двигателен механизъм за свободен ход. Схемата на връщане на помощта, която в крайна сметка ще зависи от избраната система в рамките на взетите решения по проекта, ще приеме една от следните форми:

а) Ако бъде избрана хибридна система посредством скоростната кутия с двойно електрическо предаване („eDCT“), връщането на помощта ще се основава на две продуктови единици:

— [10—20]* EUR на произведен дизелов двигател с мощност 40/50 kW и 70 kW считано след [500 000—600 000]*-та произведена единица, така че тази част от аванса да бъде възстановена до последното евро за четири години с актуализирана стойност въз основа на номинален сценарий за производство. След като приключи това 100 % изплащане на актуализираната сума, групата PSA ще продължи да изплаща малка сума от [3—6] EUR на произведен двигател в период от [1—3] години.

— [30—40]*EUR на произведена скоростна кутия „eDCT“, считано след [50 000—60 000]*-та произведена единица, така че тази част от аванса да бъде възстановена до последното евро за пет години с актуализирана стойност въз основа на номинален сценарий за производство. След като приключи това 100 % възстановяване на актуализираната сума, PSA ще продължи да изплаща малка сума от [5—10]* EUR на произведена скоростна кутия eDCT.

б) Ако бъде избрана хибридна система чрез преден и спомагателен двигателен механизъм на двигателя, изплащането ще се определя от една единствена продуктова единица, а именно дизеловия двигател с мощност 40/50 kW и 70 kW, за който групата PSA ще изплаща [10—20]*EUR за произведена единица, считано след [500 000—600 000]*-та произведена единица до пълното възстановяване на актуализираната сума (около [0—5]* години в номиналния сценарии), а след това [5—10]* EUR на единица.

в) Ако бъде избран преден и спомагателен двигателен механизъм за свободен ход, изплащането ще бъде също изчислявано въз основа дизеловия двигател с мощност 40/50 kW и 70 kW като продуктова единица: PSA ще изплаща [20—30]* EUR на продуктова единица, считано след [500 000—600 000]* -та произведена до пълното възстановяване на актуализираната сума (около [0—5]* години в номиналния сценарии), след което [5—10]*EUR на единица.

(45) За частта на проекта, свързана с ПИИ № 2, възстановяването на аванса ще се основава на продуктовата единица електрическо силово предаване: PSA ще изплати [20—30]* EUR на единица, считано след [500 000—600 000]*-та произведена до пълното възстановяване на актуализираната сума (около [5—10]* години в номиналния сценарии), след което [5—10]*EUR на единица.

(46) Френските органи считат, че предвидените условия и ред са такива, че авансът ще бъде изплатен в актуализирана стойност в сценарий с благоприятен изход на проекта, който почива на предпазливи и разумни хипотези и че в случай на частичен провал, изплащането ще бъде пропорционално на степента на успех на проекта.

2.4. *ПЛАН ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ НА ГРУПАТА PSA*

(47) Планът за преструктуриране е продължение на мерките за намаляване на разходите, представени на 26 октомври 2011 г. (намаляване на разходите с 800 млн. EUR, водещо до закриване на 2 500 работни места в Европа) и на 15 февруари 2012 г. (допълнителни мерки, възлизащи на 200 млн. EUR).

(48) Планът за преструктуриране включва три вида мерки: промишлено преструктуриране, съкращаване на административната структура на групата и осъществяването на научноизследователския проект „50CO_2Cars“. Въпреки че групата PSA присъства в много страни по цял свят, мерките за преструктуриране се отнасят изключително до Франция, където е концентрирана по-голяма част от производствените средства на групата.

2.4.1. МЕРКИ ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ НА ИНДУСТРИАЛНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕН МЕХАНИЗЪМ

(49) Основните мерки са свързани с филиалите във Франция: затварянето на завода в Aulnay и значително намаляване на капацитета на завода в Rennes, което ще се изрази в закриването на 4 400 работни места. Тези две мерки се вписват в общата рамка на оптимизиране на производствените обекти на PSA.

(50) В резултат на историческото място, което групата PSA заема в сегмента на поливалентните градски автомобили (наречен по-долу „сегмент B“), тя разполага със сериозен производствен капацитет в този сегмент B: във Франция (Aulnay, Poissy и Mulhouse), в Испания (Madrid) и в Словакия (Trnava). Въпреки мерките за приспособяване, прилагани от началото на първото десетилетие на 21-ви век (затваряне на Ryton (Обединеното кралство) през 2006 г. и намаляване на производствения капацитет в Aulnay през 2008 г.), продължава да съществува производствен излишък в сегмент B. Затварянето на Aulnay води до намаляване на производството с 155 000 автомобила годишно на модели 208, C3, DS3, в сравнение с въведената организация през 2012 г., което означава намаляване на максималния капацитет с 232 000 автомобила годишно и съсредоточаване на производството в сегмент B в центровете в Poissy, Mulhouse и Trnava. Според френските органи тази мярка ще намали трайно производствения капацитет в сегмент B и ще доведе до сериозно спестяване на постоянни разходи в периметъра на групата (оценявани на [100—200]* млн. EUR годишно).

(51) Производственият обект в Rennes е насочил понастоящем дейността си към производството на автомобили в сегментите D и E ([15]). Изправен е пред продължаващо намаляване на търсенето, в частност на автомобилите седан в сегмент D. Преминаването от 2,5 смени на 2, премахването на една нощна смяна и на една мини-производствена линия ще дадат възможност според френските органи да сведат производството единствено до Peugeot 508 (седан и комби) и C5 (седан и комби).

(52) Изследователската и развойната дейност ще претърпи съкращаване на капацитета си (10 %), като дейността на екипите се сведе единствено до подпомагаща дейност в полза на производствения обект (премахване на задачите, свързани с развойна дейност в полза на общата дейност на групата).

(53) PSA се надява по този начин да подобри ефективността на европейската си организация, а именно посредством по-добро използване на инсталираните мощности и повишена специализация на производствените обекти, които вече ще произвеждат за един или най-много два сегмента. Залогът на тази реорганизация се състои в намаляването с около [200—300]* до [200—300]* EUR средната производствена цена на всеки един автомобил.

2.4.2. МЕРКИ, СВЪРЗАНИ С АДМИНИСТРАТИВНАТА СТРУКТУРА НА ГРУПАТА PSA

(54) Групата PSA предвижда реорганизация на административните служби и на всички дирекции. Тази реорганизация ще доведе като цяло до съкращаване на персонал, съответстващ на 3 586 работни места.

(55) Успоредно с това и благодарение на мерките за преструктуриране PSA оповести план за спестяване на 1 млрд. EUR, свързан едновременно с покупките (400 млн. EUR) и постоянните разходи (600 млн. EUR), както и серия дейности, насочени към промишлената област, изследователската и развойната дейност и общите разходи, който ще бъде реализиран също благодарение на обединението с GM.

2.4.3. ПРОЕКТЪТ В ОБЛАСТТА НА НАУЧНОИЗСЛЕДОВАТЕЛСКАТА И РАЗВОЙНАТА ДЕЙНОСТ „50CO_2CARS“

(56) В рамките на промишленото преструктуриране групата PSA възнамерява да разработи нови хибридни технологии, които според френските органи ще допринесат за възстановяването на жизнеспособността. Действително, в случай че е успешен проектът в областта на научноизследователската и развойната дейност, той ще даде възможност на групата PSA да овладее във висока степен производството на хибридни автомобили с дизелов двигател в сегмент B (с тегло между 900 кг и 1,3 тона), като по този начин разнообрази производството в рентабилен сегмент на дейност. Дизеловите двигатели са предпочитани от европейските потребители, но впоследствие основните компоненти ([16]) на хибридната системата биха могли да бъдат адаптирани към основи на бензинови двигатели с еквивалентна мощност и произвеждани за световните пазари.

(57) Проектът в областта на изследователката и развойната дейност, наречен „50CO_2Cars“, е насочен към създаването и производството на хибридно силово предаване (без презареждане), предназначено за сегмент B, което ще позволи в крайна сметка да се ограничат до 50 грама на км емисиите на CO_2 (наречено по-долу „г CO_2/км“) на тези автомобили, и в по-широк смисъл да се постигне при семейните автомобили (сегмент C) около 65 г CO_2/км. Целта на проекта е тази технология да стане икономически достъпна за по-широк кръг от потребители.

([15]) Сегментите D и E са свързани с производството на автомобили от „семеен тип“, „товарни“, „моноспейс“ и „високо проходими“, чиито размери варират в Европа средно между 4,40 и 5 метра. Автомобилите Peugeot 508 berline, 508 SW, 807, 4007 и автомобилите Citroën C5 Berline, C5 break, DS5, C8, C-Crosser et C6 са включени в този сегмент.

([16]) Устройство за натрупване на електроенергия, мощният електрически двигател и неговото контролно електронно устройство и преобразувателят на напрежение, позволяващ наличието на мрежа с два вида напрежение.

(58) В технически план проектът ще съчетае ново семейство дизелови двигатели с висока енергийна ефективност, механична скоростна кутия с двоен съединител, съвместима с хибридната система („DCT“), както и електрическата хибридна технология с ниска цена.

(59) PSA ще бъде лидер на консорциума за научноизследователска и развойна дейност, за да реализира проекта „50CO_2Cars“.

(60) Този консорциум ще включва партньори от промишлените и академичните среди: пет големи предприятия (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, и Rhodia), едно МСП (CTI), една асоциация (IRMA) и четири научноизследователски организации (IFPEN, LACCO, IRCELYON, и IC2MP).

2.4.4. БИЗНЕС ПЛАН НА ГРУПАТА PSA

(61) Бизнес планът на групата PSA се отнася за периода 2013—2017 г. френските органи уточниха, че оперативният текущ резултат на групата съгласно сценария, основан на медианата, ще бъде положителен от 2014 г. нататък с [1 200—2 000]* млн. EUR или [1—5]* % от оборота. Подобряването на жизнеспособността ще се дължи основно на вътрешни мерки, включени в плана за преструктуриране. Тя се основава, от една страна, на сериозно намаляване на производствените разходи и подобряване на оборотния капитал, а от друга страна, на хипотезата за географско пренасочване на дейностите на групата PSA. Целта е през 2015 г. 50 % от продажбите на групата да бъдат реализирани извън Европейския съюз, като по този начин се открият възможности за растеж в тези части на света (а именно в Китай, Бразилия и т.н.).

(62) Френските органи предоставиха бизнес плана на групата PSA до 2017 г. Планът е основан на хипотези, свързани с размера на европейския пазар и пазарните дялове на PSA. Тези хипотези отразяват прогнозите, предоставени от института *IHS Global Insight*.

(63) По отношение на размера на европейския пазар се очаква спад от 2,2 % през 2013 г. съгласно предвижданията на френските органи, но би трябвало да има растеж от 6 % на година през 2014 г. и 2015 г, последван от 3 % растеж на година през 2016 г. и 2017 г. Пазарният дял на PSA се очаква да достигне [12—15]* % през 2013 г., [13—16]* % през 2014 г. и [11—15]* % през 2015 г., 2016 г. и 2017 г.

(64) Бизнес планът включва много сценарии. При сценария, основан на медианата, се очаква оперативният текущ резултат на групата PSA да бъде положителен от 2014 г. нататък, с [1 200—2 000]* млрд. EUR, тоест [1—5]* % от оборота на групата. Очаква се да достигне [3 000—3 800] млрд. EUR през 2017 г. или [2—6]* % от оборота на PSA. Според френските органи такова ниво на рентабилност би дало възможност на групата PSA да получи достатъчен кредитен рейтинг, за да може да осигури рефинансирането си по автономен начин на пазарите. Повишаването на кредитния рейтинг на групата ще се отрази автоматично на рейтинга на BPF.

(65) Предвидени са и алтернативни сценарии. При „неблагоприятен“ сценарий продажбите на групата PSA ще се свият (по отношение на сценария, основан на медианата) със 100 000 допълнителни автомобила годишно в Европа, считано от 2013 г. нататък. Обратно, при „благоприятен“ сценарий продажбите на европейския пазар на групата PSA ще нараснат с около 100 000 автомобила годишно, считано от 2013 г. Съгласно представения бизнес план оперативният текущ резултат на цялата група PSA, в това число при неблагоприятния сценарий, се очаква да бъде положителен, считано от 2014 г. (от порядъка на [1—5]* % от оборота на групата PSA), както и да достигне [2—6]* % през 2017 г. Целесъобразно е все пак да се отбележи, че предвижданията на групата PSA включват и силно нарастване на оборота извън Европа, тоест на бързорастящите пазари. Тази хипотеза дава да се разбере, че независимо от песимистичните предвиждания, свързани с европейския пазар, групата PSA подготвя нарастване на продажбите си: нейната цел е да реализира 50 % от продажбите си извън Европа през 2015 г.

(66) Що се отнася до производствения капацитет на групата PSA, френските органи се изготвили две таблици, в които се отразява степента на използване Harbour ([17]) на всеки един завод, преди и след преструктурирането на групата. С изключение на Poissy, тези проценти остават непроменени. Френските органи уточняват, че жизнеспособността на всеки обект не може да бъде измервана по независим начин от тази на групата PSA. Напротив, целесъобразно е да се разглежда автомобилостроителната дейност на групата PSA в глобален план за всеки пазарен сегмент. Според френските органи също всеки обект разполага с портфейл от автомобили, които потенциално може да произвежда. И ако някои обекти имат по-ниски или по-високи проценти на използване, то обикновено става дума за познати и овладени вариации на жизнения цикъл на продуктите.

([17]) Капацитетът„Harbour“ съответства на използван в промишлеността стандарт. Предполага се, че във всеки завод работят две смени от 8 ч. на ден, 235 дена в годината. Степента на използване Harbour означава обемът автомобили реално произведени във всеки един завод по отношение на капацитета Harbour.

Таблица 5

Прогнозен оборот при три сценария на групата PSA (в млн. EUR)*

	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Сценарий, основан на медианата	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Неблагоприятен сценарий (отклонение – 100 000 автомобила годишно)	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]
Благоприятен сценарий (отклонение + 100 000 автомобила годишна)	[57 000-62 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]	[65 000-70 000]

Таблица 6

Прогнозен оборот при три сценария на автомобилното подразделение (в милиони EUR)*

	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Сценарий, основан на медианата	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Неблагоприятен сценарий (отклонение – 100 000 автомобила на година)	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]
Благоприятен сценарий (отклонение + 100 000 автомобила годишна)	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]

2.4.5. ПЪРВОНАЧАЛНО ПРЕДСТАВЕНИТЕ ОТ ФРЕНСКИТЕ ОРГАНИ КОМПЕНСАТОРНИ МЕРКИ

(67) Групата PSA оповести мерки за преструктуриране, които ще намалят нейните производствен капацитет и присъствие на пазара, в частност затварянето на завода ѝ в Aulnay (в който са заети 3 000 работещи), както и значително намаляване на капацитета на завода ѝ в Rennes в резултат на съкращаване на около 1 400 работни места. Също така са в процес на реализация или са реализирани прехвърляния на рентабилни активи, а именно отварянето на капитала на GEFCO, прехвърлянето на някои недвижими активи, както и това на дружеството за отдаване под наем на автомобили Citer. Групата PSA оповести също така намаляване на инвестиционните си разходи, което ще сведе производствения капацитет на по-ниско ниво от това, което първоначално е било предвидено, преди началото на трудностите, с които се сблъсква групата.

(68) Освен това френските органи са предложили следните компенсаторни мерки:

— Допълнителни намаления на капиталовите разходи („*capital expenditures*“) (2.4.5.1),

— Отказ от капацитет на завода в Sevelnord в полза на конкурент (2.4.5.2),

— Оттегляне от разработването и производството на хибридната технология „plug-in“ (2.4.5.3),

— Определяне на максимална степен на навлизане на BPF (2.4.5.4).

Тези мерки се добавят към мерките за преструктуриране, които са били предвидени в рамките на първоначалния средносрочен план ([18]) (наречен по-долу„ССП“) за 2012 г.

2.4.5.1. ***Допълнително намаление на инвестициите на групата PSA***

(69) Предвиждат се допълнителни намаления (спрямо първоначалния ССП 2012 г.) на капиталовите разходи в размер на 300 млн. EUR през 2013 г. и на 500 млн. EUR годишно през 2014 г. и 2015 г. Поради това планът 2013—2015 г. (капиталови разходи и научноизследователска дейност) бе сведен от 9,9 млрд. EUR до 8,6 млрд. EUR или намаление 13 % между двата плана. Тази сума е с 27 % по-ниска в сравнение със средното за периода 2011—2012 г.

([18]) Средносрочният план е документът, използван от финансовата дирекция на групата PSA с цел представяне на прогнозните резултати на групата за следващите години.

(70) По този начин инвестициите на PSA ще бъдат намалени от 3,3 млрд. EUR на година на 2,86 млрд. EUR средно на година. Това намаление с 1,3 млрд. EUR ще се отнася предимно (повече от 80 %) до автомобилостроителната дейност на групата в Европа.

(71) Според френските органи намалението на капиталовите разходи ще накърни значимо капацитета на групата PSA да бъде конкурентоспособна на пазара. Допълнителното намаление на някои инвестиции в областта на научноизследователската и развойната дейност и на капиталовите разходи ще доведе до други значими отрицателни последици за PSA. В частност групата PSA ще бъде поставена в изключително неблагоприятно положение от гледна точка на капацитета си:

а) да отговори на очакванията на някои категории клиенти, които са особено чувствителни към ефекта на продуктовата гама и технологиите, от чието прилагане групата PSA ще се откаже;

б) да реагира на развитието на конкурентите;

в) да произвежда самата тя в промишлени мащаби някои атрактивни технологии, които ще трябва да купува от конкурентите си за сметка на маржовете си;

г) да се ползва с някои данъчни облекчения, като например тези, които са свързани с CO_2 и т.н.

(72) Това намаление ще доведе именно до:

— спиране от производство на модела Citroën C6 към 31 декември 2012 г. и неподновяването на производството на модела Peugeot 607 (сегмент E) (a);

— изпреварващото с две години спиране от производство, от 2015 г. нататък, на автомобилите Bipper/Nemo и неподновяването на тези автомобили (сегмент B LCV) (b);

— отказ от дизеловите двигатели над 2 литра (сегмент D) (c).

а) **Спиране от производство на моделите Citroën 6 – Peugeot 607**

(73) Тази компенсаторна мярка ще включва два аспекта, свързани със сегмент E като цяло:

— спирането от производство на Citroën C6, първоначално предвидено за 2016 г., още през 2013 г.; и

— неподновяването на Citroën C6/Peugeot 607.

(74) Последиците само от първия аспект според групата PSA се изразяват в 3 000 автомобила (или около 1 000 автомобила на година), което означава загуба на оборот, възлизаща на 90 млн. EUR за три години. Автомобилът C6 се включва в сегмент E, а именно сегментът на „висшия клас“. Съгласно вътрешните предвиждания на групата PSA този сегмент съставлява 5,7 % от европейския пазар на автомобили през 2013 г.

(75) Според френските органи неподновяването на висшия клас на групата се очаква да доведе до значимо намаление на покриването на пазара. На базата на последния модел на Peugeot (607) потенциалното количество произведени автомобили бяха от порядъка на 20 000 автомобила годишно, което означава загуба на оборот от порядъка на 500 млн. EUR. Въз основа на последния модел на Citroën (C6) потенциалното количество беше от порядъка на 7 000 автомобила годишно, което означава загуба на оборот от порядъка на 200 млн. EUR.

(76) Ангажиментът за неподновяване на моделите Citroën C6/Peugeot 607 е свързан с периода 2016—2018 г. Групата PSA изчислява последиците от този аспект на мярката на 40 500 автомобила или оборот от 1,05 млрд. EUR. Освен това неподновяването на тези модели се очаква да даде възможност на PSA да се откаже от свързаните с тях инвестиции още от 2013 г. (като се има предвид, че обикновената продължителност на разработването на нов автомобил е обикновено три години).

(77) Според френските органи тази компенсаторна мярка се очаква да има като непряк ефект сериозно отрицателно въздействие от гледна точка на имиджа на групата PSA. Отсъствието на модели на сегмент E (и/или на достатъчно мощни двигатели) би я възпрепятствало например да участва в някои търгове. Освен това, излизането на групата PSA от сегмент E би довело да намаляване на посещаемостта на мрежата на групата PSA от частни лица, заинтересовани от предлагането на висок клас автомобили, което би навредило на преминаването към по-висок клас автомобили на марките на групата, в това число и в сегмент B (линия DS). Групата PSA оценява това отрицателно въздействие върху търговете за автомобилни паркове на 2 000 автомобила годишно, което би означавало загуба на годишен оборот от 30 млн. EUR или общо 180 млн. EUR за 12 000 автомобила.

(78) Като цяло групата PSA изчислява, че последиците от тази компенсаторна марка ще доведат до загуба на оборот от 1,32 млрд. EUR.

б) **Спиране от производство и неподновяване на модела Bipper/Nemo**

(79) Bipper/Nemo е автомобил за превоз на товари, които се разпространява в търговската мрежа под две различни наименования. Предлаганата мярка ще включва два аспекта:

— Отказ от подновяване (тоест от пускането на ново поколение) автомобили Bipper/Nemo от 2017 г. нататък, чиито последици от гледна точка на оборота се оценяват от PSA на 1 млрд. EUR, и

— Предварителното спиране още от 2015 г. на настоящите автомобили Bipper/Nemo, първоначално предвидено за 2017 г., чието въздействие от гледна точка на оборота се оценява на 560 млн. EUR.

(80) През 2012 г. PSA е продала 35 650 Bipper/Nemo (16 678 Bipper във вариант лек автомобил (наречен по-долу „ЛА“) и товарен автомобил („ТА“) и 18 972 Nemo (общо ЛА и ТА) при среден единичен оборот от 8 950 EUR, или общ оборот 319 млн. EUR годишно.

(81) Моделите Bipper/Nemo ТА принадлежат на сегмента B LCV ([19]): през 2012 г., този сегмент съставляваше 3,7 % от европейския пазар на лекотоварни автомобили (ЛТА). PSA е заемала 49 % от този пазар. През 2012 г., групата PSA е разпространила в търговската мрежа 26 674 Nemo/Bipper ТА при общо 54 514 единици на пазара. През 2012 г. групата PSA е продала 8 976 във вариант ЛА (което съставлява пазарен дял от 10 %).

(82) Според френските органи разпространението на тези автомобили в търговската мрежа не е генерирало нетна печалба през цикъла на живот на автомобила, именно поради факта, че моделите в началото на своя жизнен цикъл не са незабавно рентабилни. Според тях тези автомобили са станали рентабилни едва след първото поколение.

(83) Групата PSA оценява последиците от тази компенсаторна мярка на загуба от 1,56 млрд. EUR оборот.

в) **Дизелов двигател над 2 литра**

(84) Целта на това предложение за компенсаторна мярка е отказ от производство на двигатели над 2 литра предвид влизането в сила на новия стандарт EURO 6. Според френските органи групата PSA разполага с промишлени средства за производството на такива двигатели, а именно с разновидността EURO 6 на двигателя DW12. За разлика от конкурентите си тя не разполага с бензинови двигатели над 2 литра (като тези бензинови двигатели са с ограничение 1,6 литра турбо). Следователно тази мярка ще засегне по-особено сегмент D.

(85) Продажбата на леки автомобили на групата PSA в сегмента D съставляваше 1 % от европейския пазар през 2012 г. (тоест 150 000 автомобила). Броят на леките автомобили на групата PSA, оборудвани с двигатели над 2 литра, е достигал най-много 30 000 автомобила през най-добрите години. Групата PSA се е спряла в рамките на оценката си на въздействието на бройката от 10 000 автомобила годишно, съставляващи около 20 % от сегмент D.

(86) Като се опира на данни от миналите 2011 г. и 2012 г. за регистрация на ЛА с дизелов двигател над 2 литра, PSA счита, че развиването на предлагане на ЛА с дизелова хибридна система „plug-in“ е щяла да доведе до производството на 30 000—40 000 автомобила с двигатели с цилиндри над 2 литра (или еквивалентна мощност) за групата PSA. Съгласно френските органи тази мярка би се изразила в 10 000 автомобила годишно, което би означавало загуба на годишен оборот от 200 млн. EUR.

2.4.5.2. ***Отказ от капацитет на завода в Sevelnord в полза на конкурент***

(87) В резултат на тази мярка групата PSA би трябвало да се откаже от капацитет на завода си Sevelnord в полза на Тойота. Обектът в Sevelnord е създаден през 1988 г. в рамките на разширяването на дейностите на Европейското дружество за леки автомобили („Société Européenne de Véhicules Légers“) („Sevel“), съвместно контролирано („съвместно предприятие“, наречено по-долу „СП“) с групата Fiat. През 2011 г. в този завод работят 2 700 души и той произвежда средно 420 автомобила на ден (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). Общо 94 843 автомобила са били произведени в него през 2011 г.

([19]) Акроним за „*Light Commercial Vehicles*“ на английски. Френският вариант е „VUL“ за „véhicule utilitaire léger“ — „лекотоварен автомобил“.

(88) Когато Fiat пожела да се оттегли от партньорството по съвместното предприятие с групата PSA на обекта в Sevelnord, PSA подписа с Toyota споразумение за сътрудничество, по силата на което групата PSA произвежда леки товарни автомобили, които Toyota разпространява в търговската мрежа в Европа под собствената си марка. Това би дало възможност на Toyota да си изгради сериозна база от клиенти на по-ниска цена.

(89) По силата на това споразумение на първо време (считано от второто тримесечие на 2013 г.) групата PSA ще предостави леки товарни автомобили от съществуващите класове Peugeot Expert и Citroën Jumpy (оферта „G9“). След което споразумението предвижда също така сътрудничество относно следващото поколение автомобили, което трябва да бъде произведено от групата PSA (оферта „K0“).

(90) Според френските органи, поради липса на споразумение с Toyota, групата PSA счита, че е можела да осигури сама жизнеспособността на своята дейност, свързана с производството на леки товарни автомобили. Договорът с Toyota следователно не е необходим, за да се осигури запазването на тази дейност на обекта.

(91) Френските органи уточняват, че тази мярка допринася за ограничаването на присъствието на групата PSA на пазара в пряка полза на неговите конкуренти, доколкото:

а) Групата PSA ще се откаже от близо 30 % от производствения капацитет на обекта Sevelnord в полза на Toyota;

б) Това споразумение ще даде възможност на един основен конкурент, Toyota, да навлезе на пазар, на който не е присъствал до този момент, както и да разшири гамата си на товарни автомобили;

в) Това споразумение осигурява пряко и сигурно конкурентно предимство на Toyota, предвид на това, че ѝ дава възможност да получи значима част от нормата на печалба от автомобилите, които са обект на споразумението, както и да набира и задържа клиенти на пазар, от който тя отсъства;

г) Тази мярка се отнася до един от пазарите, на който групата PSA заема особено значимо място (21 % от европейския пазар през 2011 г.).

(92) От гледна точка на оборота въздействието на тази мярка се оценява на 443 млн. EUR.

2.4.5.3. ***Оттегляне от разработването и производството на хибридната технология „plug-in“***

(93) Групата PSA ще ограничи присъствието си на пазара, като прекрати договора си, сключен на 25 октомври 2011 г. с BMW, относно създаването на СП, чиято цел е разработването и производството на технология, предназначена за хибридни и електрически автомобили.

(94) СП разработва и произвежда всички електрически компоненти, необходими за електрическото силово предаване. Групата PSA и BMW са инвестирали повече от 100 млн. EUR в този проект, в рамките на който към края на 2011 г. са работели 400 сътрудници в центъра за научноизследователска и развойна дейност в Munich. Краят на това СП би имало като последица оттеглянето на групата PSA от сегмента на хибридни автомобили, наречени „plug-in“, посредством прекратяването на споразумението за съвместно предприятие с BMW (сегмент C).

(95) Според френските органи с прекратяването на СП групата PSA ще се оттегли окончателно от сегмент, който се приема за доходоносен, и ще се лиши от достъп до около 6 % от пазара до 2016 г. Групата PSA ще загуби също така едно престижно споразумение от гледна точка на имидж, свързано с нейния статут на партньор на BMW.

(96) Оттеглянето на групата PSA от СП с BMW би имало две последици:

а) На първо място оповестяването на отказа от хибридната технология „*plug-in*“ би навредило на имиджа на групата на този сегмент и в резултат на това би се отразило от 2013 г. нататък на продажбите на хибридни автомобили с дизелови двигатели на групата PSA. Групата PSA оценява това въздействие (въз основа на 10 % от обемите) на 3 000 автомобила годишно, което означава загуба на годишен оборот от 60 млн. EUR;

б) На второ място, прекратяването на разработването на хибридната технология „*plug-in*“, чието пускане е било предвидено за 2016 г.,би довело до намаляване на производството с 20 000 автомобила средно за три години, което означава загуба на оборот 400 млн. EUR на година средно.

(97) Като цяло групата PSA оценява въздействието на тази мярка на 1,56 млрд. EUR оборот.

2.4.5.4. ***Ангажимент за определяне на максимална степен на навлизане на BPF***

(98) Френските органи възнамеряват да поемат ангажимент за определяне на максимална степен на навлизане ([20]). Според френските органи степента на навлизане сериозно се е увеличила през последните години, както при BPF, така и при нейните конкуренти, като е нараснала респективно при BPF от 27,5 % през 2009 г. до 29,8 % през 2012 г., а при RCI Banque SA ([21]) — от 30,0 % на 35,0 % за същия период, както това се вижда от таблица 6 по-долу.

(99) Френските органи възнамеряват да поемат този ангажимент, именно защото считат, че контролът на степента на навлизане е лесен и може да бъде наблюдаван въз основа на публични източници.

(100) Предвижданият ангажимент ще има различно изражение за 2013 г., от една страна, и за 2014 г. и 2015 г., от друга страна. Що се отнася до 2013 г., ще бъде предложено да не се надвишава за всяка една европейска страна (в периметъра G10 ([22])), където оперира BPF, процента H2 2012 г., увеличен с едно ниво на гъвкавост +1 пункт на навлизане.

(101) За следващите периоди френските органи считат, че бързото развитие на отрасъла налага да се предвиди как ангажиментът на BPF ще се променя в зависимост от това развитие. Следователно се предлага да се промени степента на навлизане, реализирана от BPF за година „n–1“, като се определи максимална степен на навлизане за годината „n“ предвид вариациите за година „n–1“ на този процент при европейските конкуренти на BPF. Това би дало възможност да се избегне откъсването на BPF от вътрешно присъщите тенденции на нейната конкурентна среда.

(102) По този начин, считано от 31 декември 2013 г., ангажиментът за максимална степен на навлизане в периметъра G10 на BPF за годината „n“ би бил равен на процента на BPF, реализиран на същия този периметър за годината „n–1“, коригиран с вариацията на процента на навлизане на съпоставимите конкуренти за годината „n–1“, като се уточнява, че това коригиране не би могло да води до намаляването на степента на навлизане на BPF под определен минимум. Предложените съпоставими конкуренти в тази връзка са сегментът „Западна Европа“ на RCI Banque SA и сегментът „Европа“ на Volkswagen Financial Services (VWFS). За да се предпази от хаотично развитие при конкурентите и да се отчете степента на навлизане на BPF, която понастоящем е по-ниска от тези на нейните конкуренти, ще бъде определена все пак степен на навлизане с минимален праг за максималната степен на навлизане — 32,4 %, съответстваща на степента на навлизане, отчетена за G10 през второто полугодие на 2012 г.

Таблица 7

Степен на навлизане на BPF за всяка страна и големи географски зони за новите автомобили (в %)

	Степен на навлизане - горна граница H2 2012*	Ниво на гъвкавост	Предложена максимална степен*
Германия	[…]	+ 1,0	[…]
Австрия	[…]	+ 1,0	[…]
Белгия	[…]	+ 1,0	[…]
Италия	[…]	+ 1,0	[…]
Испания	[…]	+ 1,0	[…]
Нидерландия	[…]	+ 1,0	[…]
Португалия	[…]	+ 1,0	[…]
Швейцария	[…]	+ 1,0	[…]
Франция	[…]	+ 1,0	[…]
Обединено кралство	[…]	+ 1,0	[…]

([20]) Става дума за съотношение, изчислено чрез съотнасянето на продажбите на автомобили, финансирани със заеми на банката BPF, към общата сума на продажбите на групата PSA.

([21]) RCI Banque SA е дъщерно дружество, принадлежащо 100 % на Renault SAS. RCI Banque осигурява финансирането на марките от групата Renault и групата Nissan.

([22]) Германия, Австрия, Белгия, Италия, Испания, Нидерландия, Португалия, Швейцария, Франция, Обединеното кралство.

	Степен на навлизане - горна граница H2 2012*	Ниво на гъвкавост	Предложена максимална степен*
Сбор G5 ([1])	33,3	+ 1,0	34,3
Сбор M5 ([2])	27,3	+ 1,0	28,3
Сбор G10 ([3])	32,4	+ 1,0	33,4

([1]) Сборът G5 обединява следните държави: Франция, Германия, Италия, Испания и Обединеното кралство.
([2]) Сборът M5 обединява следните държави: Белгия, Нидерландия, Швейцария, Австрия и Португалия.
([3]) Сборът G10 обединява десетте държави, включени в таблица 6.

2.4.6. ОЦЕНКА НА РАЗХОДИТЕ ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ И НА ФИНАНСИРАНЕТО ИМ

(103) Предвижданите разходи за преструктуриране възлизат на 1 708,9 млн. EUR. Те се отнасят за следните предвиждани мерки: спиране през 2014 г. на производствените дейности в Aulnay, където работят 3 000 души, пренасочване на производството в парижкия регион към Poissy и съживяването на обекта в Aulnay. Тези разходи се оценяват на [400—500]* млн. EUR за периода 2012—2017 г. Разходите за адаптирането на индустриалния механизъм на обекта в Rennes, което ще доведе до реорганизация на персонала, заемащ 1 400 работни места от общо 5 600 работници, се оценяват на [100—200]* млн. EUR за периода 2012—2017 г. Адаптирането на структурите на групата PSA, посредством ПЗК 1 и 2 („Планиране на заетостта и компетенциите“) („Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences“) ще доведе до общи разходи, оценявани на [500-600]* млн. EUR за 2012 г. и 2013 г. Трябва да се отбележи, че няма припокриване на двата плана ПЗК 1 и 2 и разходите за преструктуриране, свързани с Aulnay и Rennes. Разходите за други мерки и в частност преструктурирането на търговската дейност в Европа и намаляването на персонала PCR (Peugeot Citroën Retail), съответстващ на частта PSA от дистрибуторската мрежата, основно в Южна Европа, се оценяват на [100—200] млн. EUR. Накрая, разходите за дейностите на PSA в рамките на проекта„50CO_2Cars“ възлизат на [300—400]* млн. EUR.

(104) За да финансира разходите за преструктуриране, групата PSA прилага от началото на 2012 г. програма за прехвърляне на активи, което позволи на групата PSA да получи следните ресурси:

а) Прехвърляне на Gefco през декември 2012 г.: 878 млн. EUR ([23]);

б) Прехвърляне на Citer през февруари 2012 г.: 449 млн. EUR;

в) Прехвърляне на недвижими активи (сред които дружественото седалище) през 2012 г.: 628,7 млн. EUR.

(105) Съгласно френските органи групата PSA вече е осигурила 1,956 млрд. EUR свободен оборотен капитал, който ще бъде инвестиран в преструктурирането на групата PSA, така че да възстанови жизнеспособността си.

(106) От гледна точка на ликвидност New Club deal предоставя 11,6 млрд. EUR от частни банки, за да допринесе за финансирането на групата през периода на преструктуриране.

2.5. *ПЛАН ЗА ЖИЗНЕСПОСОБНОСТ НА BPF*

(107) Представеният от френските органи план включва финансови прогнози и план за финансиране на BPF до края на 2015 г. Съгласно френските органи доходността от собствения капитал на BPF ще бъде [5—10]* % още от 2014 г. нататък и [10—20]* % през 2016 г. Те припомнят, че съгласно практиката по вземане на решения на Комисията доходността от собствения капитал, приемана като доказателство за жизнеспособността на една банка, е от порядъка на 8 до 12 %.

2.5.1. ПЛАН НА ФИНАНСИРАНЕ

(108) BPF предвижда да увеличи своето банково финансиране в дългосрочен план от [0—5]* млрд. EUR в края на 2012 г. на [5—10]* млрд. EUR в края на 2015 г. Банката е пуснала също така продукт за депозити, насочен към частни лица, като финансирането, произтичащо този продукт, се очаква да възлезе на [800—900]* млн. EUR през 2015 г. съгласно финансовите прогнози (в сравнение с нула в края на 2012 г.). Полученото финансиране от секюритизацията и емисиите на дълговите инструменти „EMTN“ („Euro Medium Term Notes“) се очаква да намалее през същия период.

([23]) Нетен размер на прехвърляне на разходи 797 млн. EUR, към който се добавя изключителен дивидент от 100 млн. EUR, от които се приспадат 19,млн. EUR, съответстващи на анулирането на брутната норма на печалба от самофинансирането.

Таблица 8

Състояние на позицията на ликвидност на BPF през периода на преструктурирането*

[…]*

(109) Общият баланс на банката и следователно потребността от финансиране се очаква да се увеличат постепенно през прогнозния период от 27 186 млн. EUR в края на 2012 г. до [>28 000] млн. EUR в края на 2015 г.

2.5.2. РЕНТАБИЛНОСТ И ПЛАТЕЖОСПОСОБНОСТ

(110) BPF е била печеливша в миналото, както го показва Графика 1 по-долу. В края на 2012 г. нивото на капитализация, измерено със съотношението „core tier 1“ ([24]) възлизаше на 13 %.

Графика 1

Преглед на рентабилността на BPF в миналото



(111) Банката предвижда да продължава да генерира печалба през периода на преструктуриране на групата, както това е илюстрирано в таблица 8 по-долу.

Таблица 9

Предвиждания за рентабилността на BPF

(%)

	2012 г.	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Възвръщаемост на собствения капитал (RoE)*	8,0	[4-6]	[6-8]	[8-10]	[10-12]	[10-12]

(112) Съгласно представената информация прекратяването на дейността на BPF не би трябвало да доведе до каквато и да било загуба за кредиторите. Ликвидационното управление би позволило да се запази след края на третата година излишък от ликвидност от [1—3]*млрд. до [2—4]* млрд. EUR при стрес сценарий в зависимост от прилаганото ниво на стрес.

(113) Активите на BPF са с много кратък матуритет и средно с матуритет, по-кратък отколкото пасива.

(114) Цената на риска на банката се е увеличил от […]* през 2011 до […]* през 2012 г. Лошите заеми постепенно са се увеличили от 3 % в края на 2008 г. до 4,2 % в края на 2012 г.

([24]) *Core tier one* е съотношение на платежоспособност, позволяващо да се оцени платежоспособността на банките. При него се отчита връзката между собствения капитал и притежаваните активи (претеглени в зависимост от рисковете).

2.5.3. СТЕПЕН НА НАВЛИЗАНЕ

(115) Съгласно френските органи със степен на навлизане от около 29,8 % (през 2012 г.) в автомобилните продажби на групата PSA, BPF финансира голяма част от търсенето на автомобили, произведени от групата PSA, и допринася по решаващ начин за финансирането на нейната търговска дейност и на цялото ѝ автомобилостроително подразделение с дистрибуторските мрежи и клиентите.

(116) Те уточняват, че прогнозният план включва предположението за поддържане на леко нарастване на степента на навлизане в сравнение с тази от 2011 г., като тази тенденцията ще се запази до 2017 г. Такова развитие се основава на множество фактори:

а) Частичното и постепенно оттегляне на традиционните банки от този сектор в контекста на селективно управление на техните баланси поради ограничения, свързани с финансиране и капитал, именно в резултата на влизането в сила на Базел III;

б) Промяната на потребностите от финансиране на потребителите в контекст на силно свиване на покупателната способност в Европа;

в) Понастоящем ниското ниво на лихвите в сравнение с миналото, което би подтикнало към прибягване до заеми за финансирането на закупуването на автомобили, и накрая

г) Тенденцията автомобилът да се превърне в предмет на широкото потребление, близък до „*commodity*“, което би се вписало в логиката на развиване на финансиране посредством заеми и месечни плащания.

(117) Промяната на степента на навлизане на BPF по географски зони и по сегменти (B, C, D, H и товарни автомобили (VU)) е илюстрирано в таблица 9 по-долу (AP означава „Automobile Peugeot“ и AC означава „Automobile Citroën“)

Таблица 10

Процент на навлизане на BPF по географска зона, по сегмент на автомобили и по марка (в %)

	AP			AC		
%	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Франция						
Сегмент B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Сегмент C						
Сегмент D						
Сегмент H						
Товарни автомобили						
Общо						
Обединеното кралство						
Сегмент B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Сегмент C						

	AP			AC		
%	2010 г.	2011 г.	2012 г.	2010 г.	2011 г.	2012 г.
Сегмент D						
Сегмент H						
Товарни автомобили						
Общо						
Германия						
Сегмент B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Сегмент C						
Сегмент D						
Сегмент H						
Товарни автомобили						
Общо						
Италия						
Сегмент B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Сегмент C						
Сегмент D						
Сегмент H						
Товарни автомобили						
Общо						
Испания						
Сегмент B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Сегмент C						
Сегмент D						
Сегмент H						
Товарни автомобили						
Общо						
Общо G5						
Сегмент B	[28-33]	[31,6-36,6]	[33,1-38,1]	[26,5-31,5]	[29-34]	[34,4-39,4]
Сегмент C	[20,4-25,4]	[21,6-26,6]	[22,7-27,7]	[18,9-23,9]	[25,5-30,5]	[29,1-34,1]

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

2.5.4. ЗАВИСИМОСТ НА ГРУПАТА

(118) Съгласно френските органи кредитният рейтинг на BPF е взаимообвързан с този на PSA, както го указва тясната взаимовръзка между доходността на облигациите на групата и банката.

(119) Агенциите за кредитен рейтинг са установили в докладите си връзката между кредитния рейтинг на групата PSA и този на BPF, като определят максимално отклонение от две степени между кредитната оценка на групата и тази на каптивната банка ([25]). На 14 февруари 2013 г. кредитният рейтинг на BPF бе понижен до рейтинг на облигациите „*non investment grade*“.

2.6. *ЖАЛБАТА*

(120) Анонимният жалбоподател счита, че гаранцията, предоставена от френската държава ще даде възможност на BPF да предложи на дистрибуторите и клиентите на PSA по-интересни кредитни условия от тези, които са в състояние да предложат каптивните банки на конкурентните автомобилостроители.

3. **ПРИЧИНИ, ДОВЕЛИ ДО ОТКРИВАНЕТО НА ПРОЦЕДУРА**

(121) В решението за отриване на процедура Комисията изрази съмнения поради следните причини:

3.1. *ПЛАН ЗА ЖИЗНЕСПОСОБНОСТ НА BPF*

(122) По отношение на плана за жизнеспособност на BPF, който трябва да бъде анализиран с оглед на Банковото съобщение, Комисията изрази съмненията си поради съществуващата несигурност относно жизнеспособността на групата PSA като цяло.

3.2. *ПЛАН ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ НА ГРУПАТА PSA*

(123) По отношение на преструктурирането на промишлената група, което трябва да бъде анализирано с оглед на водещите насоки „оздравяване и преструктуриране“, цитирани по-горе, Комисията счита, че съществуват съмнения по следните въпроси:

3.2.1. СЪМНЕНИЯ, СВЪРЗАНИ С ВЪЗСТАНОВЯВАНЕТО НА ЖИЗНЕСПОСОБНОСТТА

(124) Комисията пожела да събере коментарите на трети лица относно:

a) Възприетите хипотези за развитието на автомобилния пазар в Европа и в останалата част в света, както и относно достатъчно консервативния характер на тези хипотези.

([25]) Това отклонение е понастоящем три *notches* за Moody's, което произтича от ползата от гаранцията за BPF.

б) Предложените мерки за преструктуриране с цел осигуряване на възстановяването на жизнеспособността на групата PSA.

в) Приносът на проекта „50CO_2Cars“ за възстановяване на жизнеспособността, и в това число относно логическата свързаност на тази инвестиция в научноизследователска и развойна дейност, целяща пускането на научноизследователска програма, свързана с технологията „*mild-hybridation*“ (мек хибрид) предвид оповестения по същото време отказ от технологията „*hybride plug-in*“ (хибрид с възможност за включване към електрическата мрежа), представена като овладяна от групата.

3.2.2. СЪМНЕНИЯ, СВЪРЗАНИ С КОМПЕНСАТОРНИТЕ МЕРКИ

(125) Комисията пожела да събере коментарите на трети лица относно квалификацията, в смисъла на по-горе цитираните водещи насоки „оздравяване и преструктуриране“, на предложените мерки като компенсаторни мерки, тяхното количествено измерение и целесъобразността им предвид създадените от помощите рискове за нарушаване на конкуренцията.

4. СЪОБРАЖЕНИЯ НА ФРАНЦИЯ ОТНОСНО РЕШЕНИЕТО ЗА ОТКРИВАНЕ НА ПРОЦЕДУРА

4.1. *ОТНОСНО РАЗМЕРА НА ПОМОЩТА*

(126) Френските органи считат, че размерът на помощта не може да съответства на номиналния размер на гаранцията, че емисиите на облигации на BPF ще бъдат непременно осъществени с променлива премия за ликвидност и риск, несъмнено по-висока от 24 базисни пункта, отчетени при емисията, осъществена благодарение на помощта за оздравяване, както и че референтният период за отчитане на рентабилността в исторически план на BPF би трябвало да бъде три месеца.

(127) Съгласно френските органи двете съвкупни условия, които позволяват да се счита, че размерът на помощта е също толкова висок, колкото и размерът, обезпечен от гаранцията, а именно особено високата вероятност кредитополучателят да не може да върне заема, обезпечен от гаранцията, и наличието на изключителни обстоятелства, не са изпълнени в случая. Следователно размерът на помощта, включен в държавната гаранция, ще съответства на разликата между общата цена на финансирането, произтичащо от гаранцията, и самата гаранция и общата цена на финансирането, което е щяло да плати предприятието без гаранцията.

(128) Все така според френските органи хипотезата за оскъпяването за BPF от порядъка на 40 базисни пункта е основателна. Всъщност емисиите на BPF от 25 март 2013 г. са били осъществени при особено благоприятни пазарни условия. *Спредовете* по отношение на OAT (асимилируема облигация на трезора, облигация, емитирана от френската държава), отчетени в момента на тази емисия (24 базисни пункта), бележат исторически ниски нива. Така например френските органи считат, че инвеститорите би трябвало по принцип да искат по-високо възнаграждение за каптивна банка от автомобилния отрасъл, отколкото за публични организации като UNEDIC ([26]) и CADES ([27]) още повече, че те разполагат с линии, за да участва в такъв вид трансакции CADES и UNEDIC и че не непременно разполагат с такива за операция с BPF.

(129) И накрая, приетият от френските органи референтен период (от 12 юли до 16 октомври 2012 г.) най-добре отразява реалното състояние на доходността на облигациите на BPF на пазарите, като отчита трудностите, с които се сблъсква групата PSA, а не оповестяването на държавната гаранция.

4.2. *ОТНОСНО ЖИЗНЕСПОСОБНОСТТА НА BPF*

(130) Френските органи отчитат позицията на Комисията, съгласно която BPF няма проблем нито с платежоспособността, нито с рентабилността и че проблемът ѝ с ликвидността произтича единствено от връзката ѝ с групата PSA.

(131) Те желаят все пак да направят следните забележки:

а) Според френските органи, увеличението на баланса на BPF се очаква да остане умерено в синхрон с очакваната инфлация. Това повишение произтича от влошаването на макроикономическите условия и от все по-честото прибягване на потребителите към кредит за финансиране на придобиването на автомобили.

б) В отговор на аргумента на Комисията, съгласно който е целесъобразно да се избегне BPF да финансира лоши заеми, за да увеличава изкуствено оборота на групата PSA, френските органи припомнят, че:

([26]) Национален междупрофесионален съюз за заетост в промишлеността и търговията (Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce)

([27]) Каса за намаляване на социалния дълг (Caisse d'amortissement de la dette sociale).

— Единствената цел на компенсаторната мярка, отнасяща се за BPF, е намаляването на интензитета на конкурентното ѝ поведение, както и ограничаването на пазарния ѝ дял.

— Процентът на необслужваните кредити (*non performing loans*) от около 4 % е претърпял слаба промяна през последните три години.

— BPF определя политиката си по отношение на риска по независим начин и под надзора на Органа за пруденциален надзор (Autorité de contrôle prudentiel).

Предвид на това, че процентът на лошите кредити се следи внимателно от агенциите за кредитен рейтинг и одиторския комитет на BPF, всякаква промяна на политиката по отношение на риска на банката е невъзможна според френските органи.

4.3. *ОТНОСНО ВЪЗСТАНОВЯВАНЕТО НА ЖИЗНЕСПОСОБНОСТТА НА ГРУПАТА PSA*

4.3.1. ОТНОСНО ВЪЗПРИЕТИТЕ ХИПОТЕЗИ ЗА РАЗВИТИЕТО НА ПАЗАРА

(132) Най-напред френските органи считат, че прогнозите на групата PSA не са били опровергани нито от развитието на пазара през първото тримесечие на 2013 г., нито от предполагаемото разминаване между предвидените резултати за 2012 г. и в крайна сметка реализираните за същата година.

(133) Според френските органи непрекъснатият спад на продажбите през 2013 г. е бил предвиден от групата PSA, която предвижда, както и институтът *IHS Global Insight*, че спадът на пазара ще бъде *in fine* от 4 % между 2012 г. и 2013 г.

(134) Френските органи са предоставили актуализирани финансови прогнози, основаващи се на не толкова оптимистични хипотези, колкото прогнозите, описани в съображения от 54 до 58 на решението за откриване на процедурата. Стратегическата насока, описана в същите съображения на решението за откриване на процедурата, остава непроменена.

(135) Измененията, внесени в прогнозите, произтичат от актуализацията на прогнозите за развитие на пазара „Европа 30“, осъществена от института *IHS Global Insight*, и са отразени в оборота на автомобилното подразделение, по-нисък през прогнозния период.

(136) „Неблагоприятният“ сценарий, при който продажбите на групата PSA ще се свият (спрямо сценария, основан на медианата) с още 100 000 автомобила на година в Европа, считано от 2013 г., също е бил актуализиран.

Таблица 11

Размер на европейския пазар съгласно прогнозните предвиждания на IHS Global Insight и пазарен дял на PSA

	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Размер на европейския пазар (Европа 30), по прогнози на *IHS Global Insight* през април 2013 г. (в хиляди автомобили)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Дял на PSA на европейския пазар*	[10-14] %	[10-14] %	[10-14] %	[9-13] %	[9-13] %

Таблица 12

Прогнозен оборот на групата PSA (в млн. EUR)

	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Сценарий, основан на медианата, в решението за откриване на процедурата*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Актуализиран сценарий, основан на медианата*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[59 000-64 000]	[60 000-65 000]
Актуализиран неблагоприятен сценарий (разлика – 100 000 автомобила годишно)*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-70 000]	[60 000-65 000]

Таблица 13

Прогнозен оборот на автомобилостроителното подразделение (в млн. EUR)

	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Сценарий, основан на медианата, в решението за откриване на процедурата*	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Актуализиран сценарий, основан на медианата*	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]
Актуализиран неблагоприятен сценарий (разлика – 100 000 автомобила годишно)*	[35 000-40 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]

(137) От гледна точка на оборотните средства актуализацията се изразява в ограничени парични потоци от оперативната дейност, като паричните потоци от инвестиционна дейност остават непроменени. От това произтича прогнозно ниво на дълг […]*, което е по-високо от прогнозите в решението за откриване на процедурата, като нивото на дълга, предвидено в сценария, основан на медианата, е по-високо от нивото, представено преди това в неблагоприятния сценарий.

(138) PSA е представила също така прогнози за нетния дълг в по-стресов сценарий, според който продажбите на групата PSA ще се свият (спрямо сценария, основан на медианата) с 200 000 допълнителни автомобила годишно в Европа, считано от 2013 г. Нивата на нетния дълг в различните сценарии са представени в таблица 14 по-долу. Съгласно числата, предоставени от PSA, стресов фактор от 100 000 автомобила увеличава нетния дълг […]* с [200—400]* млн. EUR годишно.

Таблица 14

Ниво на нетния дълг […]* в млн. EUR

	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Сценарий, основан на медианата, в решението за откриване на процедурата	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Актуализиран сценарий, основан на медианата	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.	2017 г.
Актуализиран неблагоприятен сценарий (разлика от – 100 000 автомобила годишно)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Актуализиран по-стресов сценарий (разлика от – 200 000 автомобила годишно)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(139) Освен това, френските органи считат, че целесъобразният елемент, който трябва да бъде възприет в основата на хипотезите за възстановяване на жизнеспособността в дългосрочен план на групата PSA, не е нейният оборот, а оперативният ѝ текущ резултат. По време на заседанието на надзорния съвет от 6 ноември 2012 г. същият е бил оценен на загуба от [1 000—2 000]* млн. EUR, като окончателно реализираният оперативен резултат представлява загуба от 1 504 млн. EUR (или вътрешно разминаване под [0—3] %).

(140) Френските органи считат също така, че перспективите за развитие на пазара, на които се опира групата PSA, са особено предпазливи, докато числата на анализаторите, на които се базират мотивите на Комисията, са непълни и спорни.

(141) Всъщност, всички ангажирани действащи лица считат, че пазарът е достигнал най-ниското си ниво и че занапред не му остава нищо друго освен да тръгне отново нагоре. Като цяло последните анализи ([28]) подчертават подобряване на макроикономическите условия в Европа през следващите години. Според френските органи това подобрение би трябвало неизбежно да се отрази на автомобилостроителния отрасъл.

(142) И накрая, френските органи считат, че Комисията е осъществила непредставителен подбор на кредитни рейтинги от финансови анализатори, като е изключила тези, които са се доближавали до прогнозите, предоставени от групата PSA. Във всеки случай френските органи оспорват използването на финансови анализи с цел оценяване на средносрочен план за преструктуриране. Те са на мнение, че дейността на финансовите анализатори се състои в предоставяне на съвети за закупуване или продажба на ценни книжа в зависимост от определена цел за курс. Те не се насочват по конкретно върху обема на предвидените продажби, нито върху прогнозите за очакван оборот. Ето защо оценките им са много често откъснати от основните икономически принципи.

(143) Следователно, френските органи считат, че за прилагането на плана за преструктуриране те биха могли съвсем основателно да се опират на предвижданията на института *IHS Global Insight*, като към тях се приложи стресов фактор, без да се отчитат хипотезите на финансовите анализатори.

(144) И накрая, френските органи подчертават, че частният сектор вярва в възстановяването на жизнеспособността на групата PSA. За това доверие свидетелства най-напред укрепването на обединението между PSA и GM с подписването на 20 декември 2012 г. на окончателни споразумения по три проекта за автомобили и създаването на съвместно предприятие за покупките. Освен това банковото финансиране, получено от BPF в размер на 11,6 млрд. EUR, съставлява доказателство за доверието на пазара в перспективата за подобрение. Не на последно място, наскоро осъществените от BPF операции по секюритизация доказват, че на пазара не съществува избягване на риска от автомобилната дейност.

4.3.2. ОТНОСНО ПРОЦЕНТА НА ИЗПОЛЗВАНЕ НА КАПАЦИТЕТА НА ГРУПАТА PSA И ДИВЕРСИФИЦИРАНЕТО НА ПРОДАЖБИТЕ

(145) Френските органи считат, че съмнението на Комисията относно процента на използване е неоснователен, тъй като не отчита затварянето на обекта в Aulnay, което ще даде възможност според тях да се подобри конкурентоспособността на групата PSA в сегмента B. Предвид на това, че PSA е обект на много силна конкуренция в този сегмент, това затваряне ще бъде особено показателно за възстановяването на жизнеспособността ѝ.

([28]) Перспективи на световната икономика, глава 1 и 2 от април 2013 г.

(146) Френските органи считат, че групата PSA е взела всички необходими мерки, за да постигне целта си за осъществяване на 50 % от продажбите си извън Европа през 2015 г.: отваряне на трети завод и нови концесии в Китай, обновяване на гамата от автомобили, предлагани на пазара в Латинска Америка, пускането на два модела, специално предназначени за продажба извън Европа, и накрая разработването в рамките на обединението с GM на съвместна платформа за предлагане на пазара на автомобили от сегмент B в Европа и в останалата част от света, съвместното разработване на ново поколение икономични бензинови двигатели и на проекти за автомобили в Латинска Америка, Русия, както и на други набиращи скорост пазари.

4.3.3. ОТНОСНО ПРИНОСА НА ПРОЕКТА „50CO_2CARS“ ЗА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕТО НА ЖИЗНЕСПОСОБНОСТТА НА ГРУПАТА PSA

а) **Относно свързаността на проекта „50CO_2Cars“ с плана за преструктуриране на групата PSA**

(147) Френските органи подчертават, че сериозните усилия в областта на научноизследователската и развойната дейност, предприети в рамките на „50CO_2Cars“, са насочени към овладяването на технология за подобряване на екологичния и енергиен баланс на дизела. В този контекст проектът за научноизследователска и развойна дейност ще допринесе за прилагането на стратегия за обръщане на констатираната тенденция на намаляване на продажбите на дизелови автомобили.

(148) Дизеловите автомобили съставляват понастоящем важен източник на доходи за групата PSA: през 2012 г. [60—80]* % от продадените автомобили от PSA в Европа са били оборудвани с този вид двигатели. PSA разполага с оптимизиран индустриален инструмент, с добър имидж и висок процент на рентабилност за този вид автомобили, по-добър от този при бензиновите двигатели. При все това настоящият контекст е неблагоприятен за нея: постепенно влошаване на имиджа на тези двигатели в Европа, промяна на подзаконовата и нормативна рамка (EURO VI), което може да доведе до оскъпяване на дизеловите двигатели спрямо бензиновите и следователно да постави в неблагоприятно положение продажбите на дизелови автомобили, още повече че стратегията за достигане на стандартите посредством „*downsizing*“ ([29]), прилагана до този момент, ще е достигнала границите си и че някои държави или структури на местно самоуправление възнамеряват да приемат данъчна рамка в ущърб на дизела. PSA счита, че загубите на норма на печалба, свързани със заместването на продажбите на дизелови автомобили от тези на бензинови автомобили на европейския пазар възлизат на [500—700]* млн. EUR. В контекст на намаляване на покупателната способност на домакинствата и предвид нарастващите екологични притеснения на потребителите целта, свързана със запазването на конкурентоспособността и на имиджа на дизеловите двигатели (спрямо бензиновите), е от първостепенно значение за групата PSA. Тъй като нивата на цените на съществуващите дизелови хибридни автомобили не са съвместими с масово разпространение, са необходими сериозни инвестиции в научноизследователска и развойна дейност, за да стане тази технология достъпна за по-голям брой потребители. Следователно, с възстановяването на конкурентоспособността и имиджа на дизеловото гориво, проектът „50CO_2Cars“ би могъл според френските органи да благоприятства възстановяването на жизнеспособността, като се запазят не само продажбите на дизелови автомобили на групата PSA, но също така и нормата на печалба на производителя. Освен това, ако планът за индустриализация бъде успешно реализиран, технологията, продукт на проекта „50CO_2Cars“, ще съставлява на един зараждащ се пазар сериозен потенциал за растеж до 2020 г. Възможността да се извлече полза от вероятните възможности пред дизеловите двигатели „*mild-hybrid*“ в резултат на плана за преструктуриране ще даде възможност да се осигури ръст на оборота благодарение на диверсифицирането към перспективен сегмент, който се вписва в основната цел на групата (масово произвеждани автомобили).

(149) Относно необходимостта да се инвестира, френските органи правят разлика между предложеното намаляване на инвестициите „*като компенсаторна мярка*“, чиято цел е да се намали мащаба на нарушаването на конкуренцията, свързано с държавната помощ, и запазването на инвестициите в научноизследователска и развойна дейност, необходими на предприятието, за да „*възстанови жизнеспособността си в дългосрочен план*“. Френските органи подчертават, че в практиката си по вземане на решение Комисията многократно е приемала, че възстановяването на жизнеспособността на едно предприятие може да се основава на пускането на нови продукти, с цел осигуряване на ръст на оборота ([30]).

(150) Органите обясняват, че в рамките на плана за преструктуриране отсъствието на специфична за проекта „50CO_2Cars“ държавна помощ е щяло да принуди PSA да създаде „хипотетичен“ проект. Неспособна да преодолее сама всички технологични препятствия и без възможно сътрудничество с идентифицираните партньори за реализирането на проекта „50CO_2Cars“, групата е трябвало да намали инвестициите си „до минимум“, за да осигури единствено спазването на нормативните промени, отнасящи се до дизеловите двигатели. Френските органи подчертават в тази връзка, че намесата на публичните органи няма да се ограничи само с финансова подкрепа на групата PSA за реализирането на проекта „50CO_2Cars“, а напротив ще даде възможност около този проект да се

([29]) Става дума за намаляване на CO_2 емисиите, като се ограничи размера на двигателите и се предвиди подходящо свръхзахранване.
([30]) Решение на Комисията от 1 декември 2004 г., дело C-504/03, Bull, съображение 51, решение на Комисията от 18 февруари 2004 г., дело C-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, съображение 236, решение от 3 юли 2001 г., дело C-33/98, Babcock Wilcox Espana SA, съображение 98.

обедини консорциум от партньори (индустриалци, асоциации, научноизследователски лаборатории и т.н.), чиито координирани усилия ще бъдат необходими за премахване на технологичните препятствия за разработването на дизелов хибриден автомобил на ниска цена. Те уточняват, че по всяка вероятност неразрешаването на отпускане на държавна помощ на групата PSA в качеството на водещо предприятие на „50CO_2Cars“ ще постави под въпрос прилагането на този проект не само за това предприятие, но и от страна на всички негови партньори. Хипотетичната стратегия на заместването на дизела с бензин ще доведе до оскъпяване и ще се осъществи с цената на сериозен индустриален риск: отказ от експертиза в областта на дизеловите автомобили, загуба на продажби през преходния период, поглъщане на ресурси с цел адаптиране и реорганизиране на производствения апарат на групата за пренасочването му към бензиновите двигатели, които ресурси освен това биха били необходими за възстановяване на жизнеспособността.

(151) Накратко, френските органи считат, че проектът „50CO_2Cars“ е необходим, както за запазване на рентабилността на основната индустриална дейност на групата PSA (дизеловите двигатели), така и за да се установи окончателният характер на възстановяването на жизнеспособността, като ѝ се предоставят движещи сили на растеж след приключване на преструктурирането (нова гама иновационни и рентабилни автомобили). Ето защо инвестицията в научноизследователска и развойна дейност е в пълно съответствие с целите на плана за преструктуриране.

б) **Относно съмненията, изразени от Комисията в решението за откриване на процедурата**

(152) Френските органи разбират от решението за откриване на процедурата, че Комисията, като изхожда от констатацията за твърдяното изоставане на групата PSA в областта на научноизследователската и развойната дейност, приема, че проектът „50CO_2Cars“ „би могъл да бъде необходим за възстановяването на жизнеспособността на групата PSA единствено дотолкова, доколкото може да ѝ позволи да навакса закъснението в областта на научноизследователската и развойната дейност по отношение на нейните конкуренти“. Те се противопоставят на принципа на този анализ.

а) Първо, френските органи повтарят, че проектът „50CO_2Cars“ би могъл да допринесе за възстановяването на жизнеспособността на групата: възстановяване на екологичния имидж на дизеловите автомобили; нова динамика на потребление (идеята за хибридни автомобили, достъпни до по-широк кръг от потребители); източник на растеж след изтичане на плана за преструктуриране;

б) Второ, структурният недостатък в областта на научноизследователската и развойната дейност, представен в уведомлението като потенциално обяснение на някои трудности, с които се сблъсква групата PSA, се отнася до изоставане при стандартизацията на компонентите, което води до намаляване на продуктивността на усилията в областта на научноизследователската и развойната дейност в сравнение с тези на нейните конкуренти (възвръщаемост от мащаба). Всъщност проектът „50CO_2Cars“ ще даде възможност да се поправи това, предвид на това, че:

— на първо място, проектът „50CO_2Cars“ ще подобри стандартизацията на някои автомобилни компоненти и в частност на силовото предаване.

— на второ място условията за реализиране на проекта „50CO_2Cars“ ще подобри продуктивността на усилията в областта на научноизследователската и развойната дейност на групата PSA, именно благодарение на ползотворното взаимодействие в резултат на координацията на работните дейности с партньорите, но също така и в резултат на мониторинга, осъществяван от публичните органи, предоставящи помощта.

в) На трето място, френските органи оспорват преди всичко „правно иновативния“ характер на принципа, който според тях е използвала Комисията в съображение 169 на решението за откриване на процедурата, основаващ се на изоставането, натрупано от групата PSA в областта на научноизследователската и развойната дейност. Те считат, че предоставените до този момент аргументи са достатъчни, за да се докаже положителният принос на проекта „50CO_2Cars“ за възстановяването на жизнеспособността на групата PSA. Следователно, те разглеждат единствено в субсидиарен план въпроса дали един такъв критерий би бил изпълнен в случая:

i) *Съществуването на технологично изоставане при хибридните технологии*

(153) Френските органи считат, че критерият за съществуващото натрупаното изоставане в областта на научноизследователската и развойната дейност е изпълнен поради следните три условия:

а) На първо място посочват, че трите технологични направления на проекта „50CO_2Cars“ се отнасят до технологични области, в които групата PSA изостава:

— Относно дизеловите двигатели, изоставането се отнася до технологии, ограничаващи консумацията на двигателите. Област, към която именно е насочен проектът „50CO_2Cars“.

— Относно предавателните системи групата PSA бележи изоставане при предавателните системи с двоен съединител, наречена „DCT“ (*„dual clutch transmissions“*), поради традиционно предпочитание на пилотираните или роботизираните скоростните кутии, наречени „BVMP“, при все че тази технология се оказва по-нерезултатна в търговски план от конкурентната. Проектът „50CO_2Cars“ би позволил на предприятието да навакса двойно изоставане в областта на предавателните системи с двоен съединител („DCT“) и с двойно електрическо предаване („eDCT“).

— Относно хибридните системи групата PSA бележи изоставане във владеенето на достъпна хибридна технология, достатъчно базова, за да бъде масово произвеждана. Докато конкурентните автомобилостроители, като Toyota, Honda или VAG ([31]) притежават (или скоро ще имат достъп до) базови хибридни технологии и следователно по-приспособени към масовия пазар. От тази гледна точка френските органи утвърждават предварителния анализ на Комисията (представен в съображение 187 на решението за откриване на процедурата), съгласно който настоящата микрохибридна технология ([32]) Stop & Start е недостатъчна за достигане на „технологичната граница относно премиите за CO_2“, която изисква владеене на технологията „*mild–*“ и/или „*full–hybrid*“. Следователно амбицията на проекта „50CO_2Cars“ се състои в наваксване на технологичното изоставане в хибридните системи.

б) На второ място те считат, че проектът „50CO_2Cars“ ще предостави на групата PSA средства за наваксване на изоставането, като се премахнат известен брой технологични препятствия относно хибридната технология:

— Дизеловите двигатели, разработени в рамките на проекта „50CO_2Cars“, ще позволят да се постигне целта за въглеродни емисии CO_2 от [50—70]* г/км в сегмент B (двигатели с мощност между 40 и 70 kW), включително единствено чрез прибягването до технологията Stop & Start, така че PSA да може да постигне до 2017—2018 г. предлагане на дизелови двигатели с ниска консумация на ниво на емисии, което е съпоставимо с това на конкурентите ѝ на европейския пазар.

— Интелигентната предавателна система с двоен съединител „eDCT“ ще даде възможност да се оптимизира енергийната ефективност на хибридното силово предаване, като се запази съвместимостта с широката гама мощности на различните електрически двигатели. Стандартизацията ще даде възможност на групата PSA да навакса натрупаното технологично изоставане.

— На последно място, във връзка с хибридната система, проектът „50CO_2Cars“ ще доведе до промяна от гледна точка на разходите, посредством двойния ефект, постигнат посредством минимален размер на системата за енергийно захранване (акумулатор и мощна електроника) и оптимизация на механичната система (съчетаване на електрически двигател и силово предаване). Също така стандартизацията на хибридната система ще позволи да се увеличат производствените обеми и следователно тя да стане по-достъпна в сегмент B.

в) В заключение френските органи разглеждат евентуален стратегически обрат, предполагащ провеждането на проекта „50CO_2Cars“ паралелно с отказ от „plug-in“ хибридната технология. В тази връзка подчертават че двете технологии „mild-hybrid“ и „plug-in“ нямат нито еднакъв обхват, нито едни и същи търговски условия. Докато цената на втората ([33]) ще ограничи използването ѝ при автомобили от висок клас („premium“) (и ще доведе до значими последствия за имиджа на марката именно пред корпоративните („corporate“) клиенти), достъпността на първата ще даде възможност да се използва от по-голям брой социални категории (с доходи от ниски до средни), като по този начин се удовлетвори по-голяма част от клиентите на групата. Френските органи подчертават, че тези две технологични разрешения не се изключват взаимно и че групата PSA е искала първоначално да ги приложи едновременно, така че да съчетае продажбите на хибридни автомобили от висок клас с „plug-in“ технологията с тези на по-достъпни хибридни автомобили в сегментите B и C. Също така отказът от хибридната технология „plug-in“ като компенсаторна мярка не съставлява „стратегически обрат“, а прекратяване на една жизнеспособна търговска мярка, която няма да възпрепятства възстановяването на жизнеспособността на групата. А предвид на това, че проектът „50CO_2Cars“ ще участва пълноценно в плана за преструктуриране, френските органи считат, че предлаганата стратегия е напълно последователна от гледна точка на хибридните технологии в плана за преструктуриране.

ii) *Съответствие на прилаганите средства за проекта „50CO_2Car“ с останалата част на плана за преструктуриране*

(154) Съгласно френските органи приспособяването на промишления инструмент на групата PSA за целите на прилагането на проекта „50CO_2Cars“ ще се впише в логиката на плана за преструктуриране. В частност стандартизацията на силовото предаване и на предавателните системи на дизеловите автомобили от групата ще даде възможност да се рационализира и оптимизира производствения апарат:

а) В областта на дизеловите двигатели направените инвестиции на обектите в Trémery и Douvrin възлизат на [100—200]* млн. EUR или [0—5]* % от [10—20]* млрд. EUR инвестиции, предвидени за времето на прилагане на плана за преструктуриране, което френските органи определят като *„изключително скромно*

([31]) Групата VAG е представила в рамките на последния конгрес във Виена модулна разновидност (*„assembly ki“*) на хибридната си технология, която позволява да приспособи хибридната си система за всички разновидности автомобили на групата на минимална цена. Цитиран източник: доклад за представяне на групата VAG на 34–ия симпозиум във Виена, 26 април 2013 г., стр. 28.

([32]) „Микрохибрид“ (*„micro hybridation“*) съответстващ на мощности от 2 до 4 kW; „мек хибрид“ („mild hybridation“) - от 8 до 15 kW; „пълен хибрид“ („full hybridation“) - над 20 kW.

([33]) Френските органи потвърждават, че при условие че индустриализацията ѝ се проведе в приемливи икономически условя, групата PSA ще е овладяла вече технологията *„plug-in“*.

съотношение на границата с незначителното“. Това финансово въздействие всъщност е било включено в ССП на групата PSA от ноември 2012 г. и фигурира в актуализирания вариант на документа, така че френските органи считат, че тези инвестиции се вписват добре в логиката на предоставения с уведомлението план за преструктуриране. От гледна точка на индустриалното въздействие целта на мерките е да променят ([34]) наличния производствен капацитет на дизелови двигатели с непроменлив периметър: няма да има увеличаване на производствения капацитет, преценен като достатъчен за предвидените на този стадии [100 000—200 000] автомобила след края на проекта „50CO_2Cars“, а преориентиране на една част от производствения апарат от сегмент с излишен производствен капацитет към сегмент с потенциален недостиг на капацитет, предвид на това, че е в процес на развитие (вътрешно решение в полза на атрактивните продукти).

б) Относно предавателните системи френските органи потвърждават предоставения анализ в съображение 202 на решението за откриване на процедура: при успешна реализация на проекта „50CO_2Cars“ понастоящем възложеното на външни изпълнители производство ще бъде интернализирано ([35]). Необходимите инвестиции, вече предвидени в предоставения на Комисията план за преструктуриране, се запазват в актуализирания ССП. Френските органи оценяват тази стратегия на интернализация като съвместима с възстановяването на жизнеспособността на групата. Във финансов план операцията ще даде възможност да се интернализира нормата на печалба и да се предпази от риска от обменния курс с Япония ([36]) и от логистични разходи/срокове, без да се намалява капацитетът за бързо адаптиране на групата към търсенето.

в) В заключение инвестициите, свързани с хибридните системи, ще възлизат на [40—50] млн. EUR за периода на прилагане на плана за преструктуриране, тоест [0—5] % от общата предвидена сума, оценявана от френските органи като незначителен по своя мащаб дял. Освен това ще бъдат насочени към зараждащ се пазар (и следователно без излишък на производствен капацитет). Следователно, те ще се впишат и в логиката на плана за преструктуриране на групата PSA.

iii) *Положително въздействие върху продажбите и рентабилността на групата*

(155) Френските органи считат, че проектът „50CO_2Cars“ ще позволи да се активизират, след приключване на плана за преструктуриране, продажбите и рентабилността на групата PSA.

а) В отговор на въпросите на Комисията, изложени в съображения 210 и 211 от решението за откриване на процедурата (относно обосноваността на стратегията, която отдава приоритетно значение на дизеловите пред бензиновите двигатели) и в съображение 216 (относно бизнес плана на проекта „50CO_2Cars“ и надеждността на хипотезите, на които се основава), френските органи считат че следваната стратегия ще бъде не само легитимна в индустриален план, но и че ще има положително въздействие върху продажбите на групата. Вместо да разработва хибридна технология с ниска себестойност за бензинови двигатели, ще е по-добре да инвестира в подобряване на екологичното и енергийното равновесие на дизела, за да може на първо време да „*преодолее колебанията на потребителите*“ и да пристъпи след това към приспособяване ([37]) на резултатите от проекта „50CO_2Cars“ към бензиновите двигатели, които тогава биха могли да бъдат разпространявани от доставчиците по цял свят, като по този начин се увеличи възвръщаемостта от направените инвестиции посредством ефекта от мащаба. Обосноваността на предвижданата от PSA стратегия ще бъде впрочем потвърдена от пазарните проучвания, които прогнозират в същия дух ([38]) ръст на продажбите на екологични дизелови автомобили в предстоящите години.

б) Относно финансовото въздействие на проекта „50CO_2Cars“ френските органи са предоставили бизнес план, почиващ на хипотези, които в голяма степен са споделяни от статии в пресата и които включват и прогнозираните потоци до 2026 г. (което било оправдано предвид бъдещите актуализации, след което от замяната на стандартите EURO VI в тази перспектива). Научноизследователската и развойна дейност на проекта „50CO_2Cars“ ще протече между 2013 г. и 2017 г., така че първите двигатели да могат да бъдат пуснати в продажба в периода от средата на 2016 г. до началото на 2017 г., последвани малко след това от икономична хибридна система. Два сконтови процента (респективно от [10-13]* % и [13-15]* %) са били използвани за изчисляването на рентабилността, като вторият отчита по-добре наскоро отчетеното увеличение на цената на кредитното финансиране. Не се претендира за какъвто и да било приход от патентоване на някои резултати на проекта „50CO_2Cars“. В заключение обемите и цените на продажбите на нови дизелови двигатели и на

([34]) Думата „променят“ е подчертана в оригиналния текст, предоставен от френските органи.
([35]) Френските органи уточняват, че тази интернализация би могла да бъде само частична в зависимост от резултатите на проекта „50CO_2Cars“.
([36]) Френските органи подчертават, че обменният курс между еврото и йената се е променил неблагоприятно с около 30 % между 2009 г. и 2012 г., след което паритетът от 2009 г. се е възстановил между края на 2012 г. и май 2013 г. Тази неустойчивост ще направи непредвидими доставните цени на автоматичните скоростни кутии. Към това се добавят и митата, които Франция оценява като високи.
([37]) Основните компоненти на системата „50CO_2Cars“ ще бъдат специфични за дизелово гориво. Според френските органи обаче преобразуването в бензинови двигатели с еквивалентна мощност ще изисква единствено „умерени инвестиции в научноизследователска и развойна дейност в много кратък срок“.
([38]) Цитиран източник: http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles.

хибридни силови предавателни системи са били прогнозирани за различни сценарии: сценарий „A“ за прилагане на проекта „50CO_2Cars“ с помощта на държавата, при който продажбата на един хибриден автомобил се очаква да генерира допълнителна норма на печалба между [200—300]* EUR и [300—400] * EUR в зависимост от технологичния вариант (плюс генерираната норма на печалбата от [2 000—3 000]*EUR за автомобилостроителя чрез продажбата на един автомобил от сегмент B); сценарий „B“ за прилагане на проекта „50CO_2Cars“ без помощта на държавата, при който нормите на печалба ще бъдат същите като при сценарий A. Органите уточняват все пак, че става дума за фиктивен сценарий, който групата PSA няма да бъде в състояние да реализира (той се предоставя единствено от гледна точка на теоретично сравнение); хипотетичен сценарий „C“, който в случай, че не се реализира проектът „50CO_2Cars“, предвижда осъществяването на алтернативен проект с по-ограничени допълнителни норми на печалба (между [100-200]* EUR и [200—300] *EUR). Въз основа на тези хипотези индивидуалните нетни актуализирани стойности („НАС“) ([39]), изчислени за продуктите скоростна кутия с двойно електрическо предаван („eDCT“) и преден и спомагателен двигателен механизъм на двигателя ще бъдат следните:

Таблица 15

Финансови показатели на проекта „50CO2Cars“

Група PSA (сравнение с „хипотетичния“ сценарий C)		Сценарий A* („50CO_2Cars“ с помощ)	Сценарий B* („50CO_2Cars“ без помощ)
„eDCT“	НАС [10-13]*%	[0-10] млн. EUR	– [60-70] млн. EUR
	НАС [13-15]*%	– [50-60] млн. EUR	– [90-100] млн. EUR
Преден и спомагателен двигателен механизъм на двигателя	НАС [10-13]*%	+ [30-40] млн. EUR	– [20-30] млн. EUR
	НАС [13-15]*%	– [20-30] млн. EUR	– [60-70] млн. EUR

В заключение френските органи считат, че какъвто и да е възприетият технологичен вариант, рентабилността, свързана със сценарий B, ще бъде винаги отрицателна в сравнение със сценарий C, така че при отсъствието на подкрепа от публичните органи проектът „50CO_2Cars“ ще бъде „чисто и просто нереализуем“. Много ограниченият характер на НАС, получен при сценарий A (незначимо малко положителен в сравнение със сценарий C с отрицателна актуализация от [10—13]* %, при сконтов процент от [13—15]* %), доказват, че такива нива на относителна рентабилност са пропорционални на целта за разработване на първо иновационно поколение.

в) Накрая, рисковете, които крие проектът „50CO_2Cars“, са в четири аспекта, като предвижданата държавна помощ ще даде възможност да се ограничат в голяма степен:

— Рискове от нормативен характер, свързани с новия цикъл на одобрение на дизелови автомобили;

— Технологични рискове за премахване на множеството технологични препятствия за разработването на технология за „*mild-hybridation*“ на достъпна цена;

— Търговски рискове, свързани с поведението на потребителите и загрижеността им за опазването на околната среда;

— Финансови рискове имено предвид ограничения, наложени върху наличните оборотни средства на групата PSA.

([39]) В уведомление от 11 юли 2013 г., френските органи обясняват, че ако е възможно да се знае делът на разходите за разработване и производствената цена на системите на автомобила, то за сметка на това не е възможно да се измери в абсолютна стойност делът на двигателя в продажбената стойност на един автомобил. Затова те са предложили този „пределен“ подход, състоящ се в съпоставка на сценариите A и C (респективно B и C) от гледна точка на отклоненията на изходящите потоци при различните проекти (цена на научноизследователската и развойната дейност и индустриални инвестиции) и отклоненията на входящите потоци (приходи от продажбата на автомобили или възнаграждение на допълнителни услуги). Предоставеният показател дава възможност да се съпостави относителната рентабилност на сценариите за съответните системи .

4.4. *ОТНОСНО КОМПЕНСАТОРНИТЕ МЕРКИ*

4.4.1. ОБЩИ НАБЛЮДЕНИЯ ОТНОСНО КВАЛИФИКАЦИЯТА НА ПРЕДЛАГАНИТЕ КАТО ОБЩИ КОМПЕНСАТОРНИ МЕРКИ И ТЕХНИЯ ОБХВАТ.

(156) Френските органи считат, че в решението за откриване на процедурата Комисията не прави точна оценка на заявяваните нарушения на конкуренцията. Следователно компенсаторните мерки, предлагани от групата PSA, са вече напълно достатъчни. Всяко допълнително утежняване ще бъде в нарушение на изискването за пропорционалност, напомнено в точка 47 на по-горе цитираните водещи насоки за оздравяване и преструктуриране.

(157) Освен това те считат, че предложените компенсаторни мерки се отнасят до сегменти B и C за разлика от това, което е казано в решението за откриване на процедурата. Такъв е случаят с мярката за ограничаване на степента на навлизане на финансирането на BPF, което се отнася основно до тези два сегмента. Така стоят нещата и при преждевременното спиране от производство на Citroën C6 и при неподновяването на моделите C6 и Peugeot 607 в рамките на търговете. И накрая мярката, свързана с отказ от производството на двигатели с над 2 литра и с оттеглянето от разработването и производството на хибридната технология „*plug in*“, ще имат значително въздействие върху сегмента C.

(158) Френските органи припомнят, че предлаганите компенсаторни мерки от PSA са значими: те се изразяват в намаляване на пазарния дял с [0-2]* % в края на периода.

4.4.2. СПЕЦИФИЧНИ НАБЛЮДЕНИЯ ОТНОСНО ПРЕДЛАГАНИТЕ КОМПЕНСАТОРНИ МЕРКИ.

a) **Относно намаляването на допълнителните инвестиции на групата PSA**

(i) *Преждевременното спиране от производство на модела C6 и неподновяването на моделите Citroën C6 и Peugeot 607.*

(159) Френските органи считат, че въпреки по-ниския обем на продажби на тези два модела, нетната печалба, която са генерирали, е била по-висока от произтичащата от продажбата на другите видове автомобили и по-конкретно от тази на автомобили от сегмент B. Те приемат, че рентабилността по програмата е била недостатъчна, но за да се справи с този недостиг, групата PSA е била предвидила партньорство с DPCA, за пускане на китайския пазар на C6 и на 607.

(160) В заключение френските органи твърдят, че групата PSA никога не е възнамерявала да се откаже от високия пазарен сегмент от 2009 г. нататък. PSA се е отказала единствено от проекта за научноизследователска и развойна дейност на нов автомобил, който е щял да бъде прибавен към C6 и 607.

(ii) *Преждевременното спиране и неподновяване на модела Bipper/Nemo.*

(161) Френските органи считат, че тази мярка ще попречи на групата PSA да пожъне плодовете от предходните си инвестиции и ще намали значимо конкурентоспособността ѝ в сегмента на леките товарни превозни средства.

(162) Всъщност до този момент моделите Bipper/Nemo са били произвеждани в партньорство с Fiat и Tofaş. Това партньорство е достигнало стадий на зрялост, който гарантира на PSA по-добро познаване на пазара, на продукта и на мобилизирания производствен капацитет. При отсъствието на решение на Комисията за задължителния характер на това предложение за компенсаторна мярка, запознаването с цялата тази информация ще даде на PSA много по-голямо поле за действие за преговори относно цените на прехвърляне за второто поколение на тези модели, което се предполага, че е с по-голяма рентабилност. Тази доходност ще нарасне и в резултат на неотдавнашните и бъдещи промени в областта на организацията на градския транспорт, които отдават предпочитание на леките товарни автомобили.

(iii) *Спиране от производство на дизеловите двигатели над 2 литра.*

(163) Френските органи припомнят, че тази компенсаторна мярка е особено показателна, предвид на това че групата PSA е лидер на пазара на традиционни дизелови двигатели.

(164) Френските органи подчертават, че тези двигатели са важни за сегментите D и E, които са от основно значение за имиджа на автомобилостроителя и достъпа му до търгове.

(165) Що се отнася до оценката на въздействието на разработването на дизеловата хибридна технология „*plug-in*“, а именно върху продажбите на автомобили с двигатели с цилиндри над 2 литра, групата PSA счита, че тя се потвърждава от настъпилите наскоро промени на пазара на хибридната технология „*plug-in*“ и в частност от обявяването от Volvo на решението си да увеличи два пъти целите за производство на модела V60 дизел „*plug-in*“, именно 10 000 единици през 2014 г. предвид пожънатия търговски успех.

б) **Относно отказа от капацитета на завода в Sevelnord в полза на конкурент**

(166) Френските органи припомнят най-напред, че тази мярка допринася за ограничаването на присъствието на групата PSA на пазара в пряка полза на конкурентите ѝ предвид на това, че:

— PSA се отказва от близо 30 % от производствения капацитет на обекта в Sevelnord в полза на Toyota;

— това споразумение дава възможност на основен конкурент, какъвто е Toyota, да влезе на пазар, на който не е бил до сега, както и да разшири гамата си на товарни автомобили;

— това споразумение предоставя пряко и сигурно конкурентно преимущество на Toyota предвид на това, че дава на предприятието възможност да получи значима част от нормата на печалба от автомобилите, обект на договора, както и да привлече и спечели клиенти на пазар, на който не присъства;

— тази мярка се отнася до един от пазарите, на който групата PSA има особено значимо пазарно присъствие (21 % в Европа 30 през 2011 г.).

(167) Френските органи отбелязват също така, че предвид икономическия баланс на проекта (положителен оперативен текущ резултат [0-5] % съгласно обичайните очаквания на PSA), групата ще предприеме прилагането ѝ съгласно референтен сценарий без партньор. Следователно PSA приема експлоатацията на обекта Sevelnord без партньор като жизнеспособна и рентабилна.

(168) Френските органи припомнят, че съобщението за пресата от 31 август 2012 г. трябва да бъде обект на внимателен прочит предвид много напрегнатия социален контекст в онзи момент.

в) **Относно оттеглянето от разработването и производството на хибридната технология „plug-in“**

(169) Френските органи считат, най-напред, че не е целесъобразно да се води дискусия относно момента на въвеждане на тази мярка с цел определянето ѝ като компенсаторна или като мярка, необходима за възстановяване на жизнеспособността. Според тях това, което е от значение за квалифицирането на тези мерки като компенсаторни, е дали те са в състояние да ограничат евентуални нарушения на конкуренцията, произтичащи от помощта.

(170) На второ място, френските органи не желаят да отговарят на въпросите на Комисията, свързани с правдивостта на оценката на въздействието на тази мярка, тъй като критиките ѝ по тази тема не са достатъчно разяснени. Във всеки случай те считат, че хипотезите на изчисление на оценката на въздействието на тази мярка се оказват в съответствие с най-новите промени на пазара на хибридната технология „*plug-in*“.

(171) Освен това, според френските органи лицензирането на тази технология от автомобилостроител или доставчик не е възможно, предвид стадия на развитие на пазара и значението на тази технология като фактор на диференциране в конкуренцията. Обаче ако една такава хипотеза се реализира, групата PSA ще бъде готова да се ангажира да не придобива лицензи по отношение на трети лица за периода на прилагане на плана за преструктуриране.

(172) И накрая френските органи считат, че ефектът от тази мярка не се неутрализира от проекта „$50CO_2$Cars“ предвид на това, че последният се отнася до пазар и клиенти (висш клас), различни от тези, за които се отнася компенсаторната мярката и съдържа намаляване на емисии на въглероден двуокис, различно от генерираното от хибридната технология „plug-in“.

г) **Относно определянето на максимална степен на навлизане на BPF**

(173) Френските органи припомнят на първо място, че тази мярка съставлява в случая най-целенасочената компенсаторна мярка, която може най-добре да предотврати евентуални нарушения на конкуренцията, произтичащи пряко от отпускането на помощта под формата на гаранция в полза на BPF.

(174) Те считат, че изборът на горна граница на степента на навлизане, съответстваща на процента от второто тримесечие на 2012 г., увеличен с ниво на гъвкавост от 1 %, е необходимо, за да се даде възможност за промяна на степента на навлизане на BPF в съответствие с потребностите на групата, както и за да се даде възможност на BPF да изпълни системната си роля по отношение на автомобилостроителната дейност на PSA. Предвид на това, че е прогнозирано, че тенденцията към увеличаване на степента на навлизане, отчетна между 2001 г. и 2012 г., ще продължи между 2012 г. и 2013 г., възприетата горна граница ограничава значимо конкурентоспособността на BPF.

(175) Според френските органи предвидената гъвкавост не води до намаление на ефективността и на задължителния характер на предложената компенсаторна мярка. Всъщност предвид предвидимото развитие на пазара, степента на навлизане на BPF ще изостава системно с една година и следователно ще бъде по-ниска от тази на най-съпоставимите конкуренти.

(176) От друга страна, в отговор на въпрос на Комисията, френските органи са готови да включат каптивните банки на групите Fiat и Ford в панела от избрани банки за индексирането на процента на навлизане на BPF.

(177) В заключение френските органи считат, че глобалният характер на ангажимента на PSA (за страните от G10 и без разграничаване на сегментите) няма да ѝ позволи да развие агресивна търговска политика по отношение на някои страни и сегменти, като по този начин отстрани последствията от компенсаторната мярка. Всъщност, освен факта, че групата PSA не може да принуди BPF да промени политиката си на риск, мярката за ограничаване на процента на навлизане на финансирането на BPF се отнася основно за сегментите B и C поради тяхната относителна тежест в претеглената средна стойност на навлизане (повече от […]* % от предоставеното финансиране от BPF през последните години и средно […]* % от финансирането, предоставено от BPF през 2012 г. във Франция, Обединеното кралство, Германия, Испания и Италия.)

5. **МНЕНИЯ НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**

(178) Вследствие на решението за откриване на процедурата Комисията получи мненията на пет заинтересовани страни, а именно групата PSA, предприятие, пожелало да остане анонимно (наречено по-долу „трета анонимна страна“), Fiat, GM и Toyota.

5.1. *МНЕНИЕ НА ТРЕТАТА АНОНИМНА СТРАНА*

(179) Третата анонимна страна запознава Комисията с безпокойството си, породено от някои търговски практики на PSA. Всъщност тя счита, че PSA благоприятства френските производители и доставчици на оригинално автомобилно оборудване в ущърб на нефренските производители. Поведението на PSA по отношение на доставчика Agrati France според третата анонимна страна свидетелства за това: PSA му е помогнала да избегне предстояща ликвидация по съдебен път, като му изкупува продуктите на много по-високи от пазарните цени. Все така според третата анонимна страна PSA, въпреки щетата, която е щяла да понесе в резултат на прекъсване на снабдяването, PSA е отказала да заведе иск срещу Agrati France, за да избегне задълбочаването на финансовите затруднения на това вече отслабено предприятие.

(180) В мнението си третата анонимна страна твърди, че отношенията между PSA и френското правителство, както и публичната подкрепа, обект на настоящата процедура, ще бъдат в нарушение на правилата на вътрешния пазар, а именно на тези, които регламентират свободното движение на стоки съгласно член 34 от ДФЕС.

(181) Приема, че за да подпомогне Agrati France, PSA се е възползвала от участието си във Фонда за модернизация на производителите на автомобилно оборудване (наричан по-долу „FMEA“), като по този начин му е предоставила индиректна помощ от 17 млн. EUR.

(182) Накрая, като компенсаторна мярка, третата анонимна стран иска PSA да се оттегли от FMEA и да се откаже от всякакво финансово участие в предприятия на доставчици или дистрибутори на крепежни елементи за автомобили за времето, през което ще получава държавни помощи, да поиска връщането на сумите, отпуснати на Agrati France, и да въведе прозрачна и недискриминираща система за подбор на доставчици.

5.2. *МНЕНИЕ НА ОПЕЛ (И НА ГРУПАТА GM)*

(183) Що се отнася до пазарните прогнози, GM подчертава, че по-голяма част от автомобилостроителите използват данните на институти като Global Insight или POLK.

(184) Относно проекта за научноизследователска и развойна дейност „50CO_2Cars“ GM припомня, че всички автомобилостроители инвестират в технологии с цел намаляване на емисиите на газ. Като цяло ще бъде трудно да се предвидят какви ще са бъдещите успехи на тази научноизследователска дейност в индустриален план. Много технически разрешения са възможни, в това число и в областта на хибридните технологии. Освен това става дума за област, където може да се очаква сътрудничество между автомобилостроители, за да се постигнат икономии от мащаба. Също така според GM помощта от 85 млн. EUR, предоставена за проекта „50CO_2Cars“, не съставлява значима сума предвид разходите за научноизследователска и развойна дейност на сектора; но за сметка на това става дума за достатъчно голяма сума за проект за научноизследователска и развойна дейност за разработване на система „*mild hybridation*“. GM счита, че тази мярка не може да възпрепятства конкурентен автомобилостроител да разработи своя собствена програма за научноизследователска и развойна дейност в същата тази област предвид настоящата технологична несигурност.

(185) Относно каптивните банки на автомобилостроителите GM счита, че те със сигурност ще улеснят продажбата на автомобили, като предложат на клиентите си интересни решения за финансиране. Те ще дадат на автомобилостроителите много гъвкавост, позволяваща им да предизвикат реакция в краткосрочен план на автомобилния пазар.

(186) Накрая GM счита, че PSA се е ангажирала в значим процес по намаляване на капацитетите, чийто характер е според нея е труден и комплексен.

5.3. *МНЕНИЕ НА FIAT*

5.3.1. ОТНОСНО ВЪЗСТАНОВЯВАНЕТО НА ЖИЗНЕСПОСОБНОСТТА

(187) Що се отнася до възстановяването на жизнеспособността Fiat препраща към коментарите на някои анализатори, а именно към прогнозите на института Global Insight, които предвиждат спад на продажбите, последван от възможен подем, но слаб и много постепенен, през периода 2015 г./2016 г.

(188) Според Fiat причините за настоящата криза на пазара на автомобили могат да бъдат открити в:

а) силния конкурентен натиск на пазара, а именно в масовите сегменти, във връзка с пристигането на нови корейски конкуренти и потенциално японски и индийски,

б) поляризацията на пазара, което ще сведе възможността за печалба единствено до автомобилите от висок клас („*premium*“),

в) тенденцията потребителите да се ориентират все повече и повече към продукти от нисък клас,

г) отсъствието на видимост относно перспективите на възстановяване на нивата на продажби отпреди кризата, и накрая

д) структурния излишък на производствен капацитет на европейските автомобилостроители.

5.3.2. ОТНОСНО ПРОЕКТА „50CO_2CARS“

(189) Относно проекта „50CO_2Cars“, Fiat счита, че въпреки малкото налична информация, целта изглежда реалистична. Подчертава обаче, че единичната цена на автомобил с такава технология може да ограничи навлизането ѝ на пазара, поради високата продажна цена или трудностите за автомобилостроителя да реализира печалба в момента на продажбата. Според Fiat количествата емисии на CO_2, определени от Европейската комисия за 2020 г., съставляват истинско предизвикателство за всички автомобилостроители. Шансовете да се поеме това предизвикателство предполага да се следва многокомпонентен подход на научноизследователска и развойна дейност, който не би могъл да се съсредоточи само върху един проект за научноизследователска и развойна дейност, насочен към развиване на една единствена технология, какъвто изглежда е случаят на проекта „50CO_2Cars“ (във виждането на Fiat).

(190) Fiat не знае дали други автомобилостроители получават публични помощи в подкрепа на проекти за научноизследователска и развойна дейност. Според групата няма да има бариери за излизане от иновационните процеси с изключение на разходите, на необходимите инвестиции и време за коригиране на технологичния избор. Времевото изпреварване, за което ще даде възможност проектът „50CO_2Cars“, също няма да съставлява бариера за навлизане. Fiat счита обаче, че възможността да се получават помощи и следователно да се намали крайната цена на разработването на технологии по отношение на конкурентите безспорно ще даде предимство на бенефициера на помощта.

5.3.3. ОТНОСНО ВЪЗДЕЙСТВИЕТО НА ГАРАНЦИЯТА ВЪРХУ ПАЗАРА

(191) Според Fiat публичната гаранция, предоставена на BPF съответства на една трета от дълговете на каптивната банка на PSA. Освен това операцията няма да предвижда плащането на такса ангажимент („*commitment fee*“). Fiat е преценил, че трябва да бъдат добавени най-малко 100 базисни пункта, за да бъде цената на гаранцията в съответствие с пазарните практики.

(192) И накрая публичната гаранция е довела до нарушение на конкуренцията по отношение на другите каптивни банки, присъстващи на пазара. Всъщност благодарение на гаранцията издадените от BPF акции ще получат същия кредитен рейтинг като френската държава, а именно Aa1/AA вместо да получат кредитния рейтинг, който заслужават. В заключение Fiat твърди, че кредитният рейтинг на BPF ще остане непроменен до 2016 г.

(193) Според Fiat разликата в стойността на финансирането между групата PSA и BPF, оценявано на 40 базисни пункта, се обяснява точно с отпускането на тази гаранция. Fiat счита, че BPF ще може да се финансира на вторичния пазар с „ново“ отклонение от 360/380 базисни пункта, като се има предвид, че това на една облигация на групата PSA е около 400 базисни пункта за матуритет през 2016 г. При емисията на 1,2 млрд. EUR, обезпечена от държавната гаранция, която BPF осъществи през март 2013 г., общата стойност на финансирането е била около 270 базисни пункта.

(194) Fiat счита също така, че публичната гаранция е позволила на BPF да предоговори условията на своите заеми с финансовите институции, така че да са в съответствие с поисканите от френската държава.

(195) Накрая публичната гаранция се е отразила положително на кредитния рейтинг на BPF. Въпреки понижаването на кредитния рейтинг в началото на 2013 г. от основните агенции за кредитен рейтинг BPF е продължила да се ползва с по-добро ниво на кредитен рейтинг, с една степен по-високо от това, на което е можела да се надява без гаранция. Fiat се позовава именно на изявленията на Standard and Poor's от 28 януари, 14 февруари и 18 април 2013 г. Освен това Fiat подчертава, че е всеобщо прието, че поемането на ангажимент за отпускане на гаранция или на каквото и да било финансиране подобрява *per se* финансовата ситуация на бенефициера, каквато и да е степента на използване на предоставеното му финансиране.

(196) Като цяло Fiat е на мнение, че каптивните банки на автомобилостроителите съставляват изключително ефикасни инструменти за продажба и маркетинг,

а) За привличане на нови клиенти посредством предлагане на много атрактивни условия на финансиране ([40]),

б) За подкрепа на продажбения процес, именно поради оттеглянето на „класическите“ финансови институции от сегмента на заеми за потребители и концесионери, и

в) За повишаване на чувството на лоялност на станалите вече клиенти потребители.

(197) Fiat счита, че увеличаване със 100 базисни пункта на стойността на финансирането на BPF ще има пряко, незабавно и изключително въздействие върху печалбата на групата PSA в европейските страни.

5.3.4. ОТНОСНО КОМПЕНСАТОРНИТЕ МЕРКИ

(198) Според Fiat решението за намаляването на капацитета е взето в рамките на предходен план, предвиждал затварянето на нерентабилни заводи. Следователно оповестените решения за затваряне не са от основно значение за PSA от гледна точка на перспективата на възстановяване на жизнеспособността (процентите на използване остават непроменени). Въздействието им ще се сведе до намаляване на постоянните разходи.

(199) Относно намаляването на капиталовите разходи Fiat счита, че PSA ще използва плана си за преструктуриране, за да оправдае по опортюнистки начин стратегическите си решения за препозициониране в сегментите B и C, както и за да скрие други неефикасни мерки, взети неотдавна. Оповестеният отказ от дизеловите двигатели с над 2 литра е свързано вероятно с настоящата тенденция на автомобилостроителите да намаляват цилиндрите им („*downsizing*“). Що с отнася до Sevelnord, Fiat е на мнение, че тази мярка не съставлява реално намаляване на капацитетите, а само временно предоставяне под наем на тези капацитети на конкурент, като се остави възможността на PSA да си ги върне доста лесно в зависимост от потребностите си.

([40]) Fiat дава пример със собствената си каптивна банка, чиято степен на навлизане се е променила от 23,3 % през 2012 г. на 39,6 % през 2013 г. в резултат на промяна на търговската си стратегията, целяща да предложи на клиентите по-конкурентоспособни финансови оферти.

(200) Накрая, що се отнася до последната компенсаторна мярка, Fiat признава затруднението си да анализира последиците от отказа от хибридната технология „*plug-in*“ единствено въз основа на предоставената информация. Този отказ се оправдава, според предприятието, с препозиционирането на PSA на пазара. Може да се тълкува и като средство за поправяне на лош технологичен избор. Fiat оспорва възможността за съсредоточаване само върху една технология, за да постигне наложените от Европейския съюз цели за намаляване на емисиите.

(201) Що се отнася до компенсаторната мярка, свързана със степента на навлизане, Fiat отбелязва, че нито една компенсаторна мярка няма да бъде в състояние да ограничи въздействието на нарушенията на конкуренцията, причинени от гаранцията.

5.4. *МНЕНИЕТО НА TOYOTA*

(202) Toyota счита, че не е в състояние да коментира плана за преструктуриране на PSA. Освен това, не е нейна задача да го прави. Toyota потвърждава, че хипотезите, на които се опира планът на PSA, са достоверни. Като цяло многообразните фактори, които влияят на пазара на автомобили, ще направят много труден всеки опит за прогнозиране.

(203) Що се отнася до проекта „50CO_2Cars“, Toyota счита, че разработването на всякаква технология за опазване на околната среда ще бъде ключов фактор за продажбите на автомобилостроителите. Според Toyota продажбите на хибридни автомобили с бензинови двигатели ще бъдат в бъдеще по-значими от продажбите на хибридни автомобили с дизелови двигатели, при все че признава, че може да съществува и пазар за хибридните дизелови автомобили. Въпреки това продажбите трябва да останат под нивото на тези на хибридния бензинов автомобил поради по-високата себестойност на тази технология. Toyota не прогнозира, че този проект за научноизследователска и развойна дейност може да възпрепятства конкурентите на PSA да проникнат на пазара на „*mild-hybrid*“.

(204) Относно ролята на каптивните банки, усещането на Toyota е, че те ще допринесат за повишаване на лоялността на потребителите към марката („customer loyalty“) с около 15 %. Освен това процентите на навлизане ще бъдат по-високи в сегментите отнасящи се до малките модели.

(205) Относно компенсаторните мерки Toyota си задава въпроса, свързан с възможността да се да се даде такава юридическа квалификация на мярка, предвиждаща спирането на производството на малко продаваните модели. Групата счита, че сътрудничеството между Toyota и PSA на обекта в Sevelnord не е съставлявало необходимо условие за оцеляването на групата PSA. Освен това хибридната технология „hybrid plug-in“ не е според нея все още зряла поради разходите, до които води, и инфраструктурите, които изисква. Според Toyota технологията „пълен хибрид“ („*full hybrid*“) ще остане единственото технологично разрешение в средносрочен план.

(206) Накрая Toyota счита, че не е в състояние да оцени целесъобразността на компенсаторните мерки, предложени от групата PSA.

5.5. *МНЕНИЕ НА PSA*

(207) Групата PSA започва, като се присъединява изцяло към изразеното от френските органи мнение.

(208) PSA припомня след това стратегията си за възстановяване на жизнеспособността, чиято цел е да приспособи производствения си апарат към новите реалности на пазара. Това адаптиране се изразява в значително намаляване на присъствието на групата на пазара. PSA желае да припомни също така, че тези мерки за преструктуриране са финансирани почти изключително със собствени източници, получени от прехвърлянето на активи. Такива мерки според предприятието са щели да бъдат напълно достатъчни, ако BPF не е била несправедливо санкционирана от правилата на агенциите за кредитен рейтинг предвид на това, че трудностите на каптивната банка не произтичат единствено от отношенията ѝ с групата PSA. Следователно, все така според PSA, намесата на държавата е щяла да се наложи единствено съгласно правилата на агенциите за кредитен рейтинг. В заключение PSA заявява, че публичната гаранция ще има в крайна сметка ограничен ефект още повече, че никаква пряка публична субсидия няма да бъде отпусната на BPF.

(209) Освен това PSA подчертава, че мерките за преструктуриране са съпътствани от преориентиране на търговската политика. Същата се основава на проекти за научноизследователска и развойна дейност, чиято цел е да се намали цената на технологичните иновации за крайния потребител, както и на нарастващата интернационализация на групата, за да се ограничи излагането ѝ на колебанията на европейския пазар и в частност на страните от Южна Европа.

(210) PSA уточнява, че ако ситуацията на европейския автомобилен пазар се влоши спрямо приетите прогнози, то тя ще вземе всички необходими мерки, за да осигури възстановяването на жизнеспособността в дългосрочен план.

(211) Относно компенсаторните мерки PSA счита, че те съставляват изключително важни усилия, които се отразяват много неблагоприятно върху конкурентоспособността ѝ във всички сегменти. Според PSA мащабът им се оказва много сериозен спрямо размера на помощта и именно предвид обема на финансовите средства, ангажирани от PSA за финансирането на преструктурирането ѝ. Освен това, тъй като структурата на счетоводния баланс на BPF прави малко вероятно прибягването до гаранция, последиците от помощта върху конкурентите на групата PSA ще бъдат в крайна сметка изключително ограничени.

(212) Всъщност, предвидените компенсаторни мерки ще имат особено голямо въздействие. В промишлен план отказът от хибридната „*plug-in*“ ще има значимо отрицателно въздействие върху европейския пазар. Освен това с предоставянето на производствен капацитет на един от преките си конкуренти на обекта в Sevelnord PSA счита, че ще му помогне да навлезе на пазара. В същото време ограничаването на инвестициите ще имат последици върху имиджа на PSA на пазара. Такъв ще е случаят с отказа от два модела в сегмента на леките товарни автомобили, където PSA притежава сериозен пазарен дял. Накрая, неподновяването на автомобили от висок клас и на мощни двигатели ще ограничи възможностите за участие в търгове на корпоративни („*corporate*“) клиенти и ще има отражение върху имиджа на групата дълго време след приключване на периода по преструктуриране.

(213) Все така според PSA ограничаването на степента на навлизане на BPF и индексирането им в зависимост от развитието на каптивните банки на основните конкуренти ще компенсира в голяма степен хипотетичното въздействие на помощта върху пазара.

(214) И накрая PSA припомня, че одобряването на помощта от Комисията ще бъде от първостепенно значение за френската икономика поради значението на отрасъла на автомобилостроенето във Франция (повече от 2 милиона преки или непреки работни места). Оздравяването на PSA ще бъде също така от ключово значение за жизнеспособността и конкурентоспособността на европейската автомобилостроителна промишленост. На това основание PSA отбелязва, че някои конкуренти са се възползвали (или се ползват още) масово от подкрепата на техните правителства посредством запазването на особено благоприятен за износа им обменен курс или посредством временна национализация на каптивните им банки. Други автомобилостроители извън Европейския съюз се ползват от споразумения за свободен обмен, сключени в тяхна полза, което им дава възможност да развият настъпателна търговска политика на европейския пазар.

6. **КОМЕНТАРИ НА ФРАНЦИЯ ОТНОСНО МНЕНИЯТА НА ЗАИНТЕРЕСОВАНИТЕ СТРАНИ**

6.1. *КОМЕНТАРИ, СВЪРЗАНИ С МНЕНИЕТО НА ТРЕТАТА АНОНИМНА СТРАНА*

(215) Френските органи започват, като отбелязват, че отпускането на помощ за преструктуриране на групата PSA не изглежда тема от основен интерес за операторите от европейския автомобилен пазар: само четири заинтересовани страни реагират (въпреки публичността, дадена на решението за откриване на процедурата).

(216) Относно мнението на третата анонимна страна (обобщени в съображения от (179) до (182) от точка 5.1 по-горе), френските органи подчертават, че то няма никаква връзка с настоящата процедура по разглеждане на държавната помощ за преструктуриране на групата PSA, а са по-скоро свързани с жалбата, заведена от тази трета анонимна стран пред Европейската комисия.

(217) Изцяло на субсидиарно основание френските органи считат, че тези коментари не предоставят никакво обективно доказателство за твърдените действия на PSA по отношение на Agrati France, както и че PSA, в качеството си на частно предприятие, е свободно да провежда търговските си отношения с доставчиците си по свое усмотрение. На това основание в рамките на обединението си с GM PSA е въвела политика за рационализиране на покупките си от 25 февруари 2013 г., като системно организира търгове с цел намиране на най-добри цени на пазара. Френските органи настойчиво обръщат внимание на факта, че единствено мярка, за която носи отговорност държава членка, може да бъде в нарушение на член 34 от ДФЕС; такъв не може да бъде случаят с решения, взети от частни предприятия като PSA. И накрая твърдяното поведение на FMEA няма отношение към настоящата процедура.

(218) В заключение френските органи отбелязват, че процедурата по отпускане на въпросната помощ не може да бъде забавена от необосновано твърдение за нарушение на член 34 ДФЕС, което в крайна сметка се отнася до факти, които нямат връзка нито с въпросната помощ, нито с преструктурирането на групата PSA.

6.2. *КОМЕНТАРИ ОТНОСНО МНЕНИЕТО НА ГРУПАТА GM*

(219) Френските органи не коментират мнението на групата GM (обобщено в съображения от (183) до (186) в точка 5.2 по-горе).

6.3. *КОМЕНТАРИ ОТНОСНО МНЕНИЕТО НА FIAT*

6.3.1. ОТНОСНО ВЪЗСТАНОВЯВАНЕТО НА ЖИЗНЕСПОСОБНОСТТА НА ГРУПАТА PSA

(220) Според френските органи Fiat излагат в мнението си по тази точка (обобщено в съображения от (187) до (188)(e) в точка 5.3.1 по-горе.) по-оптимистична хипотеза за развитието на пазара от тази на групата PSA, като по този начин потвърждават, че възприетият от групата PSA сценарий е достоверен и достатъчно предпазлив. Те припомнят също така, че Fiat (както впрочем и Opel) са потвърдили целесъобразността на данните на института IHS Global Insight за оценка на перспективите за развитие на пазара. И накрая Fiat се е окачествил като неспособен да се произнесе относно възстановяването на жизнеспособността въз основа на наличната информация. Поради това френските органи считат за безполезно да оспорват всеки един от повдигнатите въпроси от анализаторите, цитирани от Fiat.

6.3.2. ОТНОСНО ЕЛЕМЕНТА НА ПОМОЩТА, ПРОИЗТИЧАЩ ОТ ГАРАНЦИЯТА И ОТ ВЪЗДЕЙСТВИЕТО ѝ ВЪРХУ ПАЗАРА

(221) Френските органи подчертават, че в изложеното мнение по тази точка (обобщено в съображения от (191) до (196)(c) на параграф 5.3.3 по-горе), Fiat оценява елемента на помощта на около 100 до 110 базисни пункта, тоест размер на помощта от 231 млн. EUR, което е много под долната граница на размера, определен от Комисията в решението за откриване на процедурата. Според френските органи тази оценка на Fiat доказва, че възприетият от Комисията размер на помощта е навярно завишен.

(222) Относно отчитането на такса ангажимент („*commitment fee*“), френските органи припомнят, че премията по гаранцията, изплатена от групата PSA на държавата, е била изчислена въз основа на цената „*all-in*“ на банките, членуващи в New club deal (440 базисни пункта), преработена с цената им на ликвидността (оценявана на 180 базисни пункта по отношение на средния петгодишен индекс Itraxx Senior Financial за 5 години на средна база от един месец). Тази цена включва комисионна „*up-front*“ от 120 базисни пункта, както и комисионна за неизползване, възлизаща на 40 % от печалбата, тоест по-висока от това, което Fiat възприема като практика на пазара. Следователно мнението на Fiat потвърждава, според френските органи, че тази комисионна е била завишена спрямо стандартното за пазара.

(223) И накрая френските органи считат, че е било логично да не се отчита комисионната „*up-front*“ и комисионната за неизползване, тъй като държавата няма да понесе пропуснати ползи, тоест да плати цена, произтичаща от мобилизирането на капитал, който би трябвало, когато става дума за банка, да има възвръщаемост.

(224) Френските органи подчертават, че Fiat твърди за съществуването на особено значими последици на гаранцията върху пазара, без да обяснява в какво ще се изразяват тези последици. Според Франция Fiat приема именно, че гаранцията ще даде неанализирано от Комисията предимство на BPF, произтичащо от запазването на цената на финансирането на определено ниво независимо от развитието на пазара. Френските органи гледат с учудване на този аргумент, тъй като твърдяната последица е очевидно свързана със самото съществуване на гаранцията, чиято конкретна цел е стабилизирането на цената на рефинансирането на банката в рамките на най-много 7 млрд. EUR. Освен това предоставеното предимство на BPF и на групата PSA е трябвало очевидно да бъде анализирано в момента, в който гаранцията е била оповестена.

6.3.3. ОТНОСНО КОМПЕНСАТОРНИТЕ МЕРКИ

(225) В началото, френските органи определят мнението на Fiat по тази точка (обобщено в съображения от (198) до (200) в точка 5.3.4 по-горе) като особено повърхностно и необосновано.

(226) Относно намаляването на капиталовите разходи Fiat не предоставя никакво конкретно и аргументирано доказателство, което може да постави под въпрос особено ограничаващия характер на отказа от автомобили от висок клас.

(227) Относно мярката, свързана със Sevelnord, Fiat я възприема единствено като предоставяне под наем на капацитети, които PSA би могла свободно да си върне във всеки един момент. Френските органи възприемат тази критика като лишена от всякаква целесъобразност предвид на това, че аргументът на Fiat не отчита задължителния характер на наложените с решенията на Комисията мерки. Според Франция тази мярка има напротив необратим характер, тъй като ще даде възможност на Toyota да стъпи на пазар при оптимални условия.

(228) Също така Fiat критикува отказа от хибридната технология „*plug-in*“ с мотива, че най-целесъобразната стратегия, която трябва да бъде приложена, е именно да се увеличават средствата за ограничаване на вредните емисии. Френските органи отговарят, че такава е била именно първоначално възприетата стратегия от PSA. Следователно с отказа си от хибридната технология „*plug-in*“ групата PSA ще влоши значимо конкурентоспособността си на пазара по отношение на автомобилостроители, които могат да умножат технологиите си за намаляване на вредните емисии. Освен това критиките на Fiat относно „*лошия технологичен избор*“ на PSA, състоящ се в инвестиране в хибридната технология „*plug-in*“ трябва според Франция да бъдат разгледани в контекста на направения от самия Fiat технологичен избор. За разлика от всички автомобилостроители, които са избрали да инвестират в тази технология, в това число и най-резултатните, Fiat е един от малкото, които не са го направили.

(229) И накрая френските органи отбелязват, че Fiat не се произнася конкретно по компенсаторната мярка, свързана с ограничаване на процента на навлизане на BPF. Те правят извод, че въвеждането на ангажимент по страни и сегменти е изключително трудно. Все така според френските органи настъпилите на пазара промени, за които информира Fiat, потвърждават оттеглянето на традиционните банки от пазара и съответното увеличаване на процентите на навлизане на каптивните банки. И накрая, новата търговска политика, въведена от Fiat през първото тримесечие на 2013 г., позволила ѝ да достигне степен на навлизане от 39,6 %, е добро доказателство за френските органи за особено ограничаващия характер на предлаганата компенсаторна мярка. С ограничаването на нарастването на процента си на навлизане BPF ще намали значимо капацитета си за конкурентоспособно предлагане и следователно потенциалното въздействие на държавната гаранция върху пазара.

6.3.4. ОТНОСНО ПРОЕКТА „$50CO_2$CARS“

(230) Според Франция мнението на Fiat (обобщено в съображения от (189) до (190) в точка 5.3.2 по-горе) се отнася, от една страна, до приноса на този проект за възстановяването на жизнеспособността, а от друга страна, за въздействието на този проект върху пазара.

(231) Френските органи считат, че критиките на Fiat са лишени от каквато и да било целесъобразност и свидетелстват за непознаване на целта на проекта, която се състои в обединяване на различни компетентности и технологии с подкрепата на публичните органи, като така се дава възможност на партньорите да разработят хибридна технология с ниска цена.

(232) Според френските органи Fiat е признал отсъствието на каквото и да било масово напускане с твърдението си, че всички автомобилостроители правят сериозни инвестиции в проекти за намаляване на вредните емисии.

(233) И накрая, що се отнася до въздействието върху пазара, френските органи определят мнението на Fiat като противоречиво. Всъщност, проектът дава отговор на възраженията на Fiat: предвижданата революционна технология ще даде възможност да се намали значимо цената на хибридните технологии, така че да се постигне достатъчно за осигуряването на рентабилността им разпространение. Следователно, все така според френските органи, критиките на Fiat, свързани с ограничените шансове за търговски успех на „$50CO_2$Cars“ са нецелесъобразни. И накрая френските органи считат, че Fiat не обяснява как помощ, възлизаща на 86 млн. EUR, може да има отражение върху крайната цена на разработваните автомобили, при условие че приема, от друга страна, че автомобилостроителите ще направят масивни инвестиции за постигането на наложените от европейското законодателство цели за намаляване на вредните емисии.

6.4. *КОМЕНТАРИ ОТНОСНО МНЕНИЕТО НА TOYOTA*

(234) Като цяло мнението на Toyota (обобщено в съображения от (202) до (206) в точка 5.4 по-горе) потвърждава в общ план според Франция достоверността на хипотезите и целесъобразността на взетите решения, на които се основава планът за преструктуриране на групата PSA. Що се отнася до проекта „$50CO_2$Cars“, Toyota е потвърдила, че технологиите, опазващи околната среда, са основен двигател на пазара на бъдещето. Според френските органи мнението на Toyota води до извода, че държавната помощ за проекта „$50CO_2$Cars“ няма да се отрази върху конкурентоспособността на конкурентите в сегмента „*mild-hybrid*“.

(235) Относно компенсаторните мерки и съответно в отговор на въпросите на Toyota, свързани с действително компенсаторния характер на мярка, целяща да се спре производството на продаваните в малки количества автомобили, френските органи отново заявяват, че пускането в продажба на висок клас модели оказва стимулиращо въздействие на продажбите на всички автомобили на марката.

(236) Що се отнася до обекта в Sevelnord, Toyota заявява, че споразумението ѝ с PSA ще ѝ даде възможност да продължи да присъства в сегмента на леките товарни автомобил. Френските органи подчертават отново, че присъствието на Toyota в Sevelnord ще окаже значимо въздействие върху конкурентоспособността ѝ, тъй като ще ѝ позволи за развие реално и съществено присъствие на пазара в този сегмент.

(237) И накрая френските органи считат, че мнението на Toyota е в противоречие с поведението ѝ на пазара. Разпространението в търговската мрежа на хибридна версия на технологията „*plug-in*“ на модела Prius, който Toyota представя като „цвета“ на хибридния си автомобилен парк, противоречи на отрицателната оценка, която дава на пазарните перспективи на този вид двигатели.

6.5. *КОМЕНТАРИ ОТНОСНО МНЕНИЕТО НА PSA*

(238) Френските органи не коментират мнението на групата PSA (обобщено в съображения от (207) до (214) в точка 5.5 по-горе).

7. **ПРОМЕНИ, ВНЕСЕНИ В УВЕДОМЛЕНИЕТО ОТ ФРЕНСКИТЕ ОРГАНИ**

(239) В уведомление от 16 юли 2013 г., изменена с писмо от 23 юли 2013 г.(наричано по-долу „писмото с ангажименти от 23 юли 2013 г.“ или „писмото от 23 юли 2013 г.“), френските органи внесоха промени в уведомлението за плана за преструктуриране от 12 март 2013 г. и поеха следните ангажименти. Тези ангажименти заместват компенсаторните мерки, първоначално предложени от френските органи.

(240) Френските органи уточниха, че освен ако не е изготвена друга разпоредба, описаните ангажименти в настоящата точка 7 ще се прилагат до пълното прилагане на плана за преструктуриране на групата PSA, тоест до 31 декември 2015 г.

7.1. *АНГАЖИМЕНТ, СВЪРЗАН С ВРЪЩАНЕ КЪМ МАКСИМАЛНОТО НИВО НА ЗАДЛЪЖНЯЛОСТ НА ГРУПАТА PSA*

(241) За всяка година от прилагането на плана за преструктуриране консолидираният нетен дълг на индустриалните и търговски дейности на групата PSA, вписан в одитираните годишни отчети с постоянна счетоводна рамка, към 31 декември всяка година („нетен дълг“), не трябва да надвишава горната граница „A“ съгласно означеното в таблица 16 по-долу.

Таблица 16

Горни граници на нетен дълг на групата PSA

(млн. EUR)

	2013 г.	2014 г.	2015 г.	2016 г.
Максимален нетен дълг A	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Максимален нетен дълг B	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(242) Ако нетният дълг надвиши горната граница „A“ в края на дадена година (N), групата PSA ще трябва да вземе необходимите и достатъчни мерки за финансово и/или индустриално преструктуриране от всякакво естество, така че в края на следващата година (N+1) нетният дълг на групата PSA да не надвишава горната граница „A“ без разходите за прилагането на тези мерки от PSA („корективни мерки“).

(243) Корективните мерки и тяхното прогнозираното финансово въздействие трябва да бъдат подробно описани, индивидуално количествено оценени, и придружени от точен и задължителен график на прилагане. Тези мерки могат да включват, изцяло или частично, мерки приложени преждевременно след 31 юли 2013 г., стига да са определени и ясно описани, както и прогнозираното им финансово въздействие за оставащия срок на плана за преструктуриране да бъде количествено оценено. Корективните мерки, включващи актуализираните прогнози за паричните потоци на групата PSA, трябва да бъдат предоставени на Европейската комисия, придружени от становище на независимия експерт, така както това е определено в точка 7.6 по-горе, в срок от един месец, считано от публикуването на одитираните консолидирани годишни отчети, които показват, че нетният дълг на групата PSA е превишил горната граница A за съответната година. Задължение на Комисията е да провери дали количествената оценка на прогнозираното финансово влияние на тези корективни мерки е достатъчна, без да се застрашава жизнеспособността на групата PSA. В противен случай други корективни мерки трябва да бъдат предложени и утвърдени от Комисията.

(244) Планът за преструктуриране ще бъде признат за правилно реализиран, предоставените от френските органи ангажименти — за изпълнени, ако в края на годината N+1, корективните мерки или всяка друга мярка за финансово и/или промишлено преструктуриране от всякакво естество, взета от групата PSA след 31 юли 2013 г.,

са довели до очакваното финансово въздействие върху нетния дълг или ако нетният дълг не надвишава горната граница „A“ за годината N+1. Ако това не е така, френските органи са тези, които в такъв случай, ще трябва да предоставят на Комисията изменен план за преструктуриране на групата PSA съгласно така наречения принцип на „еднократност“, за да може Комисията да промени настоящото решение, с което обявява държавната помощ за преструктуриране на групата PSA за съвместима с вътрешния пазар.

(245) Последиците ще бъдат същите, ако нетният дълг на групата PSA надвиши горната граница „B“ за две последователни години в рамките на плана за преструктуриране. В такъв случай и по същия начин френските органи са тези, които ще трябва да предоставят на Европейската комисията изменен план за преструктуриране, така че тя да направи нов анализ на съвместимостта на държавната помощ с преструктурирането на групата PSA.

(246) В най-добрия случай, този ангажимент ще бъде признат за изпълнен за целия период на преструктуриране от момента, в който приложените от групата PSA корективни мерки, предоставени на Комисията при условията, предвидени в съображение (243) по-горе, окажат съвкупно финансово въздействие върху нетния дълг от [0—5] млрд. EUR.

7.2. *АНГАЖИМЕНТ, СВЪРЗАН С ПРОЦЕНТ НА НАВЛИЗАНЕ НА BPF*

(247) Френските органи се ангажират да внесат описаните промени в съображения от (248) до (250) по-долу по отношение на комисионна за гаранция, предвидена в член 3.3 на Споразумението, сключено между Peugeot S.A., Banque PSA и държавата на 5 март 2013 г. („Споразумението“) за възнаграждение на безусловната автономна гаранция („Гаранцията“), която ще бъде договорена между Държавата и Banque PSA, в присъствието на Peugeot S.A. и Banque de France („комисионна за гаранция“).

(248) Колкото дълго съществува непогасения кредит „Обезпечени ценни книжа“, емитиран и обезпечен с Гаранцията (така както тези Обезпечени ценни книжа са описани в Споразумението), комисионна за гаранция от 260 базисни пункта, предвидена в член 3.3 на Споразумението ще бъде увеличена при условията, изложени в съображения (249) и (250) по-долу, веднага щом степента на навлизане на Banque PSA в периметъра на G10 (Германия, Австрия, Белгия, Италия, Испания, Холандия, Португалия, Швейцария, Франция и Обединеното кралство) превиши [26—29]* %.

(249) Увеличението на комисионната за гаранция ще бъде:

а) резултат от процента на навлизане на Banque PSA в периметъра G10, както е означено в таблица 17 в съображение (250) по-долу, като се уточнява, че ако процентът на навлизане за даден период включва един десетичен знак или повече след запетаята, увеличението на комисионната за гаранция ще се изчисли посредством линейна интерполация между комисионната за гаранция, която трябва да се плати за по-ниския процент на навлизане без десетичен знак и платимата за по-високия процент на навлизане без десетичен знак, фигуриращ в таблица 17 в съображение (250) по-долу;

б) с максимален размер от 231 базисни пункта, така че комисионната за гаранция да не може да надвиши 491 базисни пункта, съответстващ на пазарната стойност на гаранцията съгласно оценката на Европейската комисия.

(250) Степента на навлизане ще бъде измервана веднъж годишно към 30 юни. Увеличението на комисионната за гаранция ще бъде изчислявано към 30 юни всяка година за 12-те последни месеца върху главницата по сумата на средната стойност на отпуснатите непогасени кредити за този период по различните линии на емитираните „обезпечени ценни книжа“, ползващи се от гаранцията (така, както тези обезпечени ценни книжа са определени в Споразумението). Първото увеличение на комисионната за гаранция трябва да бъде изчислено към 30 юни 2013 г. въз основа на процента на навлизане за периода от 1 юли 2012 г. до 30 юни 2013 г.

Таблица 17

Увеличение на комисионната за гаранция

Степен на навлизане (%)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Увеличение на комисионната (базисни пунктове)*	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[90-120]	[120-150]	[150-180]	[180-210]	[200-230]-	231

7.3. *АНГАЖИМЕНТ ЗА ВЪЗДЪРЖАНЕ ОТ ПРИДОБИВАНИЯ*

(251) Групата PSA ще се въздържи от вземане на каквото и да било дялово участие в други предприятия или от осъществяване на каквото и да било придобиване на активи на предприятия в периода на плана си за преструктуриране, а именно до 31 декември 2015 г. Това изискване не включва: i) придобиване на дялово участие или на активи на предприятия, когато сумата в брой, която групата PSA ангажира за осъществяването на придобиването е под 100 млн. EUR годишно; и ii) придобиване на дялово участие в/от предприятие или на активи на предприятия с разрешение на Европейската комисия, ако това придобиване е необходимо за осигуряване на жизнеспособността на групата PSA и постигането на целите на плана ѝ по преструктуриране. Европейската комисия трябва да бъде запозната с намерението да се осъществи придобиването, предвидено в точка ii) на настоящата алинея в разумен срок, така че да има възможност да оцени предвижданото придобиване въз основа на подробни финансови данни за предвижданото придобиване, оценката му и въздействието му върху капиталите на групата PSA.

(252) Освен това групата PSA ще може с разрешението на Европейската комисия да осъществи придобиване i) на дялово участие в замяна на прехвърляне на дялово участие или на дейности, осъществено в рамките на операция по или по обединяване (посредством сливане или прехвърляне) на активи или дейности; ii) на ценни книжа или елементи от активи и пасиви с цел своевременното им препродаване при условия, които не увеличават нивото на Нетния Дълг на групата PSA. Тези придобивания няма да се включват в сумата от 100 млн. EUR, отбелязана в предходната алинея. Комисията трябва да бъде уведомена за намерението да се осъществи придобиване, предвидено в точки i) и ii) на настоящата алинея в разумен срок, така че да ѝ се даде възможност да оцени естеството на предвижданите операции.

(253) Придобиванията на дялово участие или на активи на предприятия, осъществени от Faurecia или някое от дъщерните и дружества през времетраенето на плана по преструктуриране на групата PSA, а именно до 31 декември 2015 г., надвишаващо горната граница от 100 млн. EUR годишно, предвидена по-горе, ще подлежат на предварително разрешение от страна на Европейската комисия, която ще оцени положително придобиванията, които i) допринасят пряко или непряко за възстановяването на жизнеспособността на групата PSA, като оказват положително въздействие върху прогнозираната рентабилност на групата PSA и ii) не съставляват опит за избягване на задължението за ограничаване на въздействието на помощта до минимално необходимото за изпълнение на целите на плана по преструктуриране на групата PSA. Комисията трябва да бъде уведомена за намерението да осъществи придобиването, предвидено в настоящата алинея, в разумен срок, за да ѝ се даде възможност да оцени предвижданото придобиване въз основа на двата споменати по-горе критерия.

(254) В случай, че нивото на Нетния Дълг на групата PSA (така, като това условие е определено по-горе) бъде доведено през дадена година (N) до ниво, което е по-ниско от предвиденото за същата тази година в ССП 2013 v1 от 31 май 2013 г., предоставен от френските органи на 3 юни 2013 г., горните граници от 100 млн. EUR годишно, предвидени в настоящия ангажимент, ще бъдат автоматично повишени за следващата година (N+1), в полагащия се размер на разликата, изразена в милиони EUR, между нивото на нетния дълг на групата PSA за годината (N) и предвиденото за същата тази година в ССП 2013 v1 от 31 май 2013 г., предоставен от френските органи на 3 юни 2013 г.

7.4. *АНГАЖИМЕНТ ОТНОСНО НОРМАТА НА ПЕЧАЛБА, ПРИЛАГАНА ПО ОТНОШЕНИЕ НА ФИНАНСИРАНЕТО, ОТПУСКАНО НА КОНЦЕСИОНЕРИТЕ*

(255) Групата PSA няма да намали средната годишна търговска норма на печалба на финансирането, отпускано на концесионерите от неговата мрежа (непогасени кредити за корпоративната мрежа („*corporate réseau*“), както е представен в годишния доклад на Banque PSA) под средната годишна търговска норма на печалба за последните 12 месеца към 30 юни 2013 г. за цялото времетраене на прилагането на плана за преструктуриране.

7.5. *АНГАЖИМЕНТ ОТНОСНО ПРОЕКТА „50CO_2CARS“*

(256) Френските органи се ангажират в рамките на проекта „50CO_2Cars“, така както тази клауза е определена в част 1.2 от уведомлението на френските органи от 12 март 2013 г., субсидията от 24,5 млн. EUR, първоначално включена в печалбата на групата PSA, да бъде под формата на подлежащи на възстановяване аванси при същите правила и условия и ред на възстановяване, *mutatis mutandis*, както определените за 61,4 млн. EUR подлежащи на възстановяване аванси, вече предвидени за проекта „50CO_2Cars“. Първоначално предвиденият график на възстановяване се запазва. Сумите за възстановяване за всеки платежен срок са увеличени пропорционално на увеличението на размера на авансите.

7.6. *ПРИЛАГАНЕ И НЕЗАВИСИМ ЕКСПЕРТ*

(257) Френските органи се ангажират групата PSA да упълномощи независим експерт, който да провери подробно прилагането на поетите ангажименти в писмото с ангажименти от 23 юли 2013 г. („независимият експерт“) за времетраенето на плана за преструктуриране, а именно до 31 декември 2015 г., при условията, описани в приложението.

8. **ОЦЕНКА НА ПОМОЩТА**

8.1. *СЪЩЕСТВУВАНЕ НА ПОМОЩ ПО СИЛАТА НА ЧЛЕН 107, ПАРАГРАФ 1 НА ДФЕС*

(258) Съгласно член 107, параграф 1 на ДФЕС „всяка помощ, предоставена от държава членка или чрез държавни ресурси под каквато и да е форма, която нарушава или заплашва да наруши конкуренцията чрез поставянето в по-благоприятно положение на определени предприятия или производството на някои стоки, е несъвместима с вътрешния пазар.“.

(259) На базата на тази разпоредба Комисията счита, че определянето на една национална мярка като държавна помощ предполага да са изпълнени следните съвкупни условия, а именно: i) въпросната мярка предоставя икономическо предимство на бенефициера ii) това предимство да има държавен произход iii) това предимство да има избирателен характер и iv) и въпросната мярка да нарушава или да заплашва да наруши конкуренцията, както и да засегне търговията между държавите членки.

(260) Комисията счита, че държавната гаранция, предоставена на BPF, и подлежащите на възстановяване аванси в полза на групата PSA за осъществяването на проекта за научноизследователска и развойна дейност „50CO_2Cars“ съставляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 на ДФЕС поради следните причини.

8.1.1. ДЪРЖАВНА ГАРАНЦИЯ НА БАНКОВОТО ДЪЩЕРНО ДРУЖЕСТВО НА ГРУПАТА PSA

(261) Комисията отбелязва, на първо място, че в решението си 11 февруари 2013 г., с което се разрешава първи транш от гаранцията като помощ за оздравяване, тя е стигнала до заключението, че мярката съставлява държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 на ДФЕС. Франция не е оспорила това решение и е представила в уведомлението въпросната мярка като помощ за преструктуриране.

8.1.1.1. ***Относно наличието на държавни ресурси***

(262) Относно прехвърлянето на държавни ресурси трябва да се отбележи, че гаранцията ще бъде отпусната от Франция по силата на член 85 от закон № 2012-1510 от 29 декември 2012 г. за изменение и допълнение на закона за финансите.

(263) Това обстоятелство е достатъчно доказателство само по себе си, че мярката има държавен произход.

8.1.1.2. ***Относно наличието на икономическо предимство***

(264) Що се отнася до наличието на предимство, за да се прецени дали една държавна мярка съставлява помощ е целесъобразно съгласно действаща съдебна практика да се определи дали предприятието бенефициер получава икономическо предимство, каквото не би получило при нормални пазарни условия. Следователно Комисията трябва да прецени в каква степен отпуснатата гаранция на BPF води до заплащане на пазарно възнаграждение (премия).

(265) В уведомлението 12 март 2013 г. френските органи изчисляват елемента на помощта на стойност между 453 и 480 млн. EUR при максимален размер на гаранциите от 7 млрд. EUR по главницата. Това числено изражение е получено в резултат на интерполация на доходността на облигационните емисии на BPF за матуритет от 3 години. В мнението на Франция относно решението за откриване на процедурата, обобщени в съображение (128) по-горе, френските органи считат, че размерът на помощта в резултат на гаранцията е 396 млн. EUR, като се отчита такса за риска от 40 базисни пункта и референтен период от три месеца. При положение, че се наложи отчитане на такса за риска от 24 базисни пункта (като констатираната при емисиите, реализирани по силата на помощта за оздравяване), размерът на помощта ще възлезе на 429 млн. EUR.

(266) Освен това френските органи обръщат настойчиво внимание на факта, че реализираните емисии на облигации от BPF на 25 март 2013 г. са осъществени при особено благоприятни пазарни условия; в този случай отчетените *спредове* по отношение на асимилируемите облигации на трезора, емитирани от френската държава (OAT) се оказват на особено ниски нива (24 базисни пункта). Следователно те приемат, че хипотезата за допълнителен разход за BPF от порядъка на 40 базисни пункта е напълно основателна.

(267) И накрая възприетият от френските органи референтен период е от 12 юли до 16 октомври 2013 г., тъй като те приемат, че този период позволява да се вземе предвид съобщаването за трудности на групата на 12 юли с оповестяването на плана за реорганизация, както и да се смекчат последиците от първоначалните слухове относно отпускането на гаранцията на 16 октомври 2012 г.

(268) Най-напред Комисията припомня, че въз основа на фактите, изложени в съображение (30), размерът на помощта, съдържаща се в гаранцията от 1,2 милиард EUR, временно одобрен на 11 февруари 2013 г. е бил обект на първоначална оценка в решението за оздравяване, според която елементът на помощта е можело да бъде в границите между 91,8 млн. EUR и номиналния размер на гаранцията, тоест 1,2 млрд. EUR. Като се приложи същата методология на прогнозиране на коефициент на редукция на помощта (*spread* от 24 базисни пункта и референтен период от един месец), елементът на помощта, съдържащ се в гаранцията от 7 млрд. EUR, за която уведомява Франция, ще възлезе на 486 млн. EUR, както това е представено в таблица 18 по-долу:

Таблица 18

Изчисление на елемента на помощта в гарантираните облигации

	16.10.2012 г.	12.7 – 16.10	16.9 – 16.10
Асимилируеми облигации на трезора, емитирани от френската държава (OAT) 3 години	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Очакван *спред* по отношение на държавата, след гаранция	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Лихва BPSA след гаранцията (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Цена на гаранцията (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Общ очакван размер на цената на гарантираните емисии	3,18 %	3,19 %	3, 23 %
Доходност на вторичния пазара BPSA интерполация за 3 години	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Размер на ангажираната държавна помощ (в милиони EUR)	401	429	486

(269) Във връзка с възприетите хипотези в основата на тези изчисления, Комисията желае да внесе следните уточнения.

(270) В съображение 51 на решението за оздравяване Комисията изчислява елемента на помощта за размера на емитираните облигации от 1,2 млрд. EUR на най-малко 91,8 млн. EUR. За размер от 7 млрд. EUR на емитирани облигации съответстващият размер ще бъде 535 млн. EUR.

(271) Както това е изложено в съображение 26 от решението за откриване на процедурата, при емитирането на облигации с размер 1,2 млрд. EUR се отчита отклонение на доходността от 24 базисни пункта спрямо Асимилируемите облигации на трезора, емитирани от френската държава (OAT). Комисията потвърждава съгласно съображения 119 и 120 от решението за откриване на процедурата, че отчетеното отклонение, което според Франция се дължи на по-ниска ликвидност на гарантираните облигации по отношение на асимилируемите облигации на трезора, емитирани от френската държава (OAT), трябва да бъде отчетено при изчислението на елемента на помощта, като същият се намали с него.

(272) По отношение на **референтния период** Комисията счита, че възприетият период от един месец (16 септември – 16 октомври) е достатъчно дълъг, за да се урегулира евентуалната неустойчивост, свързана с последиците от оповестяването. За точната оценка на елемента на помощта референтният период трябва да бъде всъщност близък до момента на оповестяването, за може информацията за трудностите на групата бъде отразена по-най-добър начин в доходността на пазара. И накрая възприетият вторичен пазар е ликвиден пазар и следователно не можем да заключим, че е необходим по-дълъг период, доколкото пазарите са били отлично запознати с оповестяването на плана за преструктуриране на PSA през юли 2012 г., както и с последната предоставена информация за продажбите на автомобили. Освен това Комисията счита, че елементът на помощта е правилно изчислен на тази база и че не трябва да бъде преизчисляван на базата на нивата на доходност на облигациите на банката на вторичния пазар в момента на индивидуален тираж. Така стоят нещата, от една страна, тъй като Франция счита, че помощта е ограничена до необходимия минимум, за да се гарантира възстановяването на жизнеспособността и че следователно гаранцията ще бъде използвана изцяло според Франция и, от друга страна, поради това, че представителната пазарна цена съответства на нивото на облигациите, емитирани на вторичния пазар преди оповестяването на мярката, свързана с помощта. Тази помощ предоставя възможност на PSA да използва гаранцията във всеки дин момент след предоставянето ѝ.

(273) В съображение 51 на решението за оздравяване Комисията счита, че размерът на помощта може да достигне номиналния размер на облигационните емисии. Предвид изложените факти в съображения 105 и 106 на решението за откриване на процедурата във връзка със съществуването на ликвидационен остатък между [1—3]* млрд. до [2—4]* млрд. EUR при стресов сценарий на ликвидационно управление, Комисията счита, че размерът на помощта не надвишава предимството, изразяващо се в цената на емитираните облигации, изчислявана на 486 млн. EUR в рамките на държавната гаранция от 7 млрд. EUR по главницата в съображение (33). Става дума за предимството, от което ще се възползва групата при продължаване на дейността си. Ако помощта не бе предоставена и банката бе поставена в състояние на ликвидационно управление, нямаше да има никаква допълнително предимство нито за кредиторите, нито за акционерите (група PSA).

(274) Комисията отбелязва, че единствено Fiat от заинтересованите страни е коментирал сумата, на която възлиза помощта, като е преценил в съображение (191) по-горе, че трябва да бъдат добавени най-малко 100 базисни пункта към цената на гаранцията, за да бъде тя в съответствие с пазарните условия. Една от забележките на Fiat е свързана с плащането на такса ангажимент („*commitment fee*“). В тази връзка Комисията отбелязва, че съгласно изложеното в съображение (272) елементът на помощта се оценява количествено на базата на хипотезата, че гаранцията ще бъде използвана изцяло, предвид на това, че помощта е ограничена до необходимия минимум за възстановяването на жизнеспособността на групата. Освен това предвижданият от Комисията размер на елемента на помощта е по-висок от този, който предвижда Fiat, дори коригиран с такса ангажимент, тъй като Комисията счита, че платената цена е по-ниска с 231 базисни пункта спрямо пазарната цена, докато Fiat счита, че цената с по-ниска със 100 базисни пункта спрямо пазарната цена.

(275) Следователно, въз основа на казаното по-горе, Комисията може да заключи, че елементът на помощта, който се съдържа в държавната гаранция от 7 млрд. EUR главница възлиза на 486 млн. EUR.

8.1.1.3. ***Относно изборния характер на предимството***

(276) Предвид на това, че BPF и следователно групата PSA са единствените бенефициери на гаранцията, изборният характер на предимството е на лице.

8.1.1.4. ***Относно условията на засягане на търговията между държавите членки и нарушенията на конкуренцията***

(277) Относно въздействието върху конкуренцията и засягането на търговския обмен трябва да се припомни, че съгласно действащата съдена практика, когато едно предприятие развива дейност в сектор, където има ефективна конкуренция от страна на производители от различни държави членки, всякаква помощ, предоставена му от публичните органи, може да засегне търговския обмен и да наруши конкуренцията, доколкото задържането му на пазара пречи на конкурентите да увеличат пазарния си дял и намалява възможностите им да увеличат износа си ([41]).

(278) Всъщност, механизмът, посредством който ще се наруши конкуренцията, се потвърди от анализа на Комисията, мненията на трети лица и публикациите на анализаторите. Държавната гаранция води пряко до намаляване на цената на предоставяното финансиране от BPF (спрямо хипотетичния сценарий, при който банката не получава помощ). Като се намали цената на предоставяното финансиране, BPF ще може да подобри предлагането си на финансиране, като по този начин стимулира продажбите на автомобили с марките Peugeot и Citroën. А всъщност значението на ролята на каптивните банки за подкрепата и развитието на продажбите на автомобили се признава и подчертава единодушно,както от групата PSA, така и от трети лица.

(279) В мненията си третите заинтересовани лица са подчертали пряката връзка между дейността на каптивната банка и продажбата на автомобили. Например GM отбелязва, че финансирането от каптивните банки е „*жизненоважно*“ и предоставя „*гъвкавост*“ на производителите на автомобили за реакция в краткосрочен план на пазарните условия. Групата Fiat излага пространно въздействието на финансирането на продажбите от каптивните банки на автомобилостроителните групи. Според него това финансиране има три основни последици: привличане на нови клиенти, подкрепа на продажбения процес и нарастване на лоялността на клиентите. Fiat споменава реализирано от нея

([41]) Вж. в тази връзка решението на Съда от 21 март 1991 г., Италия/Комисията, C-305/89, Сборник. p. I-1603.

вътрешно изследване относно атрактивността на модела ѝ „Punto“, зависеща основно от условията на финансиране (като ниските лихвени проценти). Конкурентите, непредоставящи привлекателни финансови условия (Пежо например), са присъствали по-слабо сред предпочитанията на клиентите. Съгласно друго вътрешно изследване, свързано със серията „Eco“, по-голяма част от запитаните клиенти са отбелязали, че е нямало да си купят автомобил (или са щели да забавят закупуването му) без предложеното финансиране при 0 % лихва. В резултат на което Fiat заключава, че субсидия в подкрепа на дейността на каптивна банка има *„незабавно и пряко“* въздействие върху резултатите от гледна точка на продажба на автомобили. Прибягването до каптивна банка има, според друго вътрешно изследване, изложено от Fiat, въздействие върху съществуващите клиентите на марката, които желаят да заменят автомобила си. Всъщност процентът на клиентите, решили да си купят отново автомобил на марката Fiat, е по-висок сред клиентите, които са се ползвали от финансиране на каптивната банка при предходната им покупка.

(280) Във връзка с въздействието на промяната на цената на финансирането, предоставяно от една каптивна банка, Fiat дава количествен елемент на отговор, като отбелязва, че увеличение от 100 базисни пункта на цената на финансирането може да доведе до намаляване на процента на навлизане от 5 % до 10 %. Оказва се, че опитът на Fiat на европейския пазар посредством FGA Capital потвърждава пряка и отрицателна връзка между цената на предоставяното от каптивната банка финансиране и нейния процент на навлизане. Следователно намаляването на цената на предоставяното от BPF финансиране, предизвикано от държавната гаранция, може да доведе до увеличение на процента ѝ на навлизане.

(281) От своя страна Toyota потвърждава значението на ролята на каптивните банки за засилване на лоялността на клиентите към марката, което води до увеличаване на продажбите: Toyota счита, че каптивните банки увеличават лоялността с 15 %, но заявява, че не е в състояние да прогнозира количествено измерение на повишаването на цената на предоставяното финансиране с 100 базисни пункта върху продажбите (като все пак уточнява, че съществува такова въздействие).

(282) Следователно от мненията на третите заинтересувани лица се оказва, че намаляването на цената на финансирането, предоставяно от една каптивна банка, ѝ дава възможност да предостави на потенциалните си клиенти по-привлекателни условия на финансиране. Подобни конкурентоспособни предлагания на заеми имат пряко въздействие върху продажбите на автомобили и дори съставляват понастоящем един от основните фактори на за развитието на тези продажби.

(283) По същия начин в публикация на Morgan Stanley от 21 август 2012 г. се обяснява как ниските цени на финансиране, с които се ползва финансовият клон на един автомобилостроител, могат да дадат възможност на марката да предложи коли, чиято съвкупна цена на ползване („*Total Cost of Ownership*“ или TCO съкратено) е по-ниска от тази на конкурентите. Като цяло това изследване доказва, че първостепенният фактор при определянето на цената на ползване на един автомобил е цената на финансирането, предоставено от каптивната банка на автомобилостроителя. ([42]) С привлекателните предложения/оферти за финансиране каптивната банка допринася пряко за намаляването на цената на ползване на автомобилите на марката. А потребността от финансиране е особено силно изразена в сегменти B и C, в които групата PSA съсредоточава по-голяма част от продажбите си.

(284) В неотдавнашно изследване на Moody's ([43]) от 5 февруари 2013 г., се потвърждава голямата роля на каптивните банки, като те се определят като „ключови компоненти на стратегията на групите в автомобилостроенето“. Освен това изследването предвижда, че в контекст на криза и на спад на продажбите групите в автомобилостроенето са по-склонни да използват каптивни банка, за да стимулират продажбите си. Анализът на риска от нарушаване на конкуренцията в резултат на разглежданата държавната помощ трябва да отчита също така и този особен контекст.

(285) Съгласно плана за жизнеспособност на BPF, предоставен от френските органи, ще се наложи интензифициране на ролята на каптивните банки в бъдеще поради четири основни фактора (виж съображение (116)).

(286) Следователно държавната гаранция ще има пряко въздействие върху конкурентоспособното поведение на BPF, чиято вече важна роля се предполага, че ще се интензифицира съгласно пазарните тенденции, изложени в плана за жизнеспособност, цитиран в съображение (285) отг.

(287) В тази връзка Комисията обръща внимание на факта, че на територията на Съюза присъстват множество финансови институции и че между държавите членки се осъществява движение на капитали.

(288) В заключение Комисията отбелязва че въпросната мярка може да засили и позицията на BPF по отношение на нейните конкуренти в рамките на търговския обмен между държавите членки.

(289) Следователно Комисията заключава, че тази държавна гаранция съставлява държавна помощ, чиято брутна еквивалентна стойност на субсидия възлиза на 486 млн. EUR. Прекият бенефициер на тази гаранция е BPF, но тя е в крайна сметка (*in fine*) в полза на групата, доколкото дейността на BPF се състои във финансиране на продажбите на основната дейност на групата, а именно производството на автомобили.

([42]) Вж. Morgan Stanley, 21 август 2012 г., „Volkswagen – It's Cheaper to Own a VW“.
([43]) Вж. Moody's, 5 февруари 2013 г., „Key rating drivers for European car financiers“

8.1.2. ПУБЛИЧНИ ПОМОЩИ В ПОЛЗА НА ГРУПАТА PSA ЗА РЕАЛИЗИРАНЕТО НА ПРОЕКТА ЗА НАУЧНОИЗСЛЕДОВАТЕЛСКА И РАЗВОЙНА ДЕЙНОСТ „50CO_2CARS“

(290) Публичните финансови средства ([44]) в полза на групата PSA за реализирането на проекта за научноизследователска и развойна дейност „50CO_2Cars“ съответстват на дефиницията за държавна помощ по силата на член 107 от ДФЕС. Френските органи са определи в уведомлението настоящата мярка като помощ за преструктуриране.

8.1.2.1. ***Относно наличието на държавни ресурси***

(291) Това публично финансиране произтича от бюджетна субсидия, предоставена от държавата на ADEME в рамките на дейността „Автомобил на бъдещето“ на програмата за инвестиции в бъдещето. Всъщност отпуснатото от Франция публично финансиране за проекта „50CO_2Cars“ се вписва в рамките на програмата „инвестиции в бъдещето“, създадена със закона за изменение и допълнение на закона за финансите № 2010-237 от 9 март 2010 г. С това се потвърждава следователно държавния произход на тази мярка.

8.1.2.2. ***Относно наличието на икономическо предимство***

(292) С приноса си към разходите за научноизследователска и развойна дейност субсидията осигурява на групата PSA икономическо предимство.

8.1.2.3. ***Относно изборния характер на предимството***

(293) Мярката е по-специално насочена към инициаторите на проекта за научноизследователска и развойна дейност „50CO_2Cars“, сред които е и групата PSA, и следователно не може да бъде разглеждана като мярка от общ характер.

8.1.2.4. ***Относно засягането на търговския обмен между държавите членки и нарушаването на конкуренцията***

(294) Предвид на това, че групата PSA развива дейност в отрасъла на автомобилостроенето, който е икономически отрасъл, отворен за обмен на стоки и услуги в рамките на Европейския съюз, мярката може да засегне обмена на стоки и услуги между държавите членки, да промени позицията на групата PSA на въпросните пазари спрямо нейните конкуренти, както и да наруши конкуренцията на вътрешния пазар.

(295) Така Комисията стига до извода, че отпуснатата финансова помощ от Франция под формата на подлежащи на връщане аванси на групата PSA за реализирането на проекта „50CO_2Cars“ съставляват държавна помощ по смисъла на член 107, параграф 1 от ДФЕС.

(296) И накрая Комисията признава особения характер на подлежащите на връщане аванси като инструмент на държавна помощ. И ако става дума за „заем“ в полза на групата PSA за реализирането на проекта „50CO_2Cars“, то връщането на този заем ще остане условен след края на проекта за научноизследователска и развойна дейност. Предвид на това, че априорно (*a priori*) не се знае дали проектът ще е успешен или неуспешен, Комисията не е в състояние да изчисли брутен еквивалент на субсидия на тези помощи под формата на подлежащи на връщане аванси. Следователно, като се постави в най-негативната перспектива, при която не се осъществи никакво връщане, Комисията от предпазливост ще добави към размера на въпросната държавна помощ цялата сума, на която възлиза подлежащият на връщане аванс.

8.2. *ПРАВНО ОСНОВАНИЕ НА ОЦЕНКАТА*

(297) Член 107, параграфи 2 и 3, от ДФЕС предвижда дерогации от общата несъвместимост, предвидена в параграф 1 на същия член. Ясно е, че дерогациите по силата на член 107, параграф 2 от ДФЕС не са приложими в случая.

(298) В решението си за оздравяване Комисията бе определила помощта като временно съвместима на базата на член 107, параграф 3, б), от ДФЕС. При все това Комисията бе приела, че публичната гаранция, чиято цел е била да се даде спешен отговор на проблемите с ликвидността на BPF, е предоставяла и облага на групата PSA. Впрочем това становище не е оспорвано от френските органи. Комисията бе също така подчертала, че проблемите с ликвидността на банковото дъщерно дружество произтичат от структурните трудности на групата. В такъв контекст френските органи са се ангажирали да предоставят план за преструктуриране на цялата група PSA съгласно по-горе цитираните водещи насоки „оздравяване и преструктуриране“, които ще осигурят също така и жизнеспособността на BPF. Съгласно поетия от тях ангажимент френските органи са предоставили в уведомлението план за жизнеспособност на BPF и план за преструктуриране на групата PSA.

([44]) Това финансиране първоначално е било определено в уведомлението като субсидии (в размер на 24,5 милиона евро) и подлежащи на връщане аванси (с размер 61,4 милиона евро). Предвид компенсаторната мярка, предложена от френските органи (описана в съображение (256) по-горе), те в крайна сметка ще приемат формата на подлежащи на връщане аванси на обща стойност 85,9 милиона евро.

(299) Планът за жизнеспособност на BPF трябва да бъде анализиран с оглед на параграф 2 на Съобщението на Комисията за възстановяването на жизнеспособността и оценката на мерките за преструктуриране, взети във финансовия сектор в контекста на настоящата криза, съгласно правилата, свързани с държавните помощи ([45]).

(300) По отношение на плана за преструктуриране Комисията вече е приела в съображение (84) на своето решение за оздравяване, че този план трябва да бъде разгледан с оглед на член 107 параграф 3, буква в), от ДФЕС и по конкретно на по-горе цитираните водещи насоки „оздравяване и преструктуриране“. Всъщност е безспорно, че помощите са били отпуснати с цел възстановяване в дългосрочен план на жизнеспособността на едно предприятие и следователно трябва да бъдат в съответствие с по-горе цитираните водещи насоки „оздравяване и преструктуриране“, които ще послужат за правно основание на оценката. Комисията отбелязва също така, че това заключение не е засегнато от факта, че една част от предвижданите помощи в рамките на плана по преструктуриране приемат формата на помощи в полза на проект за научноизследователска и развойна дейност. Включването на научноизследователско измерение в план за преструктуриране е приемливо при две условия, а именно предвижданите дейности трябва да са наистина необходими за възстановяването на жизнеспособността на предприятието всички елементи от плана за преструктуриране (в това число и усилията в научноизследователската и развойна дейност) да изпълняват условията предвидени в по-горе цитираните водещи насоки за оздравяване и преструктуриране.

(301) Освен това, съгласно точка 21 от цитираните по-горе водещи насоки за оздравяване и преструктуриране, изискванията за съвместимост на публичната подкрепа, оказана на усилието за научноизследователската и развойна дейност на предприятието в затруднено положение не трябва да водят до заобикаляне на принципите на правилата на общностното право за предприятие в добро финансово здраве.

(302) Комисията отбелязва, че нито една от заинтересованите страни не е критикувала избора на правните основания.

8.3. *ДОПУСТИМОСТ НА ПРЕДПРИЯТИЕ ЗА ПОЛУЧАВАНЕ НА ПОМОЩИ ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ*

(303) За да се ползва от помощи за преструктуриране предприятието трябва, на първо място, да може да бъде определено като предприятие в затруднено положение съгласно дефиницията в точка 2.1 на цитираните по-горе водещи насоки за оздравяване и преструктуриране.

(304) В съображение 150 на решението за откриване на процедурата Комисията е отбелязала, че групата PSA е в затруднено положение по смисъла на точка 11 на цитираните по-горе водещи насоки за оздравяване и преструктуриране. Всъщност обичайните показатели на едно предприятие в затруднено положение са налични в настоящия случай, а именно: растящи загуби, намаляващ оборот, наличието на излишен капацитет, намаляващи парични потоци, намаляващ пазарен дял. Освен това фактът, че BPF не е успяла да финализира финансовия си план за периода 2013—2016 г. без държавната гаранция, е достатъчно доказателство за неспособността на групата да осигури възстановяването си със собствени ресурси или с капитали, получени от собствениците/акционерите или от пазарни източници.

(305) В съображение 151 от решението за откриване на процедурата Комисията вече е стигнала до заключението, че групата PSA и следователно и индиректно BPF са предприятия в затруднено положение по смисъла на параграф 2.1 от цитираните по-горе водещи насоки „оздравяване и преструктуриране“.

(306) В съображение 152 на споменатото решение Комисията отбелязва също така, че нито групата PSA, нито нейното дъщерно дружество BPF не са новосъздадени предприятия и че доколкото бенефициерът е група, няма основание да се смята, че трудностите на предприятието са в резултата на произволно разпределяне на разходи в групата. Всъщност, както отбелязват френските органи, трудностите на групата се дължат основно на характерни за групата причини и на влошаването на състоянието на пазара на автомобили в Европа.

(307) Следователно Комисията приема, че не се налага да преразглежда оценката, направена в решението за откриване на процедурата, относно допустимостта на предприятието по силата на точки 11 и 13 от цитираните по-горе водещи насоки за оздравяване и преструктуриране. Комисията отбелязва всъщност, че нито една от заинтересованите страни не е оспорила тази точка.

(308) В заключение Комисията счита, че условията, предвидени в параграф 2.1 от цитираните по-горе водещи насоки за оздравяване и преструктуриране, са изпълнени.

([45]) ОВ C 195, 19.8.2009 г., стр. 9.

8.4. *ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ НА ЖИЗНЕСПОСОБНОСТТА В ДЪЛГОСРОЧЕН ПЛАН*

8.4.1. ПЛАН ЗА ПРЕСТРУКТУРИРАНЕ НА ГРУПАТА PSA

(309) Изправена през устойчивото влошаване на ситуацията, групата PSA въведе от 2012 г. мерки, които да благоприятстват възстановяването на жизнеспособността на групата в дългосрочен план в рамките на плана „Rebond 2015“. Такива са мерките, които целят да намалят излишния капацитет на групата в сегмент B и предвижданите мерки за икономии. Планът „Rebond 2015“ включва:

а) Реорганизация на френската индустриална база и намаляване на структурните разходите, с цел очаквано въздействие, възлизащо 600 млн. EUR, както бе оповестено на 12 юли 2012 г. Този проект предвижда спирането на производството в Aulnay през 2014 г., адаптиране на индустриалния механизъм на обекта в Rennes, оздравителни мерки на обектите в Aulnay и Rennes и структурно адаптиране на групата.

б) Чувствително намаляване на капиталовите разходи с 550 млн. EUR от 2013 г. нататък след приключване нарастването на инвестициите в нов производствен капацитет в Русия, Латинска Америка и Китай.

в) Оптимизиране на производствената цена, произтичаща именно от обединението с GM за 350 млн. EUR, като половината от печалбата идва от първите съвместни дейности „Покупки“ на обединението, а другата – от плановете за действие, свързани с единичните цени на проектантската и производствена дейност.

(310) В решението за откриване на процедурата Комисията изразява два вида съмнения относно възстановяването на жизнеспособността.

а) На първо място, Комисията счита, че хипотезите за развитие на пазара могат да се окажат прекалено оптимистични.

б) На второ място, Комисията пожела да провери в каква степен проектът „50CO_2Cars“ може да допринесе за завръщането на жизнеспособността.

8.4.1.1. ***Относно възприетите хипотези за развитието на пазара***

(311) Мненията на третите заинтересовани лица не противоречат на целесъобразния характер на използването на прогнозите *IHS Global Insight* относно развитието на пазара. В частност, мнението на Fiat потвърждава, че става дума за основния източник на финансови прогнози за автомобилостроителите.

(312) Комисията обръща внимание на факта, че тези прогнози са при все това по-оптимистични от тези на други източници на пазара, както например прогнозите на Standard&Poor's ([46]).

(313) Комисията счита, че актуализирането на прогнозите за оборота по отношение на решението за откриване на процедурата е отговор отчасти на изразеното от нея съмнение за достоверността на предоставените от Франция предвиждания в рамките на фазата на предварителното разглеждане. Освен това, въпреки слабия оборот, разходите за предвидените капиталовложения не са били намалени в актуализираните прогнози, което няма да се отрази отрицателно върху бъдещите продажби.

(314) Евентуалните отклонения от средните стойности на прогнозите трябва да бъдат анализирани предвид отражението, което могат да имат върху капацитета на PSA да продължи дейността си при неблагоприятен сценарий. Трудностите на групата, които са повод за държавната намеса, са свързани с капацитета на BPF да се рефинансира достатъчно на пазарите, за да бъде в състояние да финансира продажбите на автомобилите а групата. Освен това, дори след като отчита обезценяване на общата стойност на активите на автомобилостроителното подразделение, регистрирано в счетоводните отчети от 31 декември 2012 г. на стойност 3 888 млн. EUR, Франция не уведомява Комисията, че капиталите на групата са недостатъчни. Комисията счита, че е целесъобразно анализът да се съсредоточи върху нивото на нетния индустриален дълг на групата при неблагоприятните сценарии.

(315) Съмненията на Комисията, свързани с жизнеспособността на групата, бяха разсеяни благодарение на ангажимента на Франция, изложен в точка 7.1 по-горе, да наложи на PSA въвеждането на достатъчни мерки, за да компенсира всякакво отклонение при оборотните средства, което произтича от неблагоприятно развитие на продажбите и представлява риск от отклоняване на нетния дълг на PSA от неговата траектория. Нивото на дълга […]* в такъв

([46]) Докладът„For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region“ от 24 април 2013 г., не прогнозира възстановяване на производствените обеми на европейския пазар на нивата им от 2011 г. преди 2018 г., докато прогнозите на IHS го предвиждат още от 2014 г..

случай ще бъде сведено под […]* млрд. EUR, което е в съответствие с настоящите прогнози на анализаторите. Този ангажимент оставя възможността на групата за избор на най-целесъобразното средство за стабилизиране на нетния ѝ дълг, като например намаляване на капацитет или продажба на капиталово участие. Комисията отбелязва освен това, че Франция се е ангажирала да предостави ново уведомление за целия план в случай на провал на корективните мерки или на надхвърляне в рамките на две последователни години на прага на цел, свързана с нетния дълг.

(316) Въз основа на предходните наблюдения Комисията заключава, че съмненията, свързани с възстановяването на жизнеспособността, изложени в решението за откриване на процедурата, са разсеяни.

8.4.1.2. ***Относно приноса на проекта „50CO_2Cars“ за възстановяване на жизнеспособността на групата PSA***

(317) В съображение (167) на решението за откриване на процедурата Комисията си задава въпрос, свързан с приноса на проекта „50CO_2Cars“ за преструктурирането и възстановяване на жизнеспособността на групата PSA.

a) **Уводна забележка относно оспорването от Франция на метода на анализ, предложен в решението за откриване на процедурата**

(318) От съображение (152) по-горе става ясно, че френските органи оспорват предложения от Комисията в решението да откриване на процедурата метод за проверка на наличието на принос на проекта „50CO_2Cars“ и съответно за оценка на мащаба на този принос за възстановяването на жизнеспособността на PSA. Според Франция съмненията на Комисията, след предварителното разглеждане, се основават на идеята, че проектът „50CO_2Cars“ „може да бъде необходим за възстановяване на жизнеспособността на групата PSA, единствено ако и позволи да навакса натрупаното изоставане в областта на научноизследователската и развойна дейност по отношение на конкурентите ѝ“. Освен това предвижданият от Комисията метод почива на критерий с „правно иновативен характер“, чиято необходимост се оспорва от френските органи, според които останалите аргументи са достатъчни за доказването на положителния принос на „50CO_2Cars“ за възстановяване на жизнеспособността.

(319) Комисията не приема, че предложеният от нея метод в решението за откриване на процедурата може да бъде обобщен по този начин и желае да внесе следните уточнения.

(320) Съгласно съображение 17 от цитираните по-горе водещи насоки „оздравяване и преструктуриране“ „преструктурирането […] се основава на реалистичен, последователен и широкомащабен план, чиято цел е възстановяването на жизнеспособността на предприятието в дългосрочен план.“ Прилагането на тази цел за „реорганизация и рационализиране на дейностите на предприятието на по-ефективна основа“ може да бъде осъществено посредством мерки от различен характер:

— „отказ от нерентабилни дейности“

— „преструктуриране на съществуващите дейности, чиято конкурентоспособност може да бъде възстановена“

— „диверсифициране посредством предприемане на нови и рентабилни дейности.“

(321) Комисията е на мнение, че третият стълб на „диверсификацията“ в най-голяма степен може да оправдае включването на научноизследователски и развойни дейности в план за преструктуриране. Това оправдание би се основавало в такъв случай на необходимостта да се помогне да предприятието в затруднено положение да намери нови печеливши възможности, като преориентира производството си посредством иновации.

(322) От изложеното мнение на френските органи (обобщено в съображение (149) по-горе) става ясно, че те споделят този анализ и считат, че запазването на инвестициите в научноизследователска и развойна дейност може да позволи на едно предприятие в затруднено положение да „*възстанови жизнеспособността си в дългосрочен план*“. Комисията счита, при все това че цитираните от Франция прецеденти в бележка под линия 30 към съображение (149) по-горе не са целесъобразни. Трябва да признаем всъщност, че те не се отнасят до досиета, при които, както в настоящия случай, прилагането на проект за научноизследователска и развойна дейност в рамките на план за преструктуриране, е можело да има положителен принос за възстановяването на жизнеспособността на едно предприятие в затруднено положение, а по-скоро за случаи, при които Комисията е счела, че за възстановяването на жизнеспособността може да допринесе пускането на нови продукти, създадени на базата на „налични“ знания

(а не получени в резултат на научноизследователска и развойна дейност). В този смисъл става ясно от съображение (51) на Решението на Комисията от 1.12.2004 г. (Държавна помощ — Франция – Société Bull, дело C-504/03), че новата линия сървъри, чиято роля всъщност е била оценена като „много важна“ за оборота и оперативната норма на печалба, е създадена въз основа на технология, притежавана от Intel, а не разработена от бенефициера на помощта. По същия начин става ясно от съображение (98) на решението на Комисията от 3.7.2001 г. (Държавна помощ — Испания – Babcock Wilcox Espana SA, дело C-33/98), че технологията, позволила на NewCo да покрие нов сегмент от испанския пазар, е съществувала вече. И накрая Комисията не приема за целесъобразно съображение (236) от решението ѝ от 18.2.2004 г. (Държавна помощ – Германия – Bankgesellschaft Berlin AG, дело C-28/02), от което се оказва, че тя е отказала да даде окончателна оценка на ролята на „новите продукти и нови канали на разпространение в търговската мрежа“ в рамките на възстановяването на жизнеспособността на банка в затруднено положение.

(323) Комисията желае да подчертае, че тази цел не трябва да се смесва с много различната цел, свързана с насърчаването на научноизследователската и развойна дейност и иновацията ([47]), които се преследват от друг вид публични финансирания, предоставяни на предприятия, които не са в затруднено положение. В тази връзка е целесъобразно да бъде припомнено съображение 20 от цитираните по-горе водещи насоки „оздравяване и преструктуриране“, в което много ясно се уточнява:

> „Предвид на това, че е застрашено самото съществуване на предприятие в затруднено положение, то не може да бъде разглеждано като подходящ инструмент за насърчаването на цели, произтичащи от други публични политики, докато не се гарантира жизнеспособността му. Следователно Комисията приема, че помощите, отпускани на предприятията в затруднено положение, могат да допринесат за развиването на икономически дейности, без да се отразят на обмена на стоки и услуги в ущърб на интереса на Общността, единствено ако бъдат изпълнени условията, определени в настоящите водещи насоки. […]“

(324) Комисията е на мнение, че с една и съща помощ не могат да се преследват ефективно две различни цели, и че следователно всяка предоставена от държава помощ в рамките на план за преструктуриране, дори и да е представена от държавата като можеща да въздейства положително на насърчаването на научноизследователската и развойна дейност, трябва да има за крайна цел възстановяването на жизнеспособността на бенефициера. Съвместимостта ѝ трябва да бъде разглеждана, като се вземе под внимание тази приоритетна цел.

(325) Освен това, доколкото става дума за „инвестиране“ в научноизследователска и развойна дейност, държавата членка трябва да докаже, че подпомаганите дейности са в съответствие с останалата част от плана за преструктуриране (и са необходими за успешното му реализиране). В този смисъл, съображение 45 от цитираните по-горе водещи насоки „оздравяване и преструктуриране“ гласи:

> „Помощта не трябва по никакъв начин да служи за финансиране на нови инвестиции, които не са задължителни за възстановяване на жизнеспособността на предприятието.“

(326) За да се анализира дали усилието за научноизследователска и развойна дейност, което представлява проектът „50CO_2Cars“, съставлява (или не) вътрешна мярка, чиято цел е подобряването на жизнеспособността на предприятието в затруднено положение, което в такъв случай би могло да бъде включено при това условие в плана за преструктуриране (съображение 35 от цитираните по-горе водещи насоки „оздравяване и преструктуриране“), изложеният от Комисията анализ в съображения от (168) до (217) на решението за откриване на процедурата се вписва непосредствено в разпоредбите на точка 36 от цитираните по-горе водещи насоки „оздравяване и преструктуриране“, от които става ясно, че „обстоятелствата, довели до затрудненията на предприятието“ трябва да послужат за база на оценката на целесъобразността на предложените мерки. Следователно в решението за откриване на процедурата Комисията последователно е разгледала:

а) В съображения от (168) до (192) дали проектът „50CO_2Cars“ може да помогне на групата PSA да навакса изоставането си в областта на научноизследователската и развойната дейност, което се определя от френските органи като едно от структурните затруднения, с които се сблъсква групата в съображение (16);

б) В съображения (193) и (194) дали проектът „50CO_2Cars“ може да помогне на групата PSA да рационализира индустриалния си инструмент и структурата на разходите си, в това число и на цената на работната ръка, предвид на това, че тези фактори са представени като други структурни недостатъци, от които страда групата PSA в съображение (15);

в) В съображения от (208) до (217) дали новите технологии „*mild-hybridation*“, предвиждани от проекта „50CO_2Car“ могат да дадат отговор на трудностите, с които се сблъсква PSA, не само конюнктурни (свиване на европейския пазар, изложено в съображение (11) на решението за откриване на процедурата), но също така и структурни (ефект на „ножицата“, отчетен в съображение (14) на решението за откриване на процедурата).

(327) Следователно решението за откриване на процедурата се основава на представените от френските органи елементи във фазата на предварително разглеждане като обстоятелства, предизвикали трудностите на предприятието. По никакъв начин Комисията не е представяла каталог/списък от критерии, съвкупни и/или изключителни, които позволяват да се провери дали проектът „50CO_2Cars“ е „съобразен“ (или не) с преструктурирането на групата.

([47]) Както това се уточнява в съображение (39) по-горе, Рамката R&D&I не се прилага по отношение на предприятия в затруднено положение, като това изключение важи впрочем за цялото времетраене на плана за преструктуриране, както това се уточнява в съображение 16 на цитираните по-горе Водещи насоки „оздравяване и преструктуриране“: „От момента, в който се изготви и прилага план за преструктуриране или ликвидация, за който е поискана помощ, всяка допълнителна помощ ще бъде разглеждана като помощ за преструктуриране.“

(328) Трябва да се признае, че в рамките на фазата на предварително разглеждане, френските органи не са отбелязали пазарната тенденция на изместване на продажбите на дизеловите автомобили от тези на бензинови (изложена в съображение (210) от решението за откриване на процедурата и припомнена в съображение (147) по-горе) не като едно от препятствията за възстановяване на жизнеспособността на групата PSA, а като обикновен елемент на контекста, въпреки който, и без това, е щяло да има, както това е отбелязано в съображение (214) на решението за откриване на процедурата, „съгласно пазарните проучвания, осъществени от PSA, (…) пазарна възможност за икономични хибридни дизелови системи“.

(329) Във всеки случай, целта на настоящата официална процедура е да се предостави възможност на държавата членка да представи всички доказателства, които счита за необходими в подкрепа на обосноваността на разглежданата помощ, а именно да внесе уточнения относно обстоятелствата, предизвикали трудностите на предприятието, които е пропуснала да изложи в рамките на фазата на предварително разглеждане. Точно това успяха на направят френските органи в случая.

б) **Анализ на приноса на проекта „50CO_2Cars“ за преструктурирането на групата PSA**

(330) От изложеното мнение на френските органи (обобщено в съображения от (147) до (151) по-горе) се оказва, че проектът „50CO_2Cars“ цели овладяването на технология за намаляване на консумацията и емисиите на CO_2 на дизеловите двигатели на „допустима“ цена.

i) *Принос за преодоляване на структурните недостатъци на групата PSA*

(331) Обръщане на тенденцията на спад на продажбите на дизелови двигатели: в решението за откриване на процедурата Комисията си задава въпрос в съображение (211), свързан съответствието на инвестиция в научноизследователска и развойна дейност, целяща дизелова хибридна технология, с плана за преструктуриране, като се има предвид, че наскоро констатираната тенденция на пазара (и прогнозирана за следващите години) се е състояла по-скоро в изместване на продажбите на дизелови двигатели от тези на бензинови двигатели.

(332) П този въпрос се оказва от доказателствата, предоставени от Франция в съображение (148) по-горе че предвид настоящата организация на производствения инструмент на групата PSA (основно насочен към дизелови автомобили, съставляващи [60-80]* % от продажбите в Европа през 2012 г.), стратегия, насочена към „провеждане“ на процеса на заместване на дизеловите двигатели с бензинови, може да се окаже не толкова целесъобразна в краткосрочен/средносрочен план за възстановяване на жизнеспособността на групата, по-скоро отколкото да бъде в нейна „полза“. Комисията отбелязва в тази връзка, че в мнението си в съображение (203) по-горе, автомобилостроителят Toyota признава, че може да съществува пазар за хибридните дизелови автомобили, въпреки че приема, че техните продажби ще са по-слаби от тези на хибридните бензинови автомобили поради оскъпяването, свързано с дизеловата технология. В такъв контекст разработването на хибридна дизелова технология, на достъпна цена, каквато е целта на проекта „50CO_2Cars“, би могло да допринесе, при реализиране на проекта, за борбата със спада на продажбите на дизелови автомобили, от който страда понастоящем групата PSA. В по-дългосрочен план и ако констатираните до този момент тенденции с капиталите продължат (така, че продажбите на хибридни бензинови автомобили да бъдат повече от тези на хибридните дизелови автомобили), както прогнозира Toyota, основните компоненти на хибридната система „50CO_2Cars“ биха могли да бъдат приспособени към основи на бензинови двигатели (виж съображение (50) на решението за откриване на процедурата).

(333) Следователно Комисията споделя мнението на френските органи, според което стратегията на PSA, целяща разработването на технология, която може да възстанови екологично отговорния имидж, както и да запази икономическата привлекателност на дизеловите двигатели пред потребителите, а именно в Европа, може да подобри рентабилността в краткосрочен/средносрочен план на индустриалния инструмент на групата PSA, като по този начин допринесе за възстановяването на жизнеспособността ѝ в рамките на плана за преструктуриране.

(334) Навакване на изоставането в областта на научноизследователската и развойна дейност: въпреки, че френските органи оспорват целесъобразността на този критерий, въз основа на изложеното в съображение (152)(в) по-горе става ясно, че проектът „50CO_2Cars“ ще даде възможност да се навакса изоставането на групата в областта на научноизследователската и развойната дейност, именно що се отнася до производителността на осъществяваните иновационно-технологични дейности (обединяване на средствата в консорциум за научноизследователска дейност под патронажа на ADEME), стандартизацията на някои автомобилни компоненти (в частност силовото предаване), технологиите за намаляване на консумацията/ емисиите на дизеловите двигатели, предавателните системи с двоен съединител („DCT“). Целта на тези усилия е да направят хибридните системи „по-достъпни“ за потребителите, предвид на това че структурата на хибридното силово предаване ще бъде в голяма степен стандартизирана и оптимизирана от гледна точка енергийна ефективност и производствена цена.

(335) В съображение (184) по-горе, GM подчертава масовото разпространение н технологичните проекти за намаляване на вредните емисии, прилагани от автомобилостроителите, а в съображение (189) по-горе, Fiat потвърждава, че стандартите за емисии на CO_2, регламентирани от европейското законодателство, съставляват залог, който всеки от

нас трябва да поеме. От своя страна Toyota също е на мнение, че разработването на екологично отговорни технологии ще бъде ключов фактор за продажбите на автомобилостроителите (виж съображение (203) по-горе). В такъв контекст на „технологично изобилие“ относно намаляването на консумацията/ емисиите на CO_2 и без да подценяваме трудността при прогнозирането на бъдещите търговски възможности на провежданите понастоящем научни изследвания, Комисията счита, че поддържането от даден автомобилостроител в затруднено положение на известно ниво на технологична амбиция, е залог за успеха на неговото преструктуриране. Докато задълбочаването на изоставането в областта на научноизследователската и развойната дейност съставлява риск от отрицателно въздействие върху перспективите за подем на продажбите му в краткосрочен/ средносрочен план и следователно върху възможностите за възстановяване на жизнеспособността.

(336) Предвид всички разгледани по-горе елементи Комисията заключава, че проектът „50CO_2Cars“ може да помогне да се коригират някои структурни недостатъци, от които страда групата PSA.

ii) *Приспособяване на индустриалния инструмент към залозите на технологията „mild-hybridation“*

(337) В решението за откриване на процедурата Комисията си задава въпроса дали предвижданите средства за разработването на технологията „mild-hybridation“ са в съответствие с рационализацията на капацитета, предвиждана от останалата част на плана за преструктуриране.

(338) От съображение (154) по-горе става ясно, че индустриалните инвестиции, които ще наложи прилагането на проекта „50CO_2Cars“, а именно приспособяването на производствения капацитет към новите дизелови двигатели и хибридни системи, ще бъдат с ограничен мащаб в сравнение с общите инвестиции, предвидени за периода на плана за преструктуриране. Освен това финансовото им въздействие е включено в цифровите стойности, предоставени от френските органи. И накрая в областта на предавателните системи, Комисията счита, по подобие на френските органи, че интернализацията на производство, което понастоящем е възложено на японски доставчици, ще допринесе, при успешна реализация на проекта „50CO_2Cars“, за възстановяване на жизнеспособността на PSA, като се възстановят нормите на печалба на автомобилостроителя, като по-този начин му се спестяват логистичните разходи и рисковете от обменния курс.

(339) На базата на тези елементи Комисията стига до заключението, че приспособяването на индустриалния инструмент на PSA към залозите на технологията „mild-hybridation“ се вписва в логиката на преструктуриране и на възстановяване на жизнеспособността на групата.

iii) *Ориентиране на предприятието към нови и рентабилни дейности*

(340) В мнението си (обобщено в съображение (189) по-горе), Fiat е отбелязал, по същество, че двигателят, който се предвижда с проекта „50CO_2Cars“ изглежда технически „осъществим“, но че крие риска от увеличаване на единичната цена на оборудваните с него автомобили, което ще направи икономически невъзможно масовото разпространение на технологията.

(341) По този въпрос Комисията отбелязва, че всъщност понастоящем високата цена на технологиите „пълен хибрид“ („full-hybrid“) е причината, поради която те се предлагат единствено във високите пазарни сегментите (така наречените висок клас автомобили („premium“). Предвижданата стратегия и усилията в научноизследователската и развойната дейност, прилагани от PSA и партньорите ѝ, са насочени към намиране на хибридна технология, която да предлага по-добро съотношение цена/резултатност от съществуващите понастоящем решения: намаляване с [10—20]* % на емисиите на CO_2 в сравнение с еквивалентен нехибриден автомобил на цена със [70—80]* % по-ниска от тази на решението HY425.

(342) В съображение (216) на решението за откриване на процедурата Комисията все пак изказва съжаление за невъзможността си да оцени въздействието на новите технологии „mild-hybridation“ върху продажбите и рентабилността на групата PSA, като отбелязва, че би желала да разполага с финансови показатели, които обикновено служат за анализ на целесъобразността на този вид инвестиции в научноизследователска развойна дейност, както и за анализ на рисковете, които могат да с отразят отрицателно на рентабилността на проекта.

(343) От съображение (150) по-горе става ясно, че в рамките на плана за преструктуриране отсъствието на специфична за проекта „50CO_2Cars“ държавна помощ е щяло да принуди PSA да създаде „хипотетичен“ проект с цел ограничаване на инвестициите в научноизследователска и развойна дейност до минимум, за да запази способността си да изпълни изискванията на променящата се нормативната регламентация в областта на емисиите на CO_2.

Финансовият показател, предоставен от френските органи в таблица 15 на съображение (155), буква б) по-горе е нетна актуализирана стойност (наречена по-долу „НАС“), наречена „диференциална“, която за разлика от „стандартната“ НАС (съответстваща на актуализираната сума на паричните потоци – положителни и отрицателни – генерирани от дадена инвестиция), не дава възможност да се оцени присъщата за инвестицията възвръщаемост, а разликата във възвръщаемостта на две инвестиции, в случая проектът „50CO_2Cars“ (с или без държавна помощ) и „хипотетичния“ проект.

(344) Като се има предвид, че какъвто и да е възприетият сконтов процент (съответно [10—13]* % или [13—15]* %), НАС на хипотетичния проект е все така по-висок от тази на проекта „50CO_2Cars“ без помощта (между [60—100]* млн. EUR за двойното електрическо предаване „eDCT“, между [20-70]* млн. EUR за преден и спомагателен двигателен механизъм на двигателя), френските органи стигат до извода, че при липсата на помощ предприятието е щяло да бъде спонтанно „подтикнато“ да реализира по-скоро алтернативен проект, отколкото „50CO_2Cars“. Комисията оспорва при все това правилността на тази логика, като отбелязва, че би било логично тя да доведе до извода, че при сконтов процент от [13—15]* %, за който френските органи дават да се разбере, че би могъл да бъде приет като най-добре отразяващ настоящите „основни принципи“ на условията на финансиране на предприятието, въпреки че процентът [10—13]* % се оказва най-често използваният за оценка на възвръщаемостта на нейните инвестиции, групата PSA би се ориентирала също така много повече към хипотетичния проект, отколкото към „50CO_2Cars“, предвид на това че относителната възвръщаемост на два от неговите компоненти би била по-висока: [50—60]* млн. EUR за скоростната кутия с двойното електрическо предаване „eDCT“ и [20—30]* млн. за преден и спомагателен двигателен механизъм на двигателя.

(345) В крайна сметка Комисията е на мнение, че:

а) От една страна, заключенията, до които предложеният „диференциален“ показател би могъл да позволи да се достигне, са прекалено силно зависими от различни *ad hoc* хипотези, свързани с сконтовия процент, използван за изчисляването на „диференциалната НАС“;

б) От друга страна структурата на този индикатор не дава възможност да се направи икономическа оценка на общото въздействие на „50CO_2Cars“ върху продажбите и финансовите перспективи на групата, а само да се съпостави постъпателно, реализираната печалба (респективно понесените разходи) при осъществяването на „50CO_2Cars“ спрямо това, което би дал възможност да се постигне, единствено за два от компонентите си, хипотетичния проект.

(346) Следователно предоставените от Франция финансови показатели не дават възможност да се отчете въздействието на „системата“ „mild-hybridation“, визирана от „50CO_2Cars“. А всъщност Комисията констатира, че за разлика от хипотетичния проект, проектът „50CO_2Cars“ позволява, от една страна, да се даде отговор на множество от структурните недостатъци, от които страда понастоящем групата PSA: проектът ще ѝ даде възможност да подобри ситуацията си от гледна точка на стандартизацията на компонентите и да навакса изоставането на групата в областта на научноизследователската и развойната дейност. Ограниченият обхват на хипотетичния проект не дава възможност да се заяви подобна амбиция. Освен това предвижданите постъпателни промени в хипотетичния проект, чиято заявена цел е единствено възможността да се спазват нормативните изисквания за емисиите на въглероден двуокис (CO_2), ще са очевидно недостатъчни, за да се води ефикасна борба със спада на продажбите на дизелови автомобили, с който се сблъсква групата. И накрая, за да се оцени съответствието на необходимите средства за всеки един от тези проекти с останалата част на плана за преструктуриране, Комисията съпостави глобалната стойност на проекта „50CO_2Cars“ (а именно [300—400]* млн. EUR съгласно таблица 4 от съображение (41) по-горе (41) по-горе), и промишленото оскъпяване и рискове, предизвикани от хипотетичния проект: възможността от загуба на нормата на печалба, породена от това явление, не е маловажна, като се има предвид прогнозния ѝ размер от [500—700]* млн. EUR в съображение (148) по-горе.

(347) В резултат на казаното Комисията счита, че обратно на предвижданите постъпателни подобрения в хипотетичния проект, революционната технология, която цели проектът „50CO_2Cars“ може, при успех на проекта, да се превърне в източник на растеж за PSA до 2020 г., като даде възможност на групата PSA да „се диверсифицира, *като се насочи към нови и рентабилни дейности*“. Така проектът „50CO_2Cars“ допринася за възстановяването на жизнеспособността на групата, по-добре отколкото хипотетичния проект.

iv) *Частично заключение относно приноса на проекта „50CO_2Cars“ за преструктурирането на групата PSA*

(348) От изложения по-горе анализ става ясно, че в качеството си на компонент на плана за преструктуриране проектът „50CO_2Cars“ има положителен принос за възстановяването на жизнеспособността на групата PSA: приспособяването на промишления ѝ инструмент, наложено от прилагането на проекта, е в съответствие със стратегията и наличните средства за преструктурирането, като, ако е успешен, ще допринесе не само за коригирането на последиците от структурните трудности на предприятието (силна чувствителност на промените на продажбите на дизелови автомобили в Европа и изоставане в някои области на научноизследователската и развойна дейност), но ще даде и възможност за диверсифициране на производството на групата, като я ориентира към „нови и рентабилни“ дейности, които могат да осигурят подем на растежа до 2020 г.

8.4.2. ПЛАН ЗА ЖИЗНЕСПОСОБНОСТ НА BPF

(349) В решението за откриване на процедурата Комисията бе констатирала, че трудностите на BPF произтичат от взаимосвързаността ѝ с групата PSA, което е довело до понижаване на финансовия кредитен рейтинг на банката на 14 февруари 2013 г., от S&P на BB+ рейтинг на облигациите в клас *non-investment grade*, въпреки одобрението на помощта за оздравяване.

(350) Комисията счита, че френските органи в коментарите си относно решението за откриване на процедурата са дали възможност да се разсеят съмненията относно увеличението на баланса, както и по отношение на лошите заеми на BPF.

(351) Следователно Комисията поддържа заключението, до което е била достигнала в решението за откриване на процедурата и което не е било оспорено от нито една заинтересована страна, а именно, че проблемът, пред който е изправена BPF, е проблем свързан с ликвидността и произтичащ от връзката ѝ с групата PSA. Следователно, доколкото съмненията относно възстановяването на ликвидността на групата са разсеяни, може да се приеме, че нещата стоят по същия начин и по отношение на плана за жизнеспособност на BPF.

8.5. *ПРЕВЕНЦИЯ НА КАКВОТО И ДА БИЛО ПРЕКОМЕРНО НАРУШЕНИЕ НА КОНКУРЕНЦИЯТА*

8.5.1. АНАЛИЗ НА НЕОБХОДИМОСТТА ОТ КОМПЕНСАТОРНИ МЕРКИ

(352) В цитираната по-горе точка 38 от водещите насоки „оздравяване и преструктуриране“ се предвижда, че за да може Комисията да разреши отпускането на помощи за преструктуриране, трябва да бъдат взети компенсаторни мерки, за да се смекчат отрицателните последици от помощите върху условията на обмен на стоки и услуги. В противен случай помощите трябва да бъдат определяни като „противоречащи на общностния интерес“ и да бъдат обявявани за несъвместими с вътрешния пазар. Това условие се изразява често с ограничаване на присъствието, което предприятието може да запази на своя или своите пазар/и след края на периода по преструктуриране.

(353) За сведение френските органи първоначално бяха предложили следните компенсаторни мерки: допълнително намаляване на капиталовите разходи („*capital expenditures*“), отказ от капацитета на завода в Sevelnord в полза на конкурент, оттегляне от разработването и производството на хибридната технология „plug-in“ и мярка, определяща максимален процент на навлизане на BPF.

(354) В решението си за откриване на процедурата Комисията бе изразила съмненията си относно квалифицирането на някои от тези мерки като компенсаторни, както и относно достатъчния им характер поради условията на прилагането им.

(355) В резултат на настоящата официална процедура по разследване Комисията е на мнение, поне относно тези, за които вече е било взето решение и са приложени от PSA преди изпращането на уведомлението за плана за преструктуриране, че мерките изложени в параграф 2.4.5 по-горе не могат да бъдат квалифицирани като „*компенсации*“ по смисъла на точки 38 и следващи от цитираните по-горе водещи насоки „оздравяване и преструктуриране“, а се определят по-скоро от стратегически решения „*във всеки случай необходими за възстановяване на жизнеспособността*“ на групата.

(356) При все това в уведомление от 23 юли 2013 г. френските органи са взели решение да оттеглят всички компенсаторни мерки, предоставени с уведомлението от 12 март 2013 г., с изключение на мярката, свързана с определянето на максимална степен на навлизане на BPF, която е променена съгласно изложеното в точка 8.5.2 по-горе.

(357) Следователно Комисията отчита това оттегляне и приема, че не се налага да се произнася в тази връзка относно следните мерки:

а) Допълнително намаление на капиталовите разходи („*capital expenditures*“), а именно спиране от производство на моделите Citroën 6 – Peugeot 607, спирането и неподновяването на модела Bipper/Nemo и спирането от производство на дизелови двигатели над 2 литра,

б) Отказ от капацитета на завода в Sevelnord в полза на конкурент и

в) оттегляне от разработването и производството на хибридната технология „plug-in“.

(358) Като „*компенсационни мерки*“, Комисията ще анализира единствено предложението на френските органи за установяването, въз основа на базова ставка от [26—29]* %, на механизъм за увеличаване на цената на гаранцията в зависимост от степента на навлизане на BPF.

8.5.2. МЕХАНИЗЪМ ЗА УВЕЛИЧАВАНЕ НА ЦЕНАТА НА ДЪРЖАВНАТА ГАРАНЦИЯ В ЗАВИСИМОСТ ОТ СТЕПЕНТА НА НАВЛИЗАНЕ НА BPF

(359) В предложението за откриване на процедурата Комисията отбеляза, че ограничаването на степента на навлизане се оказва подходяща мярка за ограничаване на въздействието върху продажбите на автомобилите на PSA на финансовата подкрепа на BPF. При все това Комисията изрази съмненията си относно реалното въздействие на тази мярка поради условията ѝ на прилагане. Всъщност PSA предложи всяка европейска страна да се ангажира за 2013 г. да не превишава степента H2 2012 и +1 гъвкавост, или максимален процент 33,4 %. Тази граница впрочем изглежда вече включваше прогнозното увеличение за 2013 г., като се има предвид, че процентът беше 29,8 % през 2012 г. Освен това френските органи предлагаха за 2014 г. и 2015 г. процентът на навлизане да бъде агрегиран за периметъра G10 на BPF за предходната година, коригиран с вариацията на процента на навлизане на съпоставими банки, цитирани от PSA (каптивни банки на Renault, Ford, BMW, VW и Daimler), като се предвиди „базова“ ставка. Тази промяна може да доведе до известна гъвкавост за PSA, която може да намали задължителния характер и съответно ефективността на тази мярка.

(360) Съществуват въпроси, свързани със самоличността на съпоставимите банки, предложени от PSA (понастоящем единствено процентите на навлизане на каптивните банки на Renault и Volkswagen, при все, че други производители като Ford и Fiat също са близки конкуренти). Като се има предвид, че процентите на навлизане са много различни в различните страни, BPF е можела да съсредоточи потенциала си за предоставяне на заеми в сегментите, където има най-голямо присъствие, като по този начин развие агресивна стратегия по отношение на конкурентите.

(361) Френските органи отговориха на аргументите на Комисията в мнението си относно решението за откриване на процедурата (вж. съображение (173)). Те приеха именно да включат в полето на съпоставимите каптивни банки и тези на Fiat и Ford. Що се отнася до всичко останало те запазват принципите на предложения в уведомлението механизъм. Относно раздробеността на процента на навлизане те считат, че нито един автомобилостроител не предоставя процентите си на навлизане за всеки сегмент. Относно гъвкавостта на механизма те считат, че тя е наложителна за приспособяването на BPF към предполагаемите промени на пазара и не води до каквото и да било намаление на ефективността и на задължителния характер на тази мярка. Комисията отчита забележката на френските органи относно възможната гъвкавост, въведена с използването на глобален процент на навлизане, за наложената на BPF компенсаторна мярка: от съображение (177) по-горе става ясно, че […]* % от предоставеното финансиране от същата ще се отнасят за сегментите B и C и за петте страни: Франция, Обединеното кралство, Германия, Испания и Италия. Въз основа на тази статистика Комисията счита, че рискът компенсаторната мярка да не бъде ефикасна поради много голяма гъвкавост, произтичаща от използването на глобален процент на навлизане, може да бъде изключен.

(362) В увод Комисията отбелязва, че съгласно френските органи компенсаторната мярка, свързана с процента на навлизане съставлява „най-целенасочената и в най-голяма степен в състояние да компенсира евентуални нарушения на конкуренцията, произтичащи пряко от отпускането на помощта под формата на гаранция в полза на Banque PSA. Всъщност една такава мярка дава възможност да се осъзнае правилно връзката между последствията от отпускането на гаранцията на държавата върху дейността на Banque PSA и продажбите на автомобили ([48])“.

(363) От друга страна, Комисията отбелязва, че всички автомобилостроители са потвърдили в коментарите си значимата роля на една каптивна банка за финансирането на продажбите на автомобили. Toyota подчертава, че една каптивна банка позволява да се подобри лоялността на клиентите към марката с около 15 % и че степента на навлизане е по-висока в сегментите на малките модели. Fiat счита, че каптивните банки на автомобилостроителите съставляват изключително ефикасни инструменти за продажба и маркетинг. Присъединява се към коментарите на Toyota относно ролята им за привличането на клиенти и добавя, че те играят също така важна роля в подкрепа на процеса на продажби, като изместват „класическите“ финансови институции, които биха се оттеглили от този вид заеми. Следователно, Fiat счита, че публичната гаранция, предоставена на BPF ще има пряко, незабавно и изключително отрицателно въздействие върху конкурентите на групата PSA.

(364) По отношение на единодушното мнение на заинтересованите страни за основната роля на една каптивна банка за финансирането на продажбите автомобилостроителите и особено отрицателния характер за конкуренцията, произтичащ пряко от отпускането на гаранцията в полза на BPF, Комисията счита, че целесъобразността на мярката, целяща ограничаването на възможността BPF да използва публичната гаранция, за да увеличи нерегламентирано капацитета си на финансиране в ущърб на каптивните банки на своите конкуренти, които не се ползват с публична подкрепа, е потвърдена.

(365) В писмото с ангажименти от 23 юли 2013 г. френските органи са се ангажирали да внесат промените, изложени в точка 7.2 по-горе, за да компенсират нарушаването на конкуренцията, произтичащо от предоставеното държавна гаранция на BPF.

([48]) Параграф 234 от мнението.

(366) С цел ограничаване на последиците от нарушаването на конкуренцията, до която е довела гаранцията, но същевременно предоставяйки на BPF известна гъвкавост, за са може да реагира на възможното развитие на пазара, предлаганият ангажимент приема формата на допълнително възнаграждение за гаранцията в зависимост от процента на навлизане на BPF. Принципът на ангажимента е следния: увеличение на възнаграждението за гаранцията се предвижда, когато BPF превиши базисната ставка на процента на навлизане, фиксирана на [26-29]* % за сбора G10. Комисията отбелязва, от една страна, че периметърът на този сбор (Германия, Австрия, Белгия, Италия, Испания, Нидерландия, Португалия, Швейцария, Франция, Обединеното кралство) изглежда най-представителен сред наличните показатели на европейския пазар ([49]). Освен това такъв механизъм изглежда подходящ, за да се изпълни принципа на компенсаторните мерки (които целят ограничаването на всякакво нарушение на конкуренцията), като същевременно се осигури възстановяването на жизнеспособността. Всъщност съчетаването на увеличението на процента на навлизане с увеличение на възнаграждението за гаранцията, потенциалът на BPF да предостави особено привлекателни условия на финансиране благодарение на гаранцията ще се сведе до необходимото за осигуряването на жизнеспособността ѝ, като се ограничат нарушенията на конкуренцията. Групата няма да плати по-високо възнаграждение от това, което състоянието на капиталите ѝ позволява да финансира, тъй като тя ще има възможност да задържи процента на навлизане на ниво, съответстващо на определено ниво на възнаграждение. Възнаграждението ще се увеличава с процента на навлизане, докато не достигне 491 базисни пункта (прогнозиран пазарен процент). Графика 2 тук долу илюстрира връзката между възнаграждението за гаранцията и степента на навлизане на PSA (конкретните числа виж в таблица 17 в съображение (250) по-горе).

Графика 2

Връзка между възнаграждението за гаранцията (в базисни пункта) и степента на навлизане G10 (%)

[…]*

(367) Анализът на въздействието на тази мярка трябва, между впрочем, да отчита степента на теоретично навлизане, което PSA е можела да получи без помощта (наречено по-долу„хипотетична степен на навлизане“). Всъщност Комисията припомня, че без държавната гаранция понижаването на кредитния рейтинг на BPF и намаляването на капацитета ѝ за финансиране са щели да доведат респективно до намаляване на предоставянето на заеми, което от своя страна е щяло да доведе до намаление с [5—20]* % на продажбата на автомобили ([50]). Следователно оборотът на автомобилния отдел на PSA, дължащ се на предоставяното финансиране от каптивната банка, ще възлиза, според френските органи, на [6 000—7 000]* млн. EUR при отсъствието на помощ и на [35 000-40 000]* млн. EUR при наличието на помощ (предвид предвиждано намаление от около [10—20] % от продажбите). Следователно тези числа показват, че процентът на теоретично навлизане на BPF е щял да бъде около [15—20]* %. С други думи, ако BPF не е била получила държавната гаранция, капацитетът ѝ на финансиране е щял да намалее до степен, че да предизвика значимо намаление на степента ѝ на навлизане. Освен това паралелно са щели да намалеят и продажбените обеми, предвид ключовата роля на каптивните банки за продажбите на автомобили. Според френските органи подобен спад не би дал възможност за възстановяване на жизнеспособността и би повлякъл PSA в порочен кръг на многократни понижения на кредитния рейтинг, както и на този на BPF, като по този начин се стигне и до други загуби за групата.

(368) Хипотетичната степен на навлизане дава възможност да се даде ориентировъчно количествено измерение на долната граница, която да се вземе предвид при калибрирането на компенсаторната мярка. Този минимум би трябвало да бъде по-висок от теоретичната степен, оценявана на [15—20]* %. Базовата ставка на навлизане трябва също така да бъде на по-ниско ниво от настоящата степен на навлизане ([29—31]* % за G10 през 2012 г.). Всъщност всяка компенсаторна мярка цели да минимизира въздействието на дадена държавна помощ върху конкурентите на предприятието бенефициер. А държавната гаранция дава вече възможност на BPF да запази настоящото си ниво на степен на навлизане (както това се доказва от хипотетичната степен на навлизане). Следователно всяка компенсаторна мярка под формата на допълнително възнаграждение трябва вече да се прилага спрямо настоящата степен на навлизане.

(369) Така, като се отчита процента на навлизане от [29—31]* %, долната граница [15—20]* %, изложена по-горе, евентуалното повишаване, изложено от френските органи и значението на ролята на финансиране на каптивните банки за продажбата на автомобили, ангажиментът да се увеличи възнаграждението на държавната гаранция над [26—29]* % ([51]) се приема за адекватна мярка, която може да ограничи нарушенията на конкуренцията.

([49]) Показател G5, включен в показателя G10, покрива вече, както бе припомнено в съображение (361) по-горе, […]* % от предоставеното от BPF финансиране.

([50]) Уведомление на френските органи от 7 декември 2012 г.: хипотетичен сценарий – първоначално въздействие върху групата PSA.

([51]) Целесъобразно е да се отбележи, че тази степен на навлизане от [26-29]* % е чувствително по-ниска от първоначално предложената от френските органи в първия вариант на компенсаторната мярка: а именно 33,4 %, както е отбелязан в Таблица 7 на съображение (102).

Всъщност, като се има предвид настоящата степен на навлизане, ангажиментът означава, че BPF трябва да увеличи възнаграждението по гаранцията с около [40—50]* базисни пункта (което означава, че за държавната гаранция ще се плаща възнаграждение, възлизащо на около [300—310]* базисни пункта вместо 260-те базисни пункта, предвидени в първоначалното споразумение, сключено с държавата). Ако BPF желае да увеличи тази степен на навлизане, таксата ще се увеличи съгласно ставките, предвидени таблица 17 в съображение (250) по-горе ([52]). Ако степента на навлизане намалее, допълнителната такса ще намалее по същия начин ([53]). По този начин ангажиментът води до незабавно повишаване на цената на гаранцията за BPF, която цена ще се увеличава в зависимост от увеличението на дела на финансираните от BPF автомобили в общата сума на продажбите на PSA.

(370) Следователно Комисията счита, че тази мярка дава възможност да се компенсират прекомерните нарушения на конкуренцията по смисъла на точки от 38 до 40 на цитираните по-горе водещи насоки „оздравяване и преструктуриране“.

(371) И накрая, въпреки структурния излишък на капацитет, от който страда европейския автомобилен отрасъл, Комисията е на мнение, че допълнително намаление на производствения капацитет на групата PSA няма да е най целесъобразното решение в конкретния случай:

а) От една страна, както това е изложено в съображение (49) по-горе, значими структурни усилия вече са положени от предприятието на обектите му в Aulnay и Rennes;

б) От друга страна, както това е обяснено в съображение (315) по-горе, ако в бъдеще са необходими нови усилия за преструктуриране, е по-добре да се остави поле за стратегическо действие при избора на средствата, които трябва да бъдат приложение за стабилизиране на икономическата ситуация, като намаляването на капацитета е само едно от предвижданите средства за постигането му.

8.5.3. АНГАЖИМЕНТ ОТНОСНО НОРМАТА НА ПЕЧАЛБА НА ФИНАНСИРАНЕТО, ОТПУСКАНО НА КОНЦЕСИОНЕРИТЕ

(372) Комисията отбелязва също така, че френските органи са поели ангажимента PSA да не се намалява средната годишна търговска норма на печалба на отпусканото финансиране на концесионерите от неговата мрежа под средната годишна търговска норма на печалба, констатирана през последните дванадесет месеца към 30 юни 2013 г. за целия период на прилагането на плана за преструктуриране.

(373) Комисията счита, че този ангажимент дава възможност да не се намалява задължителния характер на ограничението на степента на навлизане на BPF. Всъщност като се запази средната търговска норма на печалба относно концесионерите на преобладаващото ниво при отсъствието на помощ, BPF няма да може да използва гаранцията, за да продължи да прилага агресивна търговска политика по отношение на концесионерите си.

8.5.4. ТРАНСФОРМИРАНЕ НА ПЪРВОНАЧАЛНО ПРЕДВИЖДАНИТЕ СУБСИДИИ ЗА ОСЪЩЕСТВЯВАНЕТО НА ПРОЕКТА „50CO_2CARS“ В ПОДЛЕЖАЩИ НА ВЪЗСТАНОВЯВАНЕ АВАНСИ

(374) За да се запази пропорционалността на средствата, прилагани от публичната власт за поддържане на технологичните компетентности на автомобилостроителя в затруднено положение, Комисията е на мнение, че е необходимо:

а) Измерението на осъществените в рамките на плана за преструктуриране научноизследователски и развойни дейности да не бъде такова, че да се появи рискът от „масово напускане“, споменат от Комисията в съображение (243) от решението за откриване на процедурата,

б) В случай на връщане към по-добро финансово състояние, значима част от публичните фондове, предоставени на автомобилостроителя, за да запази нивото си на компетентност на „технологичния фронт“, да бъде върната на органа, предоставил помощта, при успешна реализация на проекта за научноизследователска и развойна дейност и възстановяване на жизнеспособността.

(375) Следователно, по първа точка, Комисията трябва да провери дали при осъществяване на проекта „50CO_2Cars“, няма да се ограничи чувствително (или напълно) активното стимулиране на другите автомобилостроители да продължат научноизследователската си и развойна дейност в областта на хибридните технологии. В този смисъл от мнението на GM става ясно, че ако размерът на публичното финансиране, предоставено за осъществяването на

([52]) Например, ако степента на навлизане достигне [30-40]* % (спрямо [29—31]* % днес), увеличението на цената на гаранцията ще бъде със [70—80]* базисни пункта.

([53]) Например, ако степента на навлизане достигне [20—30]* % (спрямо [29—31]* % днес), увеличението на цената на гаранцията няма да бъде повече от [20—30]* базисни пункта.

проекта„50CO_2Cars“ е „достатъчно високо“ за научноизследователски проект за разработване на система „mild-hybridation“, то те все пак не е „значително“ на фона на разходите за научноизследователска и развойна дейност в целия отрасъл и във всеки случай са недостатъчни, за да се „възпрепятства конкурентен автомобилостроител да разработи своя собствена научноизследователска и развойна програма в същата тази област“ (вж. съображение (184) по-горе). От своя страна Fiat потвърждава също така, че времевото изпреварване, за което ще даде възможност проектът „50CO_2Cars“, няма да съставлява бариера за излизане, която да обезкуражи останалите автомобилостроители (вж. съображения (190) и (232) по-горе). Така на базата на тези наблюдения на третите страни Комисията може да стигне до заключението, че рискът реализацията на проекта „50CO_2Cars“ да предизвика „масово напускане“ може да бъде изключен.

(376) По втора точка Комисията препраща към компенсаторната мярка, предложена от френските органи в параграф 7.5 по-горе, която цели да трансформира първоначално предвижданите субсидии в размер от 24,5 млн. EUR в подлежащи на възстановяване аванси от ADEME, така че в случай на връщане към по-добро финансово състояние на групата PSA, целият размер на авансово предоставените от държавата суми за осъществяването на научноизследователските и развойни дейности, ползвали се от подкрепа, да ѝ бъде върнат.

(377) В крайна сметка Комисията е на мнение, че публичната подкрепа за осъществяването на проекта „50CO_2Cars“ в рамките на плана по преструктуриране не само не може да съставлява сериозен риск за стимулирането на останалите автомобилостроители да продължат усилията си в областта на научноизследователската и развойната дейност (липса на „масово напускане“), а е пропорционална на целта за възстановяване на жизнеспособността на групата PSA, доколкото френските органи са се ангажирали в случай на връщане към по-добро състояние на групата авансово предоставените суми от публичния орган в подкрепа на реализацията на този научноизследователски проект да бъдат върнати, в целия си актуализиран размер, на органа, предоставил помощта (вж. съображение (256) по-горе).

8.5.5. АНГАЖИМЕНТ ОТ ВЪЗДЪРЖАНЕ ОТ ПРИДОБИВАНИЯ

(378) Накрая, Комисията отбелязва, че френските органи са се ангажирали PSA да се въздържа от участия в други предприятия или да осъществява каквото и да било придобиване на активи на предприятия през времетраенето на плана си по преструктуриране в условията изложени в параграфи (251) и следващи за суми в размер над 100 млн. годишно. Чрез дерогиране от основния принцип, заложен в съображения (251) и (252) по-горе, Faurecia и дъщерните ѝ дружества ще могат да осъществяват придобивания след предварително разрешение от страна на Комисията, както това е уточнено в съображение (253) по-горе. В оценката си Комисията ще отчита положително придобиванията, i) които допринасят пряко или непряко за възстановяване на жизнеспособността на групата PSA, като окажат положително въздействие върху очакваната рентабилност на групата PSA и ii) които не съставляват опит за избягване на задължението за ограничаване на въздействието на помощта до минимално необходимото за изпълнение на целите на плана по преструктуриране на групата PSA.

(379) Комисията приема тази мярка за необходима и в състояние да компенсира нарушението на конкуренцията, предизвикано от отпускането на помощта.

8.5.6. НЕОБХОДИМОСТ ОТ КОМПЕНСАТОРНА МЯРКА ПО ОТНОШЕНИЕ НА FMEA

(380) Третата анонимна страна счита, че PSA би трябвало да продаде участието си в FMEA. Комисията отбелязва, че наблюденията на тази трета страна се отнасят до жалба, в процес на разглеждане от Комисията и не са свързани с предмета на настоящата процедура. Съответно не се налага да им се дава отговор в рамките на това решение.

8.6. *ОГРАНИЧАВАНЕ НА ПОМОЩТА ДО МИНИМУМ: РЕАЛЕН ПРИНОС, НЕЗАВИСЕЩ ОТ ПОМОЩТА*

(381) За да бъде разрешено отпускането на помощта, е целесъобразно съгласно точки от 43 до 45 на цитираните по-горе водещи насоки „оздравяване и преструктуриране“, размерът и интензитета на помощта да бъдат сведени до строго необходимия минимум за осъществяване на преструктурирането в съответствие с наличните финансови ресурси на предприятието, на неговите акционери и на групата, на която принадлежи. Бенефициерите на помощта трябва да допринесат съществено за осъществяване на плана за преструктуриране на базата на собствените си ресурси, в това число и чрез продажбата на активи, които не са необходими за оцеляването на предприятието, или чрез външно предприятие, получено при пазарни условия.

(382) Както се отбелязва в съображения 246 и 247 на решението за откриване на процедурата, Комисията припомня, че условието за съвместимост не буди особени съмнения. Разходите по преструктурирането съгласно изложеното в уведомлението на френските органи възлизат на [1,3—1,8]* млрд. EUR. С цел финансиране на преструктурирането си групата PSA прилага програма за прехвърляне на активи, в резултат на която групата е получила 1,956 млрд. EUR свободни оборотен капитал (2,050 млрд. нетна капиталова позиция). Да припомним, че помощта възлиза на 571,9 млн. EUR.

(383) Освен това Комисията счита, че изискването за ограничаване на размера на помощта до строго необходимия минимум за осъществяване на преструктурирането е изпълнено и поради ангажимента на френските органи да се въздържат от придобивания в условията, изложени в параграфи (251) и следващи. Комисията счита всъщност, че този ангажимент дава възможност да се избегне използването от групата PSA на налични финансови ресурси за цел, различна от възстановяването на жизнеспособността в дългосрочен план.

(384) Следователно Комисията счита, че не се налага да преразглежда оценката, направена в решението за откриване на процедурата, що се отнася до спазването на критериите, изложени в точки от 43 до 45 на цитираните по-горе водещи насоки „оздравяване и преструктуриране“.

8.7. *ПРИНЦИП НА ЕДНОКРАТНОСТ*

(385) Съгласно точки 72 и следващи от цитираните по-горе водещи насоки за оздравяване и преструктуриране, помощ за преструктуриране може да се отпуска само веднъж за период от десет години.

(386) Френските органи уточниха в уведомлението от 12 март 2013 г., че групата PSA не се е ползвала от помощи за преструктуриране през последните 10 години.

(387) Следователно принципът на еднократност, изискван в цитираните по-горе водещи насоки за оздравяване и преструктуриране, е спазен.

9. **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

(388) Като се вземат предвид поетите от френските органи ангажименти, помощта може да бъде обявена за съвместима с вътрешния пазар,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Държавната помощ, която Франция възнамерява да приведе в действие в полза на групата PSA Peugeot Citroën SA под формата на държавна гаранция, обезпечаваща емисиите на облигации на Banque PSA Finances, осъществени до 31 декември 2016 г. в рамките на 7 млрд. EUR (за брутен еквивалент на безвъзмездна помощ от 486 млн. EUR), от една страна, и под формата на възстановими аванси в размер на 85,9 млн. EUR за осъществяването на научноизследователския проект „50CO_2Cars“, от друга страна, или помощ, възлизаща общо на 571,9 млн. EUR, е съвместима с вътрешния пазар.

Следователно привеждането в действие на държавната помощ се разрешава.

Член 2

Адресат на настоящото решение е Френската република.

Съставено в Брюксел на 29 юли 2013 година.

За Комисията

Joaquín ALMUNIA

Заместник-председател

ПРИЛОЖЕНИЕ

ПРИЛОЖЕНИЕ И НЕЗАВИСИМ ЕКСПЕРТ

1. НАЗНАЧАВАНЕ НА НЕЗАВИСИМ ЕКСПЕРТ

(1) Френските органи се ангажират групата PSA да упълномощи независим експерт, който да провери точното приложение поетите ангажименти в писмо с ангажименти от 23 юли 2013 г. („независимият експерт“) за времетраенето на плана за преструктуриране, а именно до 31 декември 2015 г.

(2) Независимият експерт трябва да бъде независим от групата PSA. Предвид неговите функции в качеството му на инвестиционна банка, консултант или експерт-счетоводител, независимият експерт ще трябва да притежава умения и знания, необходими за изпълнението на неговия мандат, като в нито един момент той не трябва да бъде обект на конфликт на интереси. Групата PSA трябва да осигури такова възнаграждение на независимия експерт, което по никакъв начин да не навреди на ефективното и независимо изпълнение на неговите задачи.

(3) Френските органи ще предложат за предварително одобрение от страна на Европейската комисия най-късно четири седмици, считано от датата на уведомяване на френските органи, за предстоящото решение на Комисията по дело SA.35611 най-малко две лица или институции за назначаване в качеството на независим експерт.

(4) Предложенията на френските органи трябва да бъдат достатъчно подробни, за да дадат възможност на Европейската комисия да се увери, че независимият експерт изпълнява условията, определени в рамките на настоящия ангажимент. Предложенията трябва да включват следната информация:

а) предложение за мандат, в което подробно са изложени всички договорни условия, които ще дадат възможност на независимия експерт да изпълни задачите си;

б) предложение за план на работа, в което подробно е изложен начина, по който независимият експерт предлага да изпълни задачите си.

(5) Европейската комисия ще може да одобри или да отхвърли предложенията за независим експерт, както и ще може да одобри предложението за мандат, като си запазва правото за промени, които по нейна преценка се необходими, за да се даде възможност на независимия експерт да изпълни задачите си. Ако Европейската комисия одобри само едно от предложените лица или институции от групата PSA, същата ще назначи одобреното лице или институция като независим експерт или ще предприеме необходимите мерки, за да бъде това лице или институция назначено по силата на предложението за мандат, одобрено от Европейската комисия. Ако повече от едно име получи одобрение, групата PSA ще е свободна да избере кое от лицата или институциите желае да назначи в качеството на независим експерт. Независимият експерт ще бъде назначен в срок от една седмица, считано от датата на одобрението на Комисията, и по силата на одобрения от Комисията мандат.

(6) Ако всички предложения на френските органи са отхвърлени, френските органи се ангажират групата PSA да предложи на Европейската комисия най-малко две други лица или институции съгласно условията и процедурата, предвидени в настоящия ангажимент, и в срок от две седмици, считано от уведомяването от страна на Европейската комисия за отхвърлянето на първото предложение.

(7) Ако Европейската комисия отхвърли новите предложения на френските органи, то тя ще назначи независим експерт, който трябва да бъде упълномощен от групата PSA по силата на предложението за мандат, одобрено от Комисията.

2. ЗАДАЧИ И ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА НЕЗАВИСИМИЯ ЕКСПЕРТ

(8) Независимият експерт трябва i) да подпомага Европейската комисия при проверката на спазването от групата PSA на задълженията ѝ по силата на писмото с ангажименти от 23 юли 2013 г.; и ii) да изпълнява мисията си съгласно определеното в споменатото писмо с ангажименти от 23 юли 2013 г. Независимият експерт ще трябва да изпълнява задачите си съгласно работния план, одобрен от Европейската комисия, и евентуално променен със съгласието ѝ. Европейската комисия ще може по собствена инициатива или по искане на независимия експерт или на групата PSA да дава инструкции на независимия експерт. Групата PSA не може да дава инструкции на независимия експерт.

(9) Задачата на независимия експерт е да гарантира, че всички задължения, изложени в писмото с ангажименти от 23 юли 2013 г., са изпълнени и изцяло приложени, както и да се увери, че групата PSA прилага плана по преструктуриране, за който Европейската комисия е уведомена на 12 март 2013 г.

(10) Независимият експерт:

а) трябва да предложи на Европейската комисия в рамките на първия си доклад подробен план на работа, в който проверява спазването на писмото с ангажимент на 23 юли 2013 г.;

б) трябва да проверява дали групата PSA прилага напълно и правилно плана си за преструктуриране и в частност:

— прилагането на ангажиментите, включени в писмото от 23 юли 2013 г. и на компенсаторните мерки, описани в писмото с ангажименти от 23 юли 2013 г.;

— прилагането на мерките за жизнеспособност, изложени в точка 6 на писмото с ангажименти от 23 юли 2013 г.;

в) трябва да се увери в спазването на всички останали ангажименти, описани в писмото от 23 юли 2013 г.;

г) трябва да изпълнява всички други функции, които са му вменени в писмото с ангажименти от 23 юли 2013 г.;

д) трябва да предлага на групата PSA мерките, които прецени за необходими за изпълнението на ангажиментите, включени в писмото от 23 юли 2013 г.;

е) трябва да отчита изменението на нормативната рамка, което може да окаже въздействие върху ликвидността и платежоспособността, с цел контролиране на основните финансови показатели, които са целесъобразни по отношение на прогнозите, включени в плана за преструктуриране на групата PSA;

ж) трябва да предоставя предложение за писмен доклад на Европейската комисия, на френските органи и на групата PSA в срок от 30 дни, считано от изтичането на всеки шестмесечен период. Европейската комисия, френските органи и групата PSA ще могат да предложат изменения в срок от пет работни дни. В срок от пет работни дни, считано от получаването на коментарите, независимият експерт ще трябва да изготви окончателен доклад, като отчита в рамките на възможното и по свое усмотрение получените коментари. Независимият експерт трябва впоследствие да изпрати доклада си на Европейската комисия и френските органи. След което може да изпрати доклада си на групата PSA. В никакъв случай той не може да изпрати доклада си на френските органи или на групата PSA, преди да го изпрати на Европейската комисия. Ако окончателният доклад на независимия експерт съдържа поверителна информация по отношение на групата PSA, независимият експерт е длъжен да ѝ изпрати неповерителен вариант.

Докладът трябва да описва в частност предприетото от независимия експерт за изпълнението на неговата мисия, както и спазването от групата PSA на задълженията ѝ по силата на писмото с ангажименти. Той трябва да даде възможност на Европейската комисия до провери дали групата PSA се управлява съобразно задълженията в писмото с ангажименти от 23 юли 2013 г. При необходимост Европейската комисия може да уточни с повече подробности какво би желала да фигурира в доклада.

Освен тези доклади независимият експерт трябва да уведомява писмено и надлежно Комисията за всяко неспазване на ангажиментите, поети чрез писмото от 23 юли 2013 г., за което има основание да се съмнява, като изпраща едновременно и неповерителен вариант от писмото си до групата PSA.

3. ЗАДЪЛЖЕНИЯ НА ГРУПАТА PSA

(11) Групата PSA ще трябва да предостави и да изисква от съветниците си да окажат при зачитане на правилата на служебната тайна всякакво съдействие, помощ и да предоставят информация, която независимият експерт може основателно да поиска от тях по силата на своя мандат. Независимият експерт трябва да разполага с неограничен достъп до всякаква информация, документи или архиви, както и до всички ръководители и служители на групата PSA, необходими му за изпълнението на задачите му. Групата PSA трябва да предостави на разположение на независимия експерт кабинет, като всеки един служител на групата PSA трябва да бъде готов да се срещне с независимия експерт и да му предостави необходимата информация за изпълнението на неговите задачи.

(12) При съгласие от страна на групата PSA (което не може да бъде отказано или забавено безпричинно) и на негови разноски, независимият експерт ще може да се ползва от услугите на консултантите, които желае, в частност юридически или свързани с финансирането на предприятието, ако прецени, че е необходимо за изпълнението на задачите му по силата на писмото с ангажименти от 23 юли 2013 г. и при условие, че цената и произтичащите други разходи са разумни. Ако групата PSA откаже независимият експерт да се ползва от услугите на такива консултанти, Комисията ще може да одобри назначаването им, след като изслуша групата PSA. Единствено независимият експерт ще може да дава инструкции на тези консултанти.

4. ЗАМЕСТВАНЕ, ОСВОБОЖДАВАНЕ ОТ ОТГОВОРНОСТ И НАЗНАЧАВАНЕ НА НОВ НЕЗАВИСИМ ЕКСПЕРТ

(13) Ако независимият експерт прекрати изпълнението на функциите си съгласно изложените в писмото от 23 юли 2013 г. или по каквато и да било друга причина, като например появата на конфликт на интереси, свързан с независимия експерт:

а) Комисията ще може, след като изслуша независимия експерт, да изиска от групата PSA да го замести;

б) групата PSA ще може със съгласието на Комисията да замести независимия експерт;

(14) Ако независимият експерт е освободен от длъжността си по силата на точка 4 от настоящото приложение, може да му бъде наложено да продължава да упражнява функциите си, докато не бъде назначен нов независим експерт и той не го запознае с цялата целесъобразна информация, с която разполага. Новият независим експерт ще бъде назначен съгласно описаната процедура в точка 1 от настоящото приложение.

(15) При условията на параграф (13) от настоящото приложение независимият експерт може да прекрати функциите си едва след като бъде освободен от отговорност от Комисията, след като е изпълнил възложените му задължения. При все това Комисията ще може във всеки един момент да изиска да бъде назначен нов независим експерт, ако впоследствие се окаже, че включените в писмото от 23 юли 2013 г. ангажименти не са напълно и изцяло спазени.