II

(Nelegislativní akty)

ROZHODNUTÍ

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2016/2068

ze dne 29. července 2013

o státní podpoře SA.35611 (13/C), kterou Francie zamýšlí poskytnout ve prospěch skupiny PSA Peugeot Citroën SA

(oznámeno pod číslem C(2013) 4971)

(Pouze francouzské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co byly zúčastněné strany vyzvány, aby předložily připomínky v souladu s výše uvedenými ustanoveními ([1]), a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. **POSTUP**

(1) Dne 5. listopadu 2012 obdržela Komise stížnost ze strany podniku, který si přál zůstat v anonymitě (dále jen „anonymní stěžovatel“).

(2) Rozhodnutím ze dne 11. února 2013 (dále jen „rozhodnutí o záchraně“) Komise dočasně schválila z důvodů finanční stability záruku v nominální hodnotě 1,2 miliardy EUR, kterou Francie poskytla na emise dluhopisů, jež vydala Banque PSA Finance S.A. (dále jen „BPF“). Francouzské orgány se v této souvislosti zavázaly, že do 6 měsíců od vydání rozhodnutí o záchraně předloží plán restrukturalizace skupiny PSA Peugeot Citroën S.A. (dále jen „PSA“ nebo „skupina“ nebo „skupina PSA“) a plán životaschopnosti BPF.

(3) Dopisem ze dne 12. března 2013 oznámila Francie Komisi podporu na restrukturalizaci ve prospěch skupiny PSA.

(4) Dopisem ze dne 2. května 2013 oznámila Komise Francii své rozhodnutí zahájit ve věci této podpory řízení podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „SFEU“).

([1]) Úř. věst. C 275, 16.11.2007, s. 18.

(5) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení (dále jen „rozhodnutí o zahájení řízení“) bylo zveřejněno dne 16. května 2013 v *Úředním věstníku Evropské unie* ([2]). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby předložily své připomínky k předmětné podpoře. Dne 3. června 2013 zaslala Komise dotazník hlavním konkurentům PSA.

(6) Komise obdržela připomínky od pěti zúčastněných stran:

i. od skupiny PSA jakožto příjemce podpory, která zaslala své připomínky dopisem ze dne 13. června 2013;

ii. od podniku, který si přeje zůstat v anonymitě (dále jen „anonymní třetí osoba“) a který zaslal své připomínky dopisem ze dne 14. června 2013;

iii. od konkurentů Fiat, General Motors (dále jen „GM“) a Toyota, kteří zaslali své připomínky prostřednictvím dopisů ze dne 17. června 2013, 18. června 2013 a 21. června 2013.

(7) Komise předala tyto připomínky Francii prostřednictvím dopisů ze dne 19. června 2013 a 21. června 2013.

(8) Francouzské orgány předaly své připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení dopisem ze dne 3. června 2013 a své komentáře k připomínkám zúčastněných třetích stran dopisem ze dne 28. června 2013.

(9) Na žádost Komise poskytly francouzské orgány doplňující informace, a to ve dnech 1. a 2. července 2013.

(10) Dne 4. července 2013 byla uspořádána telefonická konference, jíž se zúčastnily útvary Komise, francouzské orgány a skupina PSA. Kromě toho se konaly dvě další schůze výše uvedených stran, a sice ve dnech 11. a 12. července 2013, a rovněž telefonická konference ze dne 15. července 2013. Na základě těchto schůzí poskytly francouzské orgány informace dopisem ze dne 16. července 2013, které doplnily dopisem ze dne 23. července 2013.

2. **POPIS**

2.1. *SKUPINA PSA*

(11) Skupina PSA je společností kótovanou na burze Euronext Paříž. V roce 2011 prodala tato skupina na celém světě více než 3,5 milionů vozidel a součástek (42 % mimo území Evropy). Skupina PSA má obchodní zastoupení ve160 zemích, přičemž využívá 11 tzv. „terminálů“ (z nichž 9 se nachází na území Evropské unie), v nichž jsou vozidla montována, a 12 tzv. „dílen“, zaměřených na výrobu určitých součástek. Mezi činnosti skupiny patří rovněž financování automobilového průmyslu (BPF) a zajišťování vybavení automobilů (Faurecia). Až do prosince 2012 byla PSA také vlastníkem společnosti Gefco (logistická činnost). V roce 2012 dosáhla skupina PSA obratu ve výši 55,4 miliard EUR. Vývoj obratu, jehož dosáhla skupina během posledních pěti let, je znázorněn níže v tabulce 1.

Tabulka 1

Obrat skupiny PSA v milionech eur

	2008	2009	2010	2011	2012
Údaje o obratu	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

(12) BPF je kaptivní banka, jejímž stoprocentním vlastníkem je PSA. Zajišťuje financování prodeje vozidel značek Peugeot a Citroën a zásobování distribučních sítí vozidly a náhradními díly a navrhuje klientům skupiny různé způsoby financování. BPF je zastoupena ve 23 zemích. BPF financuje značnou část poptávky po vozidlech vyrobených skupinou a rozhodujícím způsobem se podílí na financování její obchodní činnosti, přičemž průměrná míra rozšíření, jíž dosáhla v roce 2012, činí ([3]) 29,8 %. Její hodnota odpovídala v roce 2012 řádově 23 až 24 miliardám EUR. Čistý zisk dosažený v roce 2011 činil 354 miliony EUR.

([2]) Úř. věst. C 137, 16.5.2013, s.10.

([3]) Průměrná míra rozšíření, která dosahuje hodnoty 29,8 %, skrývá rozdíly v míře rozšíření v jednotlivých segmentech. Nejvyšších hodnot dosahuje míra rozšíření zejména v segmentech B a C, v nichž překračuje 30 %, v některých zemích dokonce i 40 %. Zdá se tedy, že financování nákupu vozidel je pro tyto segmenty zásadní.

(13) Společnost Faurecia je dodavatelem automobilových dílů, jejímž 57,18 % vlastníkem byla k 31. prosinci 2012 PSA. Její činnost je zaměřena zejména na výrobu automobilových sedadel, vnitřního vybavení vozidel, technologií pro kontrolu emisí a vnějších částí automobilů. Její obrat dosažený v roce 2012 činil přibližně 17,4 miliardy EUR.

2.2. *PROBLÉMY, KTERÝM ČELILA SKUPINA PSA*

(14) V roce 2012 poklesl obrat skupiny o 5,2 %, a to zejména z důvodu nedostatečné výkonnosti automobilové divize (která poklesla o 10,3 % na hodnotu 38,3 miliardy EUR). Hospodářský výsledek z provozní činnosti skupiny vykazoval ztrátu 576 milionů EUR, zatímco v roce 2011 byl zaznamenán pozitivní výsledek, který činil 1,093 miliardy EUR. Jen v případě automobilové divize dosáhla provozní ztráta v roce 2012 hodnoty 1,5 miliardy EUR, zatímco v roce 2011 činila ztráta 92 milionů EUR.

(15) Vzniklé problémy byly způsobeny jednak faktory charakteristickými pro automobilový trh, jednak následky hospodářského a finančního úpadku eurozóny a strukturálním znevýhodněním skupiny PSA.

2.2.1. TRVALÝ POKLES EVROPSKÉHO AUTOMOBILOVÉHO TRHU OD ROKU 2007

(16) Evropský trh zaznamenává již od roku 2007 nepřetržitý pokles. V období před rokem 2007 bylo na evropském automobilovém trhu prodáno přibližně 18 milionů vozidel ročně, zatímco v roce 2012 o 15 % méně, a sice 14 milionů jednotek.

(17) O 6,1 % poklesl i prodej uskutečněný skupinou PSA, která působí především v Evropě (zejména pak v jižní Evropě) a která na tomto trhu uskutečňuje 58 % svého prodeje. Podíl, který skupina PSA na tomto trhu zaujímá, poklesl na 13,3 %, zatímco v roce 2010 dosahoval 14,2 %.

(18) Skupina PSA navíc nevyrovnává pokles evropského trhu zvýšením prodeje mimo území Evropy. Prodej osobních a užitkových vozidel ve zbývajících částech světa v roce 2012 nedosáhl takového objemu, aby sám o sobě kompenzoval pokles výkonnosti skupiny na evropském trhu.

2.2.2. PŮSOBENÍ KONKURENCE V NEPROSPĚCH UNIVERZÁLNÍCH VÝROBCŮ

(19) Francouzské orgány uvádějí, že konkurenty skupiny PSA jsou:

a) všichni ostatní univerzální výrobci: výrobci prémiových vozidel (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen) spolu s veškerými ostatními univerzálními výrobci, jako např. Ford, Fiat, Škoda, Seat a Honda;

b) všichni specializovaní výrobci (Audi, BMW, Mercedes atd.), kteří ve stále větší míře tíhnou k výrobě prémiových produktů ve všech segmentech, což jim umožňuje ovládnout podstatnou část trhu v oblasti univerzálních výrobců;

c) noví výrobci, kteří jsou stále úspěšnější v segmentech zaměřených především na automobily střední třídy (Hyundai, Kia atd.).

(20) Podle francouzských orgánů je tedy přirozený trh v oblasti univerzálních výrobců ohrožen jak „shora“, tedy ze strany výrobců specializovaných na luxusní automobily, kteří pronikají do nových segmentů (např. Audi A1), tak i „zdola“, tedy ze strany výrobců vozidel střední či nižší třídy, zejména korejských (např. Hyundai-Kia), kteří si přejí rozšířit svou nabídku o vozidla vyšší třídy.

2.2.3. STRUKTURÁLNÍ ZNEVÝHODNĚNÍ SKUPINY PSA

(21) V případě skupiny PSA je více než polovina (v roce 2011 53 %) výroby automobilů soustředěna do západní Evropy, kde jsou náklady na pracovní sílu vyšší než ve zbývajících částech světa. Faktor nákladů na pracovní sílu představuje tedy pro skupinu PSA celkem více než [20–30] * % z výrobní ceny. Podstatná část struktury skupiny i jejích zaměstnanců v oblasti výzkumu a vývoje (dále jen „V&V“) je navíc umístěna do Francie, což s sebou nese i vysoké personální náklady.

* Důvěrná informace.

(22) Skupina zůstala kromě toho také značně pozadu za svými konkurenty v oblasti V&V, zejména pak co se týče standardizace součástek.

(23) Dobré jméno PSA i její obecná známost nedosahují navíc takového stupně jako u německých výrobců „*prémiových*“ vozidel.

(24) Veškeré potíže, jimž čelí skupina a především její automobilová divize, mají okamžitý dopad na BPF (a naopak). S ohledem na vzájemnou vazbu mezi ratingovými známkami této kaptivní banky a skupiny lze totiž říci, že problémy banky mají z podstatné části původ v problémech skupiny. Snížení ratingové známky PSA snižuje ve svém důsledku i ratingovou známku BPF a ztěžuje tak přístup této banky na trhy za účelem refinancování. BPF má přitom zásadní význam pro podporu činnosti skupiny PSA v oblasti výroby automobilů. Například v roce 2012 zajistila tato banka financování 29,8 % prodejů výrobce a 100 % prodejů jeho evropských koncesionářů. Významné snížení finanční kapacity BPF (a s ním související omezení úvěrové činnosti) má proto negativní dopad na činnost automobilové divize. Působení nástroje ratingového hodnocení (*„ratingové známky“*) může vést ke vzniku začarovaného kruhu, neboť dalším snižováním finančních zdrojů BPF může dojít k poklesu úvěrové činnosti a ten by měl dopad na prodej realizovaný skupinou PSA, což by se stále opakovalo.

2.3. *OPATŘENÍ PODPORY*

2.3.1. STÁTNÍ ZÁRUKA NA EMISE DLUHOPISŮ VYDANÝCH BPF

(25) S cílem umožnit skupině PSA uskutečnění jejího plánu restrukturalizace se francouzská vláda rozhodla poskytnout této skupině záruku na tržní emise dlouhodobých dluhopisů, které provede BPF nejdříve k datu uzavření smlouvy o záruce nebo k datu schválení této smlouvy Evropskou komisí, nejpozději však do 31. prosince 2016 („záruka“). V této souvislosti bude uzavřena smlouva o samostatné záruce mezi francouzským státem na jedné straně a skupinou PSA na straně druhé, s odkládací podmínkou schválení Evropskou komisí podle článků 107 a 108 SFEU. Francouzské orgány nejprve uzavřely první smlouvu o dočasné záruce, vztahující se na celkovou tranši 1,2 miliardy EUR podle rozhodnutí Komise ze dne 11. února 2013 o povolení podpory na záchranu, a nyní mají v úmyslu uzavřít se skupinou PSA druhou smlouvu o záruce vztahující se na zbývající tranši, jejíž celková hodnota má činit nejvýše 5,8 miliardy EUR.

(26) Článek 85 opravného zákona č. 2012-1510 o státním rozpočtu na rok 2012 ze dne 29. prosince 2012 umožňuje, aby ministr hospodářství za úplatu povolil vydání státní záruky na dluhové cenné papíry, které BPF emituje v době od 1. ledna 2013 do 31. prosince 2016. Tato záruka pokryje nové tržní emise dlouhodobých dluhopisů BPF. Dále se týká i nezajištěných dluhopisů, které BPF emituje po datu, kdy Komise schválila realizaci záruky, nejpozději však dne 31. prosince 2016. Tyto cenné papíry budou mít smluvně stanovenou splatnost v délce nejvýše třiceti šesti měsíců ode dne jejich emise.

(27) Francouzské orgány upřesňují, že určení maximální výše záruky, která je pro skupinu PSA nezbytná, se opírá jednak o analýzu současné struktury bilanční sumy BPF (zejména pak struktury jejího financování), jednak o odhad potřeby budoucího financování na období 2013–2016, kterou francouzské orgány určily s přihlédnutím k následujícím předpokladům:

a) celková hodnota obchodů se podle odhadu prakticky trvale udržuje ve výši přibližně 24-25 miliard EUR, což umožňuje i nadále zachovat financování prodejů automobilů uskutečněných skupinou PSA;

b) zvýšení sekuritizace financování BPF, kterým je částečně kompenzováno omezování komerčních papírů/depozitních certifikátů (ratingová známka A-3/P-3);

c) díky obnovení úvěrových linek poskytnutých bankou mohla BPF v lednu 2013 potvrdit střednědobý bankovní úvěr ve výši 11,6 miliardy EUR zejména v souvislosti s realizací nového syndikovaného úvěru ve výši 4,1 miliardy s pětiletou splatností, obnovením většiny svých bilaterálních úvěrových linek, prodloužením smlouvy o revolvingovém úvěru v celkové výši 1,2 miliardy EUR, jehož splatnost byla prodloužena do ledna 2016, a souběžným prodloužením úvěrové linky na 1,8 miliardy EUR do prosince 2015 (viz údaje uvedené níže v 31. bodě odůvodnění);

d) používání vkladů od roku 2013.

(28) Odměna za záruku by měla být podle francouzských orgánů určena takovým způsobem, aby mohla být poskytnuta ve výši tržní ceny, podle kritérií stanovených v pokynech Společenství pro podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích ([4]) (dále jen „pokyny pro záchranu a restrukturalizaci“) a podle sdělení Komise o použití článků 87 a 88 Smlouvy o ES (nyní článků 107 a 108 SFEU) na státní podpory ve formě záruk ([5]). Ve sdělení o zárukách se stanoví, že nelze-li na finančních trzích nalézt odpovídající záruční prémii, kterou by bylo možno použít pro srovnání, je třeba porovnat celkové finanční náklady zaručené půjčky, včetně úrokové sazby půjčky a záruční prémie, s tržní cenou podobné nezaručené půjčky.

(29) Francouzské orgány uvádějí, že má-li být určena výše odměny, kterou stát získá, je zapotřebí, aby ve vztahu k bankám zapojeným do New Club Deal, tedy dohody uzavřené mezi BPF a bankami, které jí poskytly úvěr, stát postupoval v souladu s logikou *pari passu*. Výše nákladů rizika, odhadnutá jednotlivými bankami, se vypočte na základě celkového příjmu z likvidních linek v rámci New Club Deal a slouží zejména k zohlednění rozdílů mezi poskytnutou hotovostí a zárukou. Poplatek za státní záruku byl tímto způsobem stanoven na 260 bazických bodů.

(30) BPF vydala svým vlastním jménem dluhopisy, s nimiž lze obchodovat na sekundárním trhu. V tabulce 2 níže jsou znázorněny mediány výnosů ze stávajících dluhopisů BPF se splatností blížící se třem letům, a to za období jednoho měsíce před dnem, kdy bylo opatření na podporu skupiny oznámeno v tisku ([6]). Výnos z hypotetického dluhopisu s přesně tříletou splatností byl interpolován na základě výnosů z dluhopisů BPF, jejichž splatnost se ke každému uvedenému datu nejvíce blíží třem letům. Kromě toho jsou v tabulce 2 znázorněny také hodnoty výnosu ze státních dluhopisů s tříletou splatností.

Tabulka 2

Výnosy na sekundárním trhu

(%)

	K 16.10.2012	Medián 16.9.–16.10.
Dluhopis se splatností do 25.9.2015	5,04	5,52
Dluhopis se splatností do 24.6.2015	4,84	5,57
Dluhopis se splatností do 25.2.2016	5,37	6,23
Hypotetický dluhopis s tříletou splatností (interpolace výnosů)	5,09	5,54
Francouzský státní dluhopis s tříletou splatností	0,34	0,39

(31) Na konci prosince 2012 jednala BPF o nových úvěrech se skupinou bank, které přistoupily na to, že BPF poskytnou:

a) hotovost prostřednictvím dlouhodobých půjček ve výši 4 miliard EUR (dále jen „New Club Deal“);

b) uzavření dvoustranných úvěrových linek ve výši 4,6 miliardy EUR;

c) prodloužení dvou linek typu „back-up“ (které slouží pouze jako záložní smlouvy) ve výši 3 miliard EUR.

Celkové závazky těchto bank dosahují tedy 11,6 miliardy EUR. Podle informací, které poskytla Francie, je čerpání úvěrových linek v rámci New Club Deal podmíněno zavedením státních podpor ([7]).

([4]) Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2.
([5]) Úř. věst. C 155, 20.6.2008, s. 10.
([6]) Zprávu o záměru státu provést toto opatření zveřejnil tisk dne 17. října 2012.
([7]) Podle příkladů Term sheet, které poskytla Francie dne 7. ledna 2013: „*Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan (schválení plánu v zákonu o státním rozpočtu)*“.

(32) Dne 25. března 2013 vydala BPF dluhopis krytý státní zárukou ve výši 1,2 miliardy EUR. Tento dluhopis s kupónem 0,625 % dosáhl výnosu 0,664 %, tedy o 24 bazických bodů více než francouzský státní dluhopis (OAT) s tříletou splatností.

(33) V 51. bodě odůvodnění rozhodnutí o záchraně vyčíslila Komise hodnotu podpory rozpětím od 91,8 milionu EUR do nominální hodnoty vydaných dluhopisů ve výši 1,2 miliardy EUR. Francouzské orgány uvádějí, že na základě metodiky použité v rozhodnutí o záchraně lze prvek podpory v rámci daného opatření určit následovně:

Tabulka 3

Výpočet prvku podpory v dluhopisech krytých zárukou

Interpolace údajů za 3 roky Rozpětí ve výši 24 bazických bodů na stát	Spot	Medián výnosů z dluhopisů	
	16.10.2012	12.07 – 16.10	16.09-16.10
Francouzský státní dluhopis s tříletou splatností	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Rozpětí na stát, odhad po poskytnutí záruky	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Úroková sazba BPSA po poskytnutí záruky (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Náklady na záruku (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Celkový odhad nákladů na zajištěné emise (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Interpolace výnosů na sekundárním trhu BPSA za 3 roky	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Výsledná výše státní podpory (M EUR)	401	429	486

Pramen: BNP Paribas Global Markets, Datastream

(34) Francouzské orgány mají za to, že referenční období, které Komise vybrala z přehledu výnosů z emisí BPF, bylo zvoleno velmi nevhodně. Podle názoru francouzských orgánů by bylo vhodnější, kdyby bylo pro účely odhadu výnosu z dluhopisů zvoleno období od 12. července do 16. října 2012, tedy ode dne, kdy bylo oznámeno, že skupina PSA čelí problémům a že bude přijat plán reorganizace.

2.3.2. PODPORA PROJEKTU „50CO_2CARS“

(35) Veřejné finanční prostředky, které Francie zamýšlí vynaložit na podporu projektu „50CO_2Cars“, jsou součástí programu „Investissements d'avenir“ („Investice do budoucnosti“), který byl zaveden na základě opravného zákona o státním rozpočtu č. 2010-237 ze dne 9. března 2010. Jedním ze subjektů ([8]), které stát pověřil správou úvěrů poskytnutých pro účely investic do budoucnosti, je Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (Agentura pro životní prostředí a hospodaření s energií, dále jen „ADEME“). Celkový rozpočet, jímž ADEME disponuje, činí 2,65 miliardy EUR.

(36) Co se týče investic do budoucnosti, projekt „50CO_2Cars“ spadá do iniciativy nazvané „Vozidlo budoucnosti“, jejímž účelem je zkoumat a podporovat technologie a způsoby organizace, které kladou důraz na nižší spotřebu energie a na snižování emisí skleníkových plynů. V rámci dvou výzev k vyjádření zájmu (dále jen „výzvy“), které byly součástí uvedené iniciativy, bylo vybráno několik technologických řešení:

a) Ve výzvě nazvané „Hnací ústrojí a pomocná zařízení vozidel se spalovacím motorem“ (dále jen „výzva č. 1“) byla vybrána nová rodina dieselových motorů s vysokou energetickou účinností a převodovka DCT.

([8]) Viz seznam těchto hospodářských subjektů uvedený v článku 8 výše uvedeného zákona č. 2010-237 a v nařízení č. 2010-442 ze dne 3. května 2010.

b) Ve výzvě nazvané „Hnací ústrojí, pomocná zařízení a systémy reverzibilního uchovávání energie pro elektrická a hybridní vozidla“ (dále jen „výzva č. 2“) byla vybrána technologie elektrické hybridizace.

(37) Iniciativa „Vozidlo budoucnosti“ spadá zejména do režimu podpor SA.32466 (2011/X) ([9]), který je vyňat z oznamovací povinnosti obecným nařízením o blokových výjimkách ([10]) (dále jen „obecné nařízení o blokových výjimkách“).

(38) Francouzské orgány oznámily podrobný rozpis veřejných finančních prostředků, které obdrží jednotliví partneři projektu, i způsob, jakým budou tyto prostředky poskytnuty. S výjimkou hlavního subjektu, tedy PSA, nepřekračovaly částky z veřejných finančních prostředků, které byly poskytnuty na realizaci projektu „50CO_2Cars“, u všech ostatních partnerů (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON a IC2MP) individuální prahové hodnoty oznamovací povinnosti definované v čl. 6 odst. 1 písm. e) obecného nařízení o blokových výjimkách. Tyto veřejné finanční prostředky představují státní podporu ve smyslu článku 107 SFEU ([11]), a proto se na ně již vztahuje výše uvedený režim SA.32466 (2011/X), který byl vyňat z oznamovací povinnosti.

(39) Jak je však uvedeno v čl. 1odst. 6 písm. c) obecného nařízení o blokových výjimkách, toto nařízení se nepoužije na podporu pro podniky v obtížích, přičemž není pochyb o tom, že skupina PSA tuto charakteristiku splňuje přinejmenším od 17. října 2012, kdy francouzské orgány oznámily, že mají v úmyslu poskytnout skupině PSA záruku. Na podporu, kterou stát zamýšlel poskytnout skupině PSA na podporu projektu „50CO_2Cars“, se tedy nemůže vztahovat režim podpor SA 32466 (2011/X). Tato podpora nemůže být ani předmětem jednotlivého oznamování na základě rámce Společenství pro státní podporu výzkumu, vývoje a inovací ([12]) (dále jen „rámec pro výzkum, vývoj a inovace“) ([13]).

(40) Za účelem správního zjednodušení byly náklady na činnosti PSA v rámci projektu „50CO_2Cars“ klasifikovány stejným způsobem jako u ostatních partnerů, tedy podle kategorií stanovených v obecném nařízení o blokových výjimkách (které se shodují s kategoriemi stanovenými v rámci pro výzkum, vývoj a inovace).

(41) PSA bude tedy provádět činnosti klasifikované ([14]) jako základní výzkum (dále jen „ZV“), průmyslový výzkum (dále jen „PV“) a experimentální vývoj (dále jen „EV“), se způsobilými náklady uvedenými níže v tabulce 4:

Tabulka 4

Náklady na projekt 50CO_2Cars podle typu činností klasifikovaných jako výzkum a vývoj (v tisících eur)

Náklady	Celkové částky	Způsobilé ([1])	ZV	PV	EV
Výzva č. 1	[260 -330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
Výzva č. 2	[50 -110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Celkem	**[300 -400]***	**304 593,48**	**1 328,79**	**175 567,54**	**127 697,15**

([1]) Náklady v rámci projektu „50CO_2Cars“ byly přiděleny na kategorie výzkumu a vývoje definované v čl. 31 odst. 5 obecného nařízení o blokových výjimkách (které odpovídají kategoriím uvedeným v bodě 5.1.4 rámce pro výzkum, vývoj a inovace).

(42) Podpora v celkové výši 85,9 milionu EUR, kterou stát zamýšlí poskytnout skupině PSA na tuto část plánu restrukturalizace, má být poskytnuta v podobě grantů (ve výši 24,5 milionu EUR) a vratných záloh (ve výši 61,4 milionu EUR). Co se týče intenzity, míra pokrytí představuje v případě této podpory 100 % způsobilých nákladů na ZV, 30 % na činnosti PV a 25 % na činnosti EV.

([9]) Úř. věst. C 78, 11.3.2011, s. 33.
([10]) Nařízení Komise (ES) č. 800/2008 ze dne 6. srpna 2008, kterým se v souladu s články 87 a 88 Smlouvy o ES prohlašují určité kategorie podpory za slučitelné se společným trhem (obecné nařízení o blokových výjimkách) (Úř. věst. L 214, 9.8.2008, s. 3).
([11]) V této souvislosti poukazuje Komise zejména na skutečnost, že veřejné financování nezávislé výzkumné činnosti výzkumných institucí (která nemá hospodářskou povahu) nepředstavuje státní podporu.
([12]) Úř. věst. C 323, 30.12.2006, s. 1.
([13]) Viz zejména bod 2.1 poslední pododstavec rámce pro výzkum, vývoj a inovace: *„Podpora na výzkum, vývoj a inovace pro podniky v nesnázích ve smyslu pokynů Společenství o státní podpoře na záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích je z oblasti působnosti tohoto rámce vyloučena“*.
([14]) Ve smyslu definic uvedených v čl. 30 odst. 1, čl. 30 odst. 2 a čl. 30 odst. 3 obecného nařízení o blokových výjimkách (které se shodují s definicemi uvedenými v čl. 2 odst. 2. písm. e), f) a g) rámce pro výzkum, vývoj a inovace).

(43) Pokud jde konkrétně o vratné zálohy, jejich diskontování se provádí na základě referenční sazby platné v lednu 2012, kdy bylo přijato rozhodnutí o poskytnutí podpory: v případě Francie se jedná o 3,07 %. PSA je splatí za podmínek, které jsou v každé z výzev stanoveny zvlášť.

(44) V části projektu, která se týká výzvy č. 1, existují tři možná řešení hybridizace, která byla posuzována současně: využití převodovky eDCT, využití doplňkového krytu motoru a využití doplňkového krytu motoru s volnoběhem. Způsob, jakým budou zálohy vraceny, bude v každém případě záviset na konkrétním řešení zvoleném během některé z rozhodovacích fází projektu. Existuje přitom několik možností:

a) Za předpokladu, že bude zvolena hybridizace prostřednictvím převodovky eDCT, budou pro účely vrácení záloh zohledněny dvě pracovní jednotky:

— [10–20]* EUR na každý vyrobený dieselový motor s výkonem 40/50 kW a 70 kW počínaje [500 000–600 000.]* vyrobenou jednotkou, přičemž tato část zálohy bude vrácena zaokrouhlená na celé euro během čtyř let v diskontované hodnotě při zohlednění nominálního scénáře produkce. Poté, co bude navráceno 100 % diskontované částky, bude skupina PSA nadále vyplácet částku sníženou o [3–6] EUR na každý motor vyrobený během [1–3] let.

— [30–40]*EUR na každou vyrobenou převodovku eDCT počínaje [50 000–60 000.]* vyrobenou jednotkou, přičemž tato část zálohy bude vrácena zaokrouhlená na celé euro během pěti let v diskontované hodnotě při zohlednění nominálního scénáře produkce. Poté, co bude navráceno 100 % diskontované částky, bude skupina PSA po dobu [1–3] let nadále vyplácet částku sníženou o [5–10] EUR na jednu vyrobenou převodovku.

b) Za předpokladu, že bude zvolena hybridizace prostřednictvím doplňkového krytu, jedinou pracovní jednotkou zohledněnou pro účely vrácení záloh bude dieselový motor s výkonem 40/50 kW a 70 kW, za nějž bude PSA vyplácet [10–20]*EUR na každou vyrobenou jednotku počínaje [500 000–600 000.]* vyrobenou jednotkou až do úplného splacení diskontované částky (přibližně [0–5]* let při nominálním scénáři), a poté [5–10]* EUR na jednotku.

c) Za předpokladu, že bude zvolena hybridizace prostřednictvím doplňkového krytu s volnoběhem, pracovní jednotkou zohledněnou pro účely výpočtu vrácení zálohy bude rovněž dieselový motor s výkonem 40/50 kW a 70 kW: PSA vyplatí [20–30]* EUR za každou vyrobenou jednotku počínaje [500 000–600 000.]* vyrobenou jednotkou až do úplného splacení diskontované částky (přibližně [0–5]* let při nominálním scénáři), a poté [5–10]* EUR na jednotku.

(45) V části projektu, která se týká výzvy č. 2, je pracovní jednotkou zohledněnou pro účely navrácení záloh elektrické hnací ústrojí: PSA vyplatí [20–30]* EUR za každou vyrobenou jednotku počínaje [500 000–600 000.]* vyrobenou jednotkou, až do úplného splacení diskontované částky (přibližně [0–5]* let při nominálním scénáři), a poté [5–10]* EUR na jednotku.

(46) Francouzské orgány se domnívají, že prostřednictvím výše uvedených variant je zaručeno, že záloha bude vrácena v diskontované hodnotě za předpokladu příznivého dokončení projektu, který je založen na střízlivých a rozumných odhadech, a že v případě částečného nezdaru projektu bude záloha vrácena v poměru odpovídajícím míře úspěšnosti projektu.

2.4. *PLÁN RESTRUKTURALIZACE SKUPINY PSA*

(47) Plán restrukturalizace navazuje na opatření ke snížení nákladů, která byla předložena ve dnech 26. října 2011 (snížení nákladů o 800 milionů EUR, které bylo spojeno se zrušením 2 500 pracovních míst na území Evropy) a 15. února 2012 (doplňková opatření týkající se částky 200 milionů EUR).

(48) Plán restrukturalizace zahrnuje tři druhy opatření: průmyslovou restrukturalizaci, zjednodušení správní struktury skupiny a realizaci projektu „50CO_2Cars“ v oblasti výzkumu a vývoje. Přestože je skupina PSA zastoupena v mnoha zemích světa, opatření zaměřená na restrukturalizaci se týkají především Francie, v níž je soustředěna většina výrobních prostředků skupiny.

2.4.1. OPATŘENÍ ZAMĚŘENÁ NA RESTRUKTURALIZACI PRŮMYSLOVÉHO VÝROBNÍHO ZAŘÍZENÍ

(49) Hlavní opatření se týkají středisek ve Francii: uzavření továrny v Aulnay a značné snížení kapacity továrny v Rennes, což povede ke zrušení 4 400 pracovních míst. Tato dvě opatření jsou součástí obecného rámce optimalizace výrobních středisek skupiny PSA.

(50) Díky tomu, že je PSA tradičně zastoupena v segmentu víceúčelových městských vozidel (dále jen „segment B“), disponuje v uvedeném segmentu značnou výrobní kapacitou: ve Francii (Aulnay, Poissy a Mulhouse), ve Španělsku (Madrid) a na Slovensku (Trnava). Navzdory tomu, že již od začátku prvního desetiletí 21. století byla uplatňována adaptační opatření (uzavření továrny v Rytonu ve Velké Británii v roce 2006 a snížení kapacity továrny v Aulnay v roce 2008), výrobní kapacita této skupiny je v segmentu B i nadále nepřiměřeně vysoká. Důsledkem uzavření továrny v Aulnay bude snížení výroby o 155 000 vozidel ročně u modelů 208, C3 a DS3 v porovnání s uspořádáním zavedeným v roce 2012, což povede ke snížení maximální kapacity o 232 000 vozidel ročně a ke koncentraci výroby v rámci segmentu B do továren v Poissy, Mulhouse a Trnavě. Francouzské orgány tvrdí, že toto opatření povede k trvalému snížení kapacity v segmentu B a k výraznému snížení fixních nákladů v oblasti působnosti skupiny (podle odhadu [100–200]* milionů EUR ročně).

(51) Továrna v Rennes je v současnosti určena k výrobě vozidel v segmentech D a E ([15]). Musí přitom čelit neustálému poklesu poptávky, zejména po vozidlech typu sedan v segmentu D. Francouzské orgány uvádějí, že díky přechodu od provozu na dvě a půl směny na 2 směny, zrušení noční směny a zrušení malých výrobních sérií mohla být výroba omezena pouze na vozidla Peugeot 508 (sedan a kombi) a C5 (sedan a kombi).

(52) Ke snížení dojde i v oblasti výzkumu a vývoje (o 10 %), přičemž jediným úkolem daných týmů bude poskytovat podporu výrobnímu středisku (zrušení úkolů v oblasti rozvoje, které slouží činnosti celé skupiny).

(53) Od těchto opatření si PSA slibuje zlepšení účinnosti evropského výrobního zařízení této skupiny, zejména v důsledku lepšího využití stávajících kapacit a užší specializace jednotlivých továren, jejichž produkce se bude zaměřovat pouze na jeden či nejvýše dva segmenty. Cílem této reorganizace je snížit průměrnou výrobní cenu každého vozidla přibližně o [200–300]* až [200–300]* EUR.

2.4.2. OPATŘENÍ TÝKAJÍCÍ SE SPRÁVNÍ STRUKTURY SKUPINY PSA

(54) Záměrem skupiny PSA je provést reorganizaci administrativních oddělení a veškerých ředitelství této skupiny. Tato reorganizace povede ke zrušení celkem 3 586 pracovních míst.

(55) V návaznosti na výše uvedená opatření zaměřená na restrukturalizaci a souběžně s nimi oznámila PSA také svůj plán úspor ve výši 1 miliardy EUR, který se týká nákupů (400 milionů EUR) a fixních nákladů (600 milionů EUR). Zejména díky svému spojení s GM mohla kromě toho zavést také několik opatření v oblasti průmyslových činností, výzkumu a vývoje a režijních nákladů.

2.4.3. PROJEKT „50CO_2CARS“ V OBLASTI VÝZKUMU A VÝVOJE

(56) Záměrem společnosti PSA je, aby součástí její průmyslové restrukturalizace byl také rozvoj nových technologií hybridizace, o nichž francouzské orgány soudí, že by mohly přispět k obnově životaschopnosti této skupiny. Pokud by byl totiž tento projekt v oblasti výzkumu a vývoje úspěšný, skupina PSA by získala možnost zajistit v segmentu B rozsáhlou výrobu hybridních vozidel s dieselovým motorem (s hmotností od 900 kg do 1,3 t) a diverzifikovat tak svou výrobu v segmentu, který je z hlediska zisku strategický. Evropští spotřebitelé dávají sice přednost vozidlům s dieselovým motorem, avšak hlavní součásti ([16]) systému hybridizace by mohly být po určité úpravě použity i na benzinové motory s obdobným výkonem a využívány i na celosvětové úrovni.

(57) Tento projekt v oblasti výzkumu a vývoje, nazvaný „50CO_2Cars“, je zaměřen na návrh a výrobu hybridního hnacího ústrojí (bez nabíjení) pro segment B, které by umožnilo snížit u těchto vozidel emise CO_2 na 50 gramů na km (dále jen „g CO_2/km“) a potažmo dosáhnout i u rodinných vozidel (segment C) emisí přibližně 65 g CO_2/km. Cílem tohoto projektu je zvýšit finanční dostupnost této technologie.

([15]) Do segmentů D a E patří „rodinná“, „silniční“, „MPV“ a „terénní“ vozidla, jejichž rozměry se v Evropě pohybují v průměru od 4,40 do 5 metrů. Do těchto segmentů spadají vozidla Peugeot 508 sedan, 508 SW, 807, 4007 a vozidla Citroën C5 sedan, C5 kombi, DS5, C8, C-Crosser a C6.

([16]) Zásobník, elektrické hnací ústrojí včetně elektronického ovladače a převodník tlaku, který umožňuje využít sítě fungující na principu dvojího tlaku.

(58) Po technické stránce je projekt zaměřen na skloubení nové rodiny dieselových motorů s vysokou energetickou účinností, převodovky s dvojitou spojkou, která je kompatibilní s hybridizací („DCT“), a nízkonákladové technologie elektrické hybridizace.

(59) PSA bude stát v čele konsorcia v oblasti výzkumu a vývoje, které bude vytvořeno za účelem realizace projektu „50CO_2Cars“.

(60) Členy tohoto konsorcia budou rovněž partneři z průmyslového a akademického prostředí: pět velkých podniků (Delphi, Mann & Hummel, Valeo a Rhodia), jeden zástupce malých a středních podniků (CTI), jedno sdružení (IRMA) a čtyři výzkumné instituce (IFPEN, LACCO, IRCELYON a IC2MP).

2.4.4. OBCHODNÍ PLÁN SKUPINY PSA

(61) Obchodní plán skupiny PSA se týká období 2013–2017. Francouzské orgány upřesnily, že podle základního scénáře bude hospodářský výsledek z provozní činnosti skupiny od roku 2014 kladný, a to ve výši [1 200–2 000]* milionů EUR, což představuje [1–5]* % z obratu. Zlepšení životaschopnosti bude především výsledkem interních opatření obsažených v plánu restrukturalizace. Opírá se jednak o významné snížení výrobních nákladů a zlepšení peněžních toků, jednak o myšlenku opětovného zeměpisného soustředění činnosti skupiny PSA. Cílem je dosáhnout do roku 2015 toho, aby bylo 50 % prodeje této skupiny uskutečňováno mimo území Evropské unie, což umožní využít potenciál růstu v určitých oblastech světa (zejména v Číně, Brazílii atd.).

(62) Francouzské orgány předložily obchodní plán skupiny PSA do roku 2017. Předpoklady, o něž se tento plán opírá, zohledňují velikost evropského trhu a tržní podíly skupiny PSA. Tyto předpoklady vycházejí z odhadů, které poskytl Institut *IHS Global Insight*.

(63) Pokud jde o velikost evropského trhu, podle názoru francouzských orgánů lze očekávat, že během roku 2013 bude zaznamenán 2,2 % pokles, který však bude v letech 2014 a 2015 vystřídán růstem o 6 % ročně a následně v letech 2016 a 2017 růstem o 3 % ročně. Tržní podíly skupiny PSA by měly představovat [12–15]* % v roce 2013, [13–16]* % v roce 2014 a [11–15]* % v letech 2015, 2016 a 2017.

(64) Obchodní plán počítá s několika různými scénáři. Podle „základního“ scénáře bude hospodářský výsledek z provozní činnosti skupiny PSA od roku 2014 kladný, a to ve výši [1 200-2 000]* miliard EUR, což představuje [1–5]* % z obratu skupiny. V roce 2017 by měl dosáhnout částky [3 000–3 800] miliard EUR, což představuje [2–6]* % z obratu skupiny PSA. Francouzské orgány zastávají názor, že díky takovéto ziskovosti by měla skupina PSA získat natolik vysoké hodnocení, aby si mohla vlastními silami zajistit refinancování na trzích. Lepší hodnocení skupiny se pak automaticky promítne i do ratingu BPF.

(65) Kromě toho byly zohledněny ještě další scénáře. Podle „nepříznivého“ scénáře by se měl prodej uskutečněný skupinou PSA v Evropě od roku 2013 snižovat (v poměru k základnímu scénáři) o dalších 100 000 vozidel ročně. Dojde-li k „příznivému“ scénáři, evropský prodej uskutečněný skupinou PSA by měl naopak od roku 2013 vzrůst přibližně o 100 000 vozidel ročně. Z předloženého obchodního plánu vyplývá, že hospodářský výsledek z provozní činnosti skupiny PSA by měl být od roku 2014 i při nepříznivém scénáři celkově kladný (ve výši [1–5]* % obratu skupiny PSA) a v roce 2017 by měl dosáhnout [2–6]* %. Současně je však zapotřebí poukázat na skutečnost, že podle prognóz skupiny PSA by měl značně vzrůstat obrat z prodeje mimo Evropu, tedy na trzích, které procházejí růstem. Tento předpoklad svědčí o tom, že navzdory pesimistickým prognózám týkajícím se evropského trhu počítá skupina PSA s nárůstem svého prodeje: jejím cílem je dosáhnout do roku 2015 toho, že 50 % prodeje se bude uskutečňovat mimo Evropu.

(66) Co se týče rozvoje výrobní kapacity skupiny PSA, francouzské orgány předložily dvě tabulky, v nichž je pro každou továrnu znázorněna míra využití „Harbour“ ([17]) v době před restrukturalizací skupiny a po ní. S výjimkou továrny v Poissy se jedná o totožné údaje. Francouzské orgány uvedly, že životaschopnost jednotlivých výrobních středisek nelze posuzovat nezávisle na životaschopnosti celé skupiny PSA. Naopak je nutné, aby byla činnost skupiny PSA v automobilovém průmyslu posuzována v každém segmentu trhu jako celek. Kromě toho francouzské orgány tvrdí, že každé z výrobních středisek má určité portfolio vozidel, jejichž výrobu je schopno zajistit. Mají-li některé z továren nižší či vyšší míru využití, zpravidla se jedná o předvídané a zvládnutelné výkyvy, které souvisí s životním cyklem výrobků.

([17]) Kapacita „Harbour“ představuje standard v daném průmyslovém odvětví. Předpokládá se přitom, že v každé továrně pracují dvě směny, a sice 8 hodin denně a 235 dní ročně. Míra využití Harbour odráží poměr mezi objemem vozidel skutečně vyrobených v každé z továren a kapacitou Harbour.

Tabulka 5

Obrat skupiny PSA předpokládaný v rámci tří scénářů (v milionech eur)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Základní scénář	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Nepříznivý scénář (pokles o 100 000 vozidel ročně)	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]
Příznivý scénář (nárůst o 100 000 vozidel ročně)	[57 000-62 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]	[65 000-70 000]

Tabulka 6

Obrat automobilové divize předpokládaný v rámci tří scénářů (v milionech eur)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Základní scénář	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Nepříznivý scénář (pokles o 100 000 vozidel ročně)	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]
Příznivý scénář (nárůst o 100 000 vozidel ročně)	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]

2.4.5. KOMPENZAČNÍ OPATŘENÍ V PODOBĚ, V JAKÉ JE PŮVODNĚ OZNÁMILY FRANCOUZSKÉ ORGÁNY

(67) Skupina PSA oznámila opatření zaměřená na restrukturalizaci, jimiž sníží svou výrobní kapacitu a své zastoupení na trhu; jedná se zejména o uzavření továrny v Aulnay (která má 3 000 zaměstnanců) a o významné snížení kapacity továrny v Rennes, která povedou ke zrušení přibližně 1 400 pracovních míst. Současně dochází či již došlo k prodeji ziskových aktiv, zejména k otevření kapitálu společnosti GEFCO, prodeji některých nemovitostí a prodeji půjčovny automobilů Citer. Skupina PSA rovněž oznámila, že sníží své investiční výdaje, čímž se její výrobní kapacita sníží na nižší úroveň, než jaká byla původně předpokládána dříve, než se skupina ocitla v nesnázích.

(68) Francouzské orgány kromě toho navrhly následující kompenzační opatření:

— další snížení CAPEX („*kapitálové výdaje*“) (2.4.5.1),

— postoupení kapacity továrny v Sevelnordu konkurentovi (2.4.5.2),

— ukončení vývoje a produkce hybridní technologie plug-in (2.4.5.3),

— určení maximální míry rozšíření BPF (2.4.5.4).

Výše uvedenými opatřeními by měla být doplněna opatření zaměřená na restrukturalizaci, která byla stanovena v rámci původního střednědobého plánu ([18]) (dále jen „střednědobý plán“) z roku 2012.

2.4.5.1. ***Další snižování investic skupiny PSA***

(69) Předpokládá se, že dojde k dalšímu snížení kapitálových výdajů (oproti původnímu střednědobému plánu z roku 2012), a sice o 300 milionů EUR v roce 2013 a o 500 milionů EUR ročně v letech 2014 a 2015. V plánu na období 2013–2015 (kapitálové výdaje a výzkum a vývoj) byl tedy stanoven pokles z původních 9,9 miliard EUR na 8,6 miliard EUR, což znamená, že mezi oběma uvedenými plány došlo ke snížení o 13 %. Jedná se o částku, která je o 27 % nižší než průměrná hodnota z let 2011–2012.

([18]) Střednědobý plán je dokument, který používá finanční ředitelství skupiny PSA za účelem předložení prognóz týkajících se výsledků skupiny v nadcházejících letech.

(70) Investice skupiny PSA by byly tímto způsobem sníženy v průměru z 3,3 miliard EUR ročně na 2,86 miliard EUR ročně. Toto snížení o 1,3 miliardy EUR se bude týkat zejména (z více než 80 %) činnosti, kterou skupina realizuje v automobilovém průmyslu v Evropě.

(71) Francouzské orgány mají za to, že snížení kapitálových výdajů by výrazně omezilo konkurenceschopnost skupiny PSA na trhu. Další snížení kapitálových výdajů a některých investic na výzkum a vývoj by mělo pro skupinu PSA i další vážné negativní dopady. Skupina PSA by byla zejména značně poškozena, pokud jde o její schopnost:

a) naplnit očekávání některých kategorií zákazníků zvláště zaměřených na sortimentový účinek a na technologie, jejichž rozvoj skupina PSA ukončí;

b) reagovat na vývoj, kterým procházejí konkurenti;

c) zajistit vlastními silami produkci určitých atraktivních technologií, jež bude muset kupovat u konkurentů na úkor svých zisků;

d) uplatnit určité daňové pobídky, např. v souvislosti s CO_2 atd.

(72) Toto snížení by mělo především tyto dopady:

— ukončení výroby modelu Citroën C6 k 31. prosinci 2012 a neobnovení výroby modelu Peugeot 607 (segment E) (a);

— předčasné ukončení výroby vozidel Bipper/Nemo, k němuž dojde o dva roky dříve v roce 2015, a neobnovení výroby těchto vozidel (segment B LCV) (b);

— ukončení výroby dieselových motorů s obsahem vyšším než 2 litry (segment D) (c).

a) **Ukončení výroby modelů Citroën 6 – Peugeot 607**

(73) Do uvedeného kompenzačního opatření by spadaly dva aspekty, které by měly dopad i na segment E jako celek:

— k ukončení výroby vozidel Citroën C6, které bylo původně stanoveno na rok 2016, by došlo již v roce 2013; a

— nebyla by obnovena výroba vozidel Citroën C6/Peugeot 607.

(74) Vezmeme-li v úvahu pouze první z výše uvedených aspektů, skupina PSA odhaduje, že by se týkal 3 000 vozidel (což představuje 1 000 vozidel ročně) a že by způsobil snížení obratu o 90 milionů EUR za tři roky. C6 spadá do segmentu E, který je vyhrazen luxusním vozidlům. Podle interních odhadů skupiny PSA by tento segment v roce 2013 zaujímal 5,7 % evropského automobilového trhu.

(75) Francouzské orgány se domnívají, že pokud nebude obnovena výroba luxusních vozidel, pokrytí trhu bude výrazně omezeno. V případě posledního modelu Peugeot (607) představovala možná kapacita 20 000 vozidel ročně, což odpovídá snížení obratu o 500 milionů EUR. V případě posledního modelu Citroën (C6) představovala možná kapacita 7 000 vozidel ročně, což odpovídá snížení obratu o 200 milionů EUR.

(76) Závazek neobnovit výrobu modelů Citroën C6/Peugeot 607 se týká období 2016-2018. Podle číselného odhadu skupiny PSA se tato část daného opatření vztahuje na 40 500 vozidel, což odpovídá obratu 1,05 miliardy EUR. Pokud by PSA neobnovila výrobu těchto modelů, umožnilo by jí to navíc od roku 2013 rezignovat rovněž na související investice (doba potřebná pro vývoj nového vozidla představuje zpravidla tři roky).

(77) Francouzské orgány zastávají názor, že nepřímým účinkem uvedeného kompenzačního opatření by bylo zásadní poškození dobré pověsti skupiny PSA. Vzhledem k neexistenci modelů v segmentu E (a/nebo dostatečně výkonných motorů) by například nebyla s to účastnit se některých nabídkových řízení. Stažení skupiny PSA ze segmentu E by vedlo také k tomu, že by jednotlivci, kteří mají zájem o nabídku ve třídě luxusních vozidel, méně navštěvovali síť skupiny PSA, což by poškodilo snahu skupiny o zlepšení nabídky vlastních značek, a to i v segmentu B (řada DS). Podle odhadu skupiny PSA by se tento negativní dopad týkal výběrových řízení na vozové parky v počtu 2 000 vozidel ročně, což by odpovídalo snížení obratu o 30 milionů EUR, tedy celkem 180 milionů EUR za 12 000 vozidel.

(78) Skupina PSA odhaduje, že celkové dopady uvedeného kompenzačního opatření by představovaly snížení obratu o 1,32 miliardy EUR.

b) **Ukončení výroby modelu Bipper/Nemo a její neobnovení**

(79) Bipper/Nemo je užitkové vozidlo, které je uváděno na trh pod dvěma různými názvy. Navrhované opatření zahrnuje dva aspekty:

— upuštění od obnovení výroby (ve smyslu uvedení nové řady) vozidel Bipper/Nemo od roku 2017, což se projeví snížením obratu, které PSA odhaduje na 1 miliardu EUR, a

— k ukončení výroby stávajících vozidel Bipper/Nemo, k němuž mělo dojít až v roce 2017, by došlo již v roce 2015, což by se projevilo snížením obratu odhadovaným na 560 milionů EUR.

(80) V roce 2012 prodala PSA 35 650 vozidel Bipper/Nemo (16 678 osobních vozidel Bipper (dále jen „osobní vozidla“) a užitkových vozidel Bipper (dále jen „užitková vozidla“) a 18 972 vozidel Nemo (osobních i užitkových vozidel dohromady) s průměrným příjmem na jednotku ve výši 8 950 EUR, což odpovídá celkovému obratu 319 milionů EUR ročně.

(81) Modely užitkových vozidel Bipper/Nemo spadají do segmentu B LCV ([19]): v roce 2012 zaujímal tento segment 3,7 % evropského trhu v oblasti lehkých užitkových vozidel. Podíl skupiny PSA na tomto trhu představoval 49 %. V roce 2012 uvedla skupina PSA na trh 26 674 užitkových vozidel Nemo/Bipper, což odpovídá 54 514 jednotkám na trhu. V roce 2012 prodala skupina PSA 8 976 verzí osobních vozidel (což odpovídá 10 % tržnímu podílu).

(82) Francouzské orgány uvádějí, že uvedením těchto vozidel na trh by nevznikl po dobu životnosti daných vozidel čistý zisk, zejména proto, že modely nejsou na počátku své životnosti okamžitě ziskové. Tato vozidla by tedy byla zdrojem zisku až počínaje první generací.

(83) Skupina PSA odhaduje, že uvedené kompenzační opatření by způsobilo pokles jejího obratu o 1,56 miliardy EUR.

c) **Dieselové motory s objemem vyšším než 2 litry**

(84) Toto navrhované kompenzační opatření si klade za cíl ukončení výroby motorů s objemem vyšším než 2 litry s vyhlídkou na normu EURO 6. Francouzské orgány uvádějí, že skupina PSA disponuje průmyslovými prostředky k výrobě těchto motorů, zejména verze EURO 6 motoru DW12. Na rozdíl od svých konkurentů nevyrábí benzinové motory s objemem vyšším než 2 litry (pouze benzinové motory s objemem nejvýše 1,6 litru turbo). Toto opatření by se tedy týkalo zejména segmentu D.

(85) V roce 2012 zaujímal prodej osobních vozidel, který realizovala skupina PSA v segmentu D, 1 % evropského trhu (tj. 150 000 vozidel). V nejpříznivějších letech dosáhl počet osobních vozidel skupiny PSA vybavených motorem s objemem vyšším než 2 litry nejvýše 30 000. Ve svých odhadech týkajících se dopadu daného opatření uvedla skupina PSA číslo 10 000 vozidel ročně, což představuje přibližně 20 % segmentu D.

(86) Z údajů z let 2011 a 2012 týkajících se registrace osobních vozidel s dieselovým motorem s objemem vyšším než 2 litry PSA odhaduje, že zvýšení nabídky osobních vozidel s hybridním dieselovým pohonem typu plug-in by vedlo k tomu, že počet vozidel vybavených motorem s objemem válců větším než 2 litry (nebo s obdobným výkonem) by v případě skupiny PSA činil 30 000– 40 000 jednotek. Francouzské orgány tvrdí, že toto opatření by se týkalo 10 000 vozidel ročně, což odpovídá snížení ročního obratu o 200 milionů EUR.

2.4.5.2. ***Postoupení kapacity továrny v Sevelnordu konkurentovi***

(87) V rámci tohoto opatření by skupina PSA vzdala kapacity továrny v Sevelnordu ve prospěch společnosti Toyota. Továrna v Sevelnordu byla zřízena v roce 1988 v rámci rozšíření činností Société Européenne de Véhicules Légers (Evropská společnost pro lehká vozidla, dále jen „Sevel“), se společnou majetkovou účastí („joint-venture“, dále jen „společný podnik“) skupiny, Fiat. V roce 2011 měla tato továrna 2 700 zaměstnanců a vyráběla v průměru 420 vozidel denně (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). V roce 2011 v ní bylo vyrobeno celkem 94 843 vozidel.

([19]) Zkratka převzatá z anglického názvu „*Light Commercial Vehicles*“. Ve francouzštině je používán výraz „VUL“ („véhicule utilitaire léger“ – lehké užitkové vozidlo).

(88) V době, kdy si společnost Fiat přála ukončit své partnerství se skupinou PSA týkající se společného podnikání v továrně v Sevelnordu, podepsala skupina PSA dohodu o spolupráci se společností Toyota. Podle této dohody měla skupina PSA vyrábět lehká užitková vozidla, která měla Toyota uvádět na evropský trh pod svou vlastní značkou. To by společnosti Toyota umožnilo zajistit si s nepříliš vysokými náklady početnou klientskou základnu.

(89) V rámci výše uvedené dohody měla skupina PSA nejprve (od druhého čtvrtletí roku 2013) dodávat lehká užitková vozidla na základě svých stávajících tříd Peugeot Expert a Citroën Jumpy (dále jen „nabídka G9“). Dohoda se dále týkala rovněž spolupráce v oblasti příští generace vozidel, jež má skupina PSA vyrábět (dále jen „nabídka K0“).

(90) Podle francouzských orgánů skupina PSA odhaduje, že i za předpokladu, že by nedošlo k uzavření dohody se společností Toyota, by byla skupina s to sama zajistit životaschopnost své výroby lehkých užitkových vozidel. Dohoda s Toyotou nebyla tedy nezbytnou podmínkou pro zachování provozu této továrny.

(91) Francouzské orgány uvádějí, že dotyčné opatření přispělo ke snížení podílu skupiny PSA na trhu, což přineslo přímý prospěch jejím konkurentům, neboť:

a) skupina PSA by postoupila téměř 30 % výrobní kapacity továrny v Sevelnordu společnosti Toyota;

b) díky zmíněné dohodě by mohla společnost, Toyota, která je významným konkurentem PSA, vstoupit na trh, na němž nebyla zatím zastoupena, a rozšířit svou nabídku užitkových vozidel;

c) tato dohoda přináší společnosti Toyota přímou a nepochybnou konkurenční výhodu, neboť jí umožňuje získat značnou část zisku z vozidel, která jsou předmětem dohody, a také získat a udržet si zákazníky na trhu, k němuž neměla do té doby přístup;

d) Dané opatření se týká jednoho z trhů, na nichž je skupina PSA velmi významně zastoupena (21 % na úrovni Evropy roku 2011).

(92) Z hlediska obratu je dopad daného opatření odhadován na 443 miliony EUR.

2.4.5.3. ***Ukončení vývoje a produkce hybridní technologie plug-in***

(93) Podíl skupiny PSA na trhu by se snížil ukončením platnosti dohody, kterou tato skupina uzavřela dne 25. října 2011 se společností BMW a jejímž předmětem bylo zřízení společného podniku za účelem vývoje a výroby technologie určené pro hybridní a elektrická vozidla.

(94) V rámci tohoto společného podniku byly vyvíjeny a vyráběny veškeré elektrické díly nezbytné pro elektrická hnací ústrojí. Skupina PSA a BMW investovaly přes 100 milionů EUR do tohoto projektu, který na konci roku 2011 zaměstnával 400 spolupracovníků ve výzkumném a vývojovém středisku v Mnichově. Ukončení uvedeného společného podniku by mělo za následek odstoupení skupiny PSA ze segmentu hybridních vozidel typu „plug-in“ na základě vypovězení dohody o společném podniku s BMW (segment C).

(95) Francouzské orgány uvádějí, že ukončením společného podniku by se skupina PSA definitivně stáhla ze segmentu považovaného za strategický, a do roku 2016 by ztratila přístup k přibližně 6 % trhu. Ukončením dohody by skupina PSA ztratila i posílení image značky, které vyplývalo z jejího postavení partnera společnosti BMW.

(96) Odstoupení skupiny PSA ze společného podniku se společností BMW by mělo dvojí dopad:

a) Zaprvé, oznámení týkající se ukončení výroby hybridní technologie *plug-in* by poškodilo dobré jméno skupiny v tomto segmentu a v důsledku toho by mohlo od roku 2013 narušit prodej hybridních vozidel s dieselovým motorem, který uskuteční skupina PSA. Skupina PSA (na základě 10 % objemu) odhaduje, že tento dopad by se týkal 3 000 vozidel ročně, což by představovalo snížení ročního obratu o 60 milionů EUR;

b) Zadruhé, ukončení vývoje hybridní technologie *plug-in*, která měla být původně uvedena na trh v roce 2016, by se projevilo snižováním výroby vozidel v průměru o 20 000 za tři roky, což představuje snižování obratu v průměru o 400 milionů EUR ročně.

(97) Celkový dopad tohoto opatření odhaduje skupina PSA na 1,56 miliardy EUR obratu.

2.4.5.4. ***Závazek týkající se maximální míry rozšíření BPF***

(98) Francouzské orgány předpokládají, že bude přijat závazek týkající se maximální míry rozšíření ([20]). Podle francouzských orgánů se tato míra v posledních letech velmi zvýšila, a to jak u BPF, tak i u jejích konkurentů. Zejména, jak vyplývá z níže uvedené tabulky 6, se tato míra zvýšila v případě BPF z 27,5 % v roce 2009 na 29,8 % v roce 2012; v případě RCI Banque SA ([21]) se ve stejném období zvýšila z 30,0 % na 35,0 %.

(99) Francouzské orgány zamýšlejí přijmout tento závazek zejména proto, že se domnívají, že míru rozšíření lze snadno kontrolovat a tuto kontrolu lze provádět z veřejných zdrojů.

(100) Tento závazek by byl upraven odlišně pro rok 2013 a odlišně pro léta 2014 a 2015. Co se týče roku 2013, je navrhováno, aby v žádné z evropských zemí (v rozsahu G10 ([22])), v nichž BPF působí, nebyla překročena míra H2 2012 navýšená o stupeň flexibility + 1 bodu rozšíření.

(101) Co se týče následujících období, francouzské orgány se domnívají, že s ohledem na rychlý rozvoj daného odvětví, je nutné stanovit, jakým způsobem bude závazek BPF na tento rozvoj reagovat. Navrhují tedy, aby byla míra rozšíření BPF dosažená v roce „n–1“ upravována takovým způsobem, že maximální míra rozšíření za rok „n“ bude stanovena podle výkyvů, jichž tato míra dosáhla u evropských konkurentů BPF v roce „n–1“. Toto opatření by zabránilo tomu, aby BPF ztratila možnost reagovat na tendence projevující se v konkurenčním prostředí, které ji obklopuje.

(102) Znamenalo by to tedy, že od 31. prosince 2013 by se závazek týkající se maximální míry rozšíření BPF na rok „n“ v rozsahu G10 rovnal míře, jíž BPF dosáhla v tomtéž rozsahu v roce „n–1“, upravené v závislosti na vývoji míry rozšíření v porovnání s rokem „n–1“, přičemž by však tato úprava nesměla vést ke snížení míry penetrace pod práh určitého minima. Pro účely vzájemného porovnání je zde navržen segment RCI Banque SA „Západní Evropa“ a segment Volkswagen Financial Services (VWFS) „Evropa“. Aby se vyloučil vliv nahodilých změn u konkurentů a zohlednila se míra rozšíření BPF, která je v současnosti nižší než u jejích konkurentů, by však byla stanovena spodní prahová hodnota míry rozšíření v maximální výši 32,4 %, což by odpovídalo míře rozšíření zaznamenané v G10 ve druhém pololetí roku 2012.

Tabulka 7

Míra rozšíření BPF pro nová vozidla podle zemí a globálních zeměpisných oblastí (v %)

	Horní prahová hodnota H2 2012*	Stupeň flexibility	Maximální navrhovaná hodnota*
Německo	[…]	+ 1,0	[…]
Rakousko	[…]	+ 1,0	[…]
Belgie	[…]	+ 1,0	[…]
Itálie	[…]	+ 1,0	[…]
Španělsko	[…]	+ 1,0	[…]
Nizozemsko	[…]	+ 1,0	[…]
Portugalsko	[…]	+ 1,0	[…]
Švýcarsko	[…]	+ 1,0	[…]
Francie	[…]	+ 1,0	[…]
Velká Británie	[…]	+ 1,0	[…]

([20]) Tento koeficient se vypočte jako podíl mezi prodejem vozidel financovaných z půjček banky BPF a celkovým prodejem, který uskutečnila skupina PSA.

([21]) RCI Banque SA je 100 %dceřinou společností se Renault SAS. RCI Banque zajišťuje financování prodeje značek skupiny Renault a skupiny Nissan.

([22]) Německo, Rakousko, Belgie, Itálie, Španělsko, Nizozemsko, Portugalsko, Švýcarsko, Francie, Velká Británie.

	Horní prahová hodnota H2 2012*	Stupeň flexibility	Maximální navrhovaná hodnota*
Souhrnná hodnota za G5 ([1])	33,3	+ 1,0	34,3
Souhrnná hodnota za M5 ([2])	27,3	+1,0	28,3
Souhrnná hodnota za G10 ([3])	32,4	+1,0	33,4

([1]) Souhrnná hodnota za G5 se týká následujících zemí: Francie, Německo, Itálie, Španělsko a Velká Británie.
([2]) Souhrnná hodnota za M5 se týká následujících zemí: Belgie, Nizozemsko, Švýcarsko, Rakousko a Portugalsko.
([3]) Souhrnná hodnota za G10 se týká deseti zemí uvedených v této tabulce.

2.4.6. ODHAD NÁKLADŮ NA RESTRUKTURALIZACI A JEJICH FINANCOVÁNÍ

(103) Náklady na restrukturalizaci činí podle odhadu 1 708,9 milionu EUR. Zahrnují tato plánovaná opatření: ukončení výroby v továrně v Aulnay, která zaměstnává 3 000 osob, k němuž má dojít v roce 2014, soustředění výroby v pařížském regionu do Poissy a revitalizaci továrny v Aulnay. V období 2012-2017 by měly tyto náklady podle odhadu činit [400–500]* milionů EUR. Náklady na úpravu průmyslového zařízení továrny v Rennes, jehož důsledkem bude snížení počtu pracovních míst o 1 400 na 5 600 zaměstnanců, se pro období 2012–2017 odhadují na [100–200]* milionů EUR. Úprava struktur skupiny PSA, prováděná na základě dohody GPEC 1 a 2 („Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences" – anticipativní řízení zaměstnanosti a kompetencí) bude spojena s celkovými náklady, jejichž výše na období 2012 a 2013 je odhadována na [500–600]* milionů EUR. Je třeba uvést, že plány GPEC 1 a 2 a náklady na restrukturalizaci továren v Aulnay a Rennes se vzájemně nepřekrývají. Náklady na další opatření, zejména na restrukturalizaci obchodní činnosti v Evropě a na snížení počtu zaměstnanců společnosti PCR (Peugeot Citroën Retail), které v rámci sítě koncesionářů přísluší skupině PSA, především pro oblast jižní Evropy, se odhadují na [100–200] milionů EUR. A konečně náklady na činnost PSA v rámci projektu „50CO_2Cars" činí [300–400]* milionů EUR.

(104) Za účelem pokrytí nákladů na restrukturalizaci zavedla skupina PSA od počátku roku 2012 program prodeje aktiv, díky němuž získala následující zdroje:

a) Prodej společnosti Gefco v prosinci 2012: 878 milionů EUR ([23]);

b) Prodej společnosti Citer v únoru 2012: 449 milionů EUR;

c) Prodej nemovitostí (včetně sídla společnosti) během roku 2012: 628,7 milionů EUR.

(105) Francouzské orgány uvádějí, že skupina PSA již uvolnila částku 1,956 miliardy EUR volných peněžních toků, která bude reinvestována do restrukturalizace skupiny PSA a umožní obnovit její životaschopnost.

(106) Pokud jde o likviditu, dohoda New Club Deal umožnila získat 11,6 miliardy EUR od soukromých bank, které přispějí k financování skupiny po dobu její restrukturalizace.

2.5. *PLÁN ŽIVOTASCHOPNOSTI BPF*

(107) Plán, který předložily francouzské orgány, obsahuje finanční prognózy a plán financování BPF do konce roku 2015. Návratnost vlastního kapitálu BPF bude podle francouzských orgánů činit v roce 2014 [5–10]* % a v roce 2016 [10–20]* %. Francouzské orgány přitom připomínají, že podle rozhodovací praxe Komise se návratnost vlastního kapitálu považuje za natolik vysokou, aby prokázala životaschopnost banky, pokud činí 8 až 12 %.

2.5.1. FINANČNÍ PLÁN

(108) BPF má v úmyslu dlouhodobě navýšit své bankovní financování, a sice z [0–5]* miliard EUR na konci roku 2012 na [5–10]* miliard EUR na konci roku 2015. Kromě toho zavedla banka rovněž vkladový produkt určený jednotlivcům, přičemž v roce 2015 by financování z tohoto produktu mělo podle finančních prognóz činit [800–900]* milionů EUR (v porovnání s nulovým stavem z konce roku 2012). Ve stejném období dojde ke snížení financování získaného prostřednictvím sekuritizace a emisí EMTN.

([23]) Čistý převod výdajů ve výši 797 milionů eur navýšený o mimořádnou dividendu ve výši 100 milionů eur a snížený o částku 19 milionů eur, která odpovídá ztrátě peněžního toku.

Tabulka 8

Stav peněžních toků BPF před zahájením restrukturalizace*

[…]*

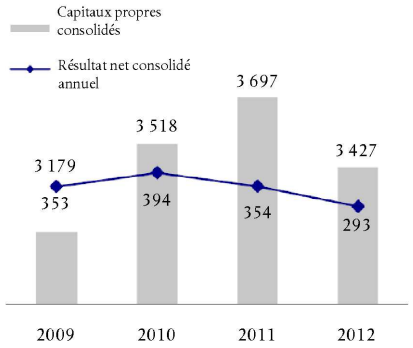
(109) Předpokládá se, že celková bilance banky a potažmo její potřeba financování se bude během období, na nějž se vztahuje prognóza, postupně zvyšovat, a sice z 27 186 milionů EUR na konci roku 2012 na [> 28 000] milionů EUR na konci roku 2015.

2.5.2. ZISKOVOST A SOLVENTNOST

(110) Jak znázorňuje níže uvedený graf 1, v minulosti byla BPF zisková. Na konci roku 2012 dosahovala míra kapitalizace měřená pomocí ukazatele „základní kapitál tier 1“ ([24]), 13 %.

Graf 1

Vývoj ziskovosti BPF



(111) Jak je znázorněno níže v tabulce 8, banka předpokládá, že po dobu restrukturalizace skupiny bude i nadále vykazovat zisk.

Tabulka 9

Prognózy ziskovosti BPF

(%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Návratnost vlastního kapitálu (RoE)*	8.0	[4-6]	[6-8]	[8-10]	[10-12]	[10-12]

(112) Z poskytnutých informací vyplývá, že zastavení činnosti BPF by nemělo způsobit věřitelům žádnou ztrátu. Při zátěžovém scénáři by mělo být díky postupné likvidaci umožněno zachovat po dobu tří let likvidační zůstatek ve výši od [1–3]*miliard do [2–4]* miliard EUR, a to podle míry uplatněné zátěže.

(113) Aktiva BPF mají velmi krátkou splatnost, která je v průměru kratší než u pasiv.

(114) Náklady na riziko banky se zvýšily z […]* v roce 2011 na […]* v roce 2012. Pochybná aktiva se postupně zvyšovala, a sice z 3 % na konci roku 2008 na 4,2 % na konci roku 2012.

([24]) *Základní kapitál Tier 1* je ukazatel kapitálové přiměřenosti, který umožňuje hodnotit kapitálovou přiměřenost bank. Jedná se o poměr mezi vlastním kapitálem a drženými aktivy (rizikově váženými).

2.5.3. MÍRA ROZŠÍŘENÍ

(115) Francouzské orgány uvádějí, že BPF, jejíž míra rozšíření v oblasti prodeje automobilů skupiny PSA dosahovala (v roce 2012) přibližně 29,8 %, financuje značnou část poptávky po vozidlech vyrobených skupinou PSA a rozhodujícím způsobem se podílí na financování obchodní činnosti této skupiny a celého odvětví automobilového průmyslu, který zahrnuje i sítě koncesionářů a zákazníky.

(116) Tvrdí, že podle prognózy lze předpokládat, že míra rozšíření bude v porovnání s hodnotou z roku 2011 trvale mírně stoupat, a to až do roku 2017. Tento vývoj je založen na několika faktorech:

a) z daného sektoru se postupně částečně stahují tradiční banky, což je dáno situací, kdy jejich bilance podléhají selektivnímu řízení z důvodu různých finančních a kapitálových omezení vyplývajících zejména z přijetí pravidel Basilej III;

b) finanční potřeby spotřebitelů se mění v důsledku výrazného snižování kupní síly v Evropě;

c) úrokové sazby dosáhly historického minima, takže nákupy automobilů jsou ve vyšší míře financovány z půjček, a konečně

d) automobil je stále častěji vnímán jako běžné spotřební zboží ve smyslu „*commodity*“ a jeho pořízení proto bývá často financováno z půjček či na splátky.

(117) V níže uvedené tabulce 9 je znázorněn vývoj míry rozšíření BPF podle zeměpisných oblastí a podle segmentů (B, C, D, H a segment užitkových vozidel) (zkratka AP znamená „Automobile Peugeot“, zkratka AC „Automobile Citroën“).

Tabulka 10

Míra rozšíření BPF podle geografických oblastí, podle segmentů vozidel a podle značek (v %)

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Francie						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Užitková vozidla						
Celkem						
Velká Británie						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segment D						
Segment H						
Užitková vozidla						
Celkem						
Německo						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Užitková vozidla						
Celkem						
Itálie						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Užitková vozidla						
Celkem						
Španělsko						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Užitková vozidla						
Celkem						
Celkem G5						
Segment B	[28-33]	[31,6-36,6]	[33,1-38,1]	[26,5-31,5]	[29-34]	[34,4-39,4]
Segment C	[20,4-25,4]	[21,6-26,6]	[22,7-27,7]	[18,9-23,9]	[25,5-30,5]	[29,1-34,1]

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

2.5.4. ZÁVISLOST SKUPINY

(118) Podle názoru francouzských orgánů existuje vzájemná souvislost mezi ratingovou známkou BPF a hodnocením PSA, o čemž svědčí i úzká vazba mezi výnosy z dluhopisů skupiny a banky.

(119) Také ratingové agentury poukazují ve svých zprávách na souvislost mezi hodnocením PSA a ratingovou známkou BPF, přičemž uvádějí, že rozpětí mezi známkou skupiny a známkou kaptivní banky představuje nejvýše dva stupně ([25]). Dne 14. února 2013 se ratingová známka BPF snížila na stupeň „*non investment grade*".

2.6. *STÍŽNOST*

(120) Anonymní stěžovatel se domnívá, že díky záruce poskytnuté francouzským státem bude BPF schopna nabídnout koncesionářům a zákazníkům PSA zajímavější podmínky pro úvěr, než jaké jim mohou nabídnout kaptivní banky konkurenčních výrobců automobilů.

3. **DŮVODY, KTERÉ VEDLY K ZAHÁJENÍ VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ**

(121) Pochyby, které vyjádřila Komise v rozhodnutí o zahájení řízení, mají následující odůvodnění:

3.1. *PLÁN ŽIVOTASCHOPNOSTI BPF*

(122) Co se týče plánu životaschopnosti BPF, který je třeba zkoumat ve světle Sdělení o bankovnictví, vyjádřila Komise své pochyby plynoucí z nejistoty týkající se celkové životaschopnosti skupiny PSA.

3.2. *PLÁN RESTRUKTURALIZACE SKUPINY PSA*

(123) Co se týče plánu restrukturalizace průmyslové skupiny, který je třeba zkoumat ve světle výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci", Komise má za to, že je namístě vznést pochyby týkající se následujících bodů:

3.2.1. POCHYBY TÝKAJÍCÍ SE OBNOVENÍ ŽIVOTASCHOPNOSTI

(124) Komise měla v úmyslu shromáždit vyjádření třetích osob k těmto bodům:

a) Prognózy týkající se vývoje trhu s automobily v Evropě a ve zbývajících částech světa, zejména v tom smyslu, zda mají tyto prognózy dostatečně konzervativní povahu.

([25]) Podle agentury Moody's představuje toto rozpětí v současné době tři *notches*, což je výsledkem záruky, která byla BPF udělena.

b) Opatření týkající se restrukturalizace, která jsou navrhována pro účely obnovení životaschopnosti skupiny PSA.

c) Podíl projektu „50CO_2Cars“ na obnově životaschopnosti, zejména co se týče otázky, zda je tento způsob investování do výzkumu a vývoje, jehož cílem je zavedení výzkumného programu v oblasti *„mild-hybridation“*, v souladu se skutečností, že bylo současně oznámeno ukončení vývoje hybridní technologie *„plug-in“*, kterou si měla skupina podle informací již osvojit.

3.2.2. POCHYBNOSTI TÝKAJÍCÍ SE KOMPENZAČNÍCH OPATŘENÍ

(125) Komise se rozhodla shromáždit vyjádření třetích osob k otázce, zda lze předložená opatření kvalifikovat ve světle „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“ jako kompenzační opatření, a také ke kvantifikaci těchto opatření a k posouzení jejich úměrnosti rizikům narušení hospodářské soutěže v důsledku udělení podpor.

4. **PŘIPOMÍNKY FRANCIE K ROZHODNUTÍ O ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ**

4.1. *K VÝŠI PODPORY*

(126) Francouzské orgány mají za to, že výše podpory nemůže odpovídat nominální hodnotě záruky, že u emisí BPF bude nutná přirážka za likviditu a přirážka za pohyblivé riziko, a to zcela jistě nad hranici 24 bazických bodů, které byly zaznamenány v okamžiku emise díky podpoře na záchranu, a že za referenční období pro účely zohlednění vývoje výnosů BPF by mělo být považováno období tří měsíců.

(127) Podle francouzských orgánů by v daném případě nebyly splněny dvě kumulativní podmínky, při jejichž splnění lze mít za to, že částka podpory se rovná výši částky kryté zárukou, to jest zvláště vysoká pravděpodobnost, že dlužník nebude schopen splatit půjčku krytou zárukou, a existence mimořádných okolností. Částka podpory, která je obsažena v záruce poskytnuté státem, by tedy odpovídala rozdílu mezi celkovými finančními náklady vyplývajícími ze záruky a zárukou jako takovou, a celkovými finančními náklady, které by podniku vznikly, pokud by záruku neobdržel.

(128) Francouzské orgány se dále domnívají, že předpoklad, podle něhož vznikly na straně BPF dodatečné náklady ve výši 40 bazických bodů, je podložený. U emisí, které provedla BPF dne 25. března 2013, by tomu tak skutečně bylo za zvláště příznivých tržních podmínek. Rozpětí ve vztahu k francouzským státním dluhopisům v okamžiku této emise (24 bazických bodů), dosáhla historického minima. Francouzské orgány mají například za to, že investoři by za normálních okolností měli požádat o vyšší odměnu u kaptivní banky z odvětví automobilového průmyslu než u veřejných institucí, např. u UNEDIC ([26]) nebo CADES ([27]), a to tím spíše, že by měli k dispozici linky umožňující provést tento druh transakcí s CADES nebo UNEDIC a naopak pro operace s BPF tyto linky mít k dispozici.

(129) A konečně referenční období, které navrhují francouzské orgány (tedy období od 12. července do 16. října 2012), by bylo optimální pro zachycení skutečného stavu výnosů z dluhopisů BPF na trzích, neboť zohledňuje potíže, v nichž se ocitla skupina PSA, nikoliv oznámení o záruce poskytnuté státem.

4.2. *K OTÁZCE ŽIVOTASCHOPNOSTI BPF*

(130) Francouzské orgány berou na vědomí stanovisko Komise, podle něhož nemá BPF žádné problémy v oblasti kapitálové přiměřenosti ani ziskovosti a v oblasti likvidity čelí problémům pouze proto, že je vzájemně propojena se skupinou PSA.

(131) Přesto si však přejí uvést následující poznámky:

a) Rozvaha BPF se bude podle mínění francouzských orgánů i nadále zvyšovat jen mírně, což je v souladu s očekáváním inflace. Toto zvýšení je důsledkem zhoršování makroekonomických podmínek a také skutečnosti, že spotřebitelé stále častěji financují pořízení vozidel z úvěrů.

b) Na argument Komise, podle něhož je třeba zamezit tomu, aby BPF financovala nekvalitní úvěry s cílem uměle zvýšit obrat skupiny PSA, odpovídají francouzské orgány takto:

([26]) Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Národní mezioborová unie pro zaměstnanost v průmyslu a obchodu)

([27]) Caisse d'amortissement de la dette sociale (Fond pro splácení sociálních dluhů)

— jediným cílem kompenzačního opatření zaměřeného na BPF je snížit konkurenční intenzitu jejího chování a omezit její podíl na trhu;

— míra „*non performing loans*“ (úvěrů v selhání), která dosahuje přibližně 4 %, se během posledních tří let příliš nezměnila;

— BPF definuje svou politiku rizik nezávislým způsobem a pod dohledem orgánu obezřetnostního dohledu.

Míru selhání úvěrů bedlivě sledují ratingové agentury spolu s výborem pro audit BPF, a proto je jakákoliv změna politiky rizik dané banky podle názoru francouzských orgánů vyloučena.

4.3. *K OBNOVENÍ ŽIVOTASCHOPNOSTI SKUPINY PSA*

4.3.1. K PROGNÓZÁM TÝKAJÍCÍM SE VÝVOJE TRHU

(132) Francouzské orgány se zaprvé domnívají, že prognózy, které poskytla skupina PSA, by neměl vyvrátit ani vývoj trhu v prvním čtvrtletí roku 2013, ani předpokládaný rozdíl mezi odhadem výsledků za rok 2012 a skutečnými výsledky dosaženými v témže roce.

(133) Francouzské orgány tvrdí, že postupný pokles prodeje 2013 v roce skupina PSA předvídala. Stejně jako ústav *IHS Global Insight* se domnívala, že v období let 2012-2013 dosáhne pokles trhu konečné hodnoty 4 %.

(134) Francouzské orgány předložily aktualizované finanční projekce, které se opíraly o méně optimistické předpoklady než projekce uvedené v 54. až 58. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení. Strategická orientace, která je popsána v týchž bodech odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, zůstává nezměněna.

(135) Změny provedené v těchto projekcích jsou důsledkem aktualizace prognózy vývoje trhu, kterou pod názvem „Europe 30“ vypracoval ústav *IHS Global Insight*. Tyto změny se týkají obratu dosaženého v automobilovém průmyslu, který byl v době přípravy prognózy nižší.

(136) Aktualizován byl rovněž „nepříznivý“ scénář, podle něhož se měl prodej uskutečněný skupinou PSA v Evropě od roku 2013 snižovat (v porovnání se základním scénářem) o dalších 100 000 vozidel ročně.

Tabulka 11

Velikost evropského trhu podle prognóz IHS Global Insight a podíl PSA na trhu

	2013	2014	2015	2016	2017
Velikost evropského trhu (Europe 30) podle odhadu *IHS Global Insight* v dubnu 2013 (v tisících vozidel)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Podíl PSA na evropském trhu*	[10-14]%	[10-14]%	[10-14]%	[9-13]%	[9-13]%

Tabulka 12

Předpokládaný obrat skupiny PSA (v milionech eur)

	2013	2014	2015	2016	2017
Základní scénář v rozhodnutí o zahájení řízení*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Aktualizovaný základní scénář*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[59 000-64 000]	[60 000-65 000]
Aktualizovaný nepříznivý scénář (rozdíl -100 000 vozidel ročně)*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-70 000]	[60 000-65 000]

Tabulka 13

Předpokládaný obrat skupiny PSA v automobilové divizi (v milionech eur)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Základní scénář v rozhodnutí o zahájení řízení*	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Aktualizovaný základní scénář*	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]
Aktualizovaný nepříznivý scénář (rozdíl -100 000 vozidel ročně)*	[35 000-40 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]

(137) Co se týče peněžních toků, aktualizace se promítla do snížení peněžních toků z provozních činností, zatímco peněžní toky z investičních činností zůstaly nezměněny. Z uvedeného vyplývá, že předpokládaná míra dluhu […]* je vyšší než odhad uvedený v rozhodnutí o zahájení řízení, přičemž míra dluhu předpokládaná podle základního scénáře je vyšší než míra, která byla v předchozí době předpokládána pro případ nepříznivého scénáře.

(138) PSA předložila rovněž prognózy týkající se čistého dluhu ve scénáři předpokládajícím větší zátěž, kdy by se prodej uskutečněný v Evropě skupinou PSA snižoval (v porovnání se základním scénářem) od roku 2013 o dalších 200 000 vozidel ročně. V níže uvedené tabulce 14 jsou znázorněny výše čistého dluhu v různých scénářích. Podle číselných údajů, které poskytla PSA, se čistý dluh […]* zvyšuje v důsledku zátěžového faktoru, který odpovídá 100 000 vozidlům, o [200–400]* milionů EUR ročně.

Tabulka 14

Výše čistého dluhu […]* v milionech eur

	2013	2014	2015	2016	2017
Základní scénář v rozhodnutí o zahájení řízení	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aktualizovaný základní scénář	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2013	2014	2015	2016	2017
Aktualizovaný nepříznivý scénář (rozdíl -100 000 vozidel ročně)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aktualizovaný scénář pro větší zátěž (rozdíl -200 000 vozidel ročně)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(139) Francouzské orgány se navíc domnívají, že předpoklad týkající se obnovení dlouhodobé životaschopnosti skupiny PSA by neměl být postaven na obratu této skupiny, nýbrž na jejím hospodářském výsledku z provozní činnosti. Tento výsledek byl během zasedání dozorčí rady, které se konalo dne 6. listopadu 2012, odhadnut na [1 000–2 000]* milionů EUR ztráty, přičemž výsledek, jehož bylo nakonec dosaženo, odpovídá ztrátě ve výši 1 504 milionů EUR (rozdíl je tedy nižší než [0–3] %).

(140) Francouzské orgány se navíc domnívají, že prognózy vývoje trhu, o něž se skupina PSA opírala, jsou velmi střízlivé, a současně poukazuje na neúplnost a spornou povahu číselných údajů analytiků, které byly základem pro vývody Komise.

(141) Všechny zúčastněné subjekty se ostatně domnívají, že trh již dosáhl spodní prahové úrovně a nyní již může pouze stoupat. Analýzy z poslední doby obecně ([28]) zdůrazňují, že makroekononomické podmínky v Evropě se v příštích letech budou zlepšovat. Podle mínění francouzských orgánů by se toto zlepšení mělo projevit i v automobilovém průmyslu.

(142) A konečně se francouzské orgány domnívají, že způsob, jakým Komise přistupovala k výběru hodnocení finančních analytiků, nebyl reprezentativní, neboť vyloučila hodnocení, která se blížila prognózám poskytnutým skupinou PSA. V každém případě francouzské orgány poukázaly na skutečnost, že použití finančních analýz pro účely hodnocení střednědobého plánu restrukturalizace nebylo vhodné. Zastávají totiž názor, že úkolem finančních analytiků je poskytovat doporučení k nákupu či prodeji cenných papírů podle určeného kurzového cíle. Nezaměřují se tedy v zásadě na prognózy objemu prodeje ani na odhady obratu. Velmi často se proto stává, že jejich komentáře se neopírají o základní ekonomické veličiny.

(143) Francouzské orgány se proto domnívají, že namísto hypotéz finančních analytiků se legitimním základem pro zavedení plánu restrukturalizace měly stát prognózy vyhotovené ústavem *IHS Global Insight*, na něž by se uplatnil faktor zátěže.

(144) A konečně francouzské orgány zdůrazňují, že soukromý sektor je přesvědčen o tom, že skupina PSA je s to obnovit svou životaschopnost. Toto přesvědčení se projevilo především posílením spolupráce mezi PSA a GM, které podepsaly dne 20. prosince 2012 konečné dohody týkající se tří projektů na výrobu vozidel a na vytvoření společného podniku v oblasti nákupů. Dalším projevem důvěry trhu ve zlepšení situace, je bankovní financování ve výši 11,6 miliardy EUR, které získala BPF. Ostatně i sekuritizační transakce, které BPF v nedávné době uskutečnila, dokládají, že na trhu neexistují obavy z rizika spojeného s automobilovým průmyslem.

4.3.2. K MÍŘE VYUŽITÍ KAPACIT SKUPINY PSA A K DIVERZIFIKACI JEJÍHO PRODEJE

(145) Francouzské orgány jsou toho názoru, že obavy, které Komise projevila v souvislosti s mírou využití, jsou nepodložené, neboť nezohledňují uzavření továrny v Aulnay, které by mělo podle jejich mínění vyřešit nedostatečnou konkurenceschopnost skupiny PSA v segmentu B. Vzhledem k tomu, že skupina PSA čelí v tomto segmentu značné konkurenci, má uzavření této továrny zásadní význam pro obnovení její životaschopnosti.

([28]) Světový hospodářský výhled, kapitola 1 a 2, z dubna 2013.

(146) Francouzské orgány mají za to, že skupina PSA přijala veškerá opatření nezbytná k tomu, aby dosáhla do roku 2015 svého cíle týkajícího se uskutečňování 50 % prodeje mimo území Evropy: otevření třetí továrny a získání nových koncesí v Číně, obnovení výroby kategorií vozidel uváděných na trh v Latinské Americe, představení dvou modelů zvlášť určených k prodeji mimo Evropu, a konečně, v rámci partnerství s GM, rozvoj společné platformy, jejímž účelem je uvádět vozidla segmentu B na trh v Evropě a ve zbývajících částech světa, spolupráce v oblasti nové generace malých úsporných benzinových motorů a v oblasti návrhů vozidel v Latinské Americe, Rusku a na dalších rozvíjejících se trzích.

4.3.3. K PODÍLU PROJEKTU „50CO_2CARS“ NA OBNOVENÍ ŽIVOTASCHOPNOSTI SKUPINY PSA

a) **K souladu projektu „50CO_2Cars“ s plánem restrukturalizace skupiny PSA**

(147) Francouzské orgány zdůrazňují, že v rámci projektu „50CO_2Cars“ bylo vynaloženo značné úsilí v oblasti výzkumu a vývoje za účelem osvojení technologie, která má zlepšit ekologickou a energetickou bilanci dieselového motoru. Za těchto podmínek by tento projekt, který je zaměřen na výzkum a vývoj, mohl napomoci při zavádění strategie zaměřené na zastavení klesající tendence zaznamenané u prodeje vozidel s dieselovým motorem.

(148) Vozidla s dieselovým motorem představují pro skupinu PSA v současnosti významný zdroj příjmů: v roce 2012 bylo tímto typem motoru vybaveno [60-80]* % vozidel, která PSA prodala v Evropě. Pokud jde o výrobu tohoto typu vozidel, skupina PSA vlastní optimální průmyslové prostředky, dobré jméno a vysokou míru návratnosti, která je vyšší než u vozidel s benzinovým motorem. Přesto jsou však pro ni stávající podmínky nepříznivé: pověst vozidel vybavených tímto typem motoru se v Evropě postupně zhoršuje; změny předpisů a zákonů (Euro VI) by mohly způsobit dodatečné náklady na vozidla s dieselovým motorem v porovnání s vozidly s benzinovým motorem a tím také znevýhodnit prodej těchto vozidel, a to tím spíše, že strategie zaměřená na přizpůsobení normám prostřednictvím tzv. „*downsizing*“ ([29]), která byla až dosud uplatňována, již zřejmě vyčerpala své možnosti; některé státy a místní samosprávy zvažují přijetí fiskálního rámce v neprospěch vozidel s dieselovým motorem. PSA odhaduje, že snížení zisků, k němuž došlo v důsledku nahrazení prodeje vozidel s dieselovým motorem prodejem vozidel s benzinovým motorem na evropském trhu, představuje řádově [500-700]* milionů EUR. Za situace, kdy klesá kupní síla domácností a vzrůstají obavy spotřebitelů v souvislosti s ochranou životního prostředí, se skupina PSA domnívá, že hlavním cílem je zachovat konkurenceschopnost a dobré jméno vozidel s dieselovým motorem (v porovnání s vozidly s benzinovým motorem). Vzhledem k výši cen stávajících hybridních vozidel s dieselovým motorem není možné zajistit distribuci těchto vozidel ve velkém měřítku a pro zvýšení dostupnosti této technologie by bylo nezbytné vynaložit značné investice do výzkumu a vývoje. Francouzské orgány se rovněž domnívají, že obnovením konkurenceschopnosti a dobré pověsti motorové nafty by projekt „50CO_2Cars“ mohl pozitivně přispět i k obnovení životaschopnosti, neboť je s to zajistit nejen to, aby skupina PSA udržela svůj prodej vozidel s dieselovým motorem, ale i zachování zisků výrobce. A co více, pokud by byl plán industrializace úspěšný, technologie vytvořená na základě projektu „50CO_2Cars“ by na nově vznikajícím trhu působila jako důležitý zdroj růstu až do roku 2020. Možnost využívat příležitosti vyplývající ze zavádění dieselových motorů „*mild-hybrid*“ po dokončení plánu restrukturalizace by zajistila růst obratu díky diverzifikaci zaměřené na strategický segment, který se nachází ve středu zájmu skupiny (vozidla vyráběná ve velkých sériích).

(149) Pokud jde o nutnost investovat, francouzské orgány spatřují rozdíl mezi snížením investic, které je navrhováno „*jakožto kompenzační opatření*“ a jehož účelem je omezit narušování hospodářské soutěže související s poskytnutím státních podpor, a zachováním investic do výzkumu a vývoje, jež podnik považuje za nezbytné, aby mohl „*obnovit svou dlouhodobou životaschopnost*“. Francouzské orgány zdůrazňují, že Komise ve své rozhodovací praxi několikrát připustila, že základem pro obnovení životaschopnosti podniku může být zahájení výroby nových výrobků, které je s to zajistit růst obratu ([30]).

(150) Orgány vysvětlují, že pokud by v rámci plánu restrukturalizace nebyla poskytnuta státní podpora určená konkrétně na projekt „50CO_2Cars“, skupina PSA by musela zavést „alternativní“ verzi tohoto projektu. Vzhledem k tomu, že by nebyla schopna překonat vlastními silami veškeré technologické překážky a nemohla by počítat se spoluprací s partnery na realizaci projektu „50CO_2Cars“, musela by skupina snížit své investice na minimální úroveň a musela by se soustředit pouze na jediný cíl, kterým by bylo zajištění souladu výroby dieselových motorů se změnami právních předpisů. V této souvislosti francouzské orgány zdůrazňují, že zásah orgánů veřejné moci by nebyl omezen pouze na poskytnutí finanční podpory skupině PSA pro účely realizace projektu „50CO_2Cars“, ale jeho účelem by naopak bylo sdružit v rámci tohoto projektu konsorcium partnerů (zástupců průmyslu, sdružení, výzkumných laboratoří atd.), kteří by museli spojit své úsilí, aby překonali technologické překážky spojené s vývojem nízkonákladového hybridního vozidla s dieselovým motorem. Dodávají přitom, že pokud by nebylo povoleno udělení státní podpory skupině PSA jakožto vedoucímu projektu „50CO_2Cars“, se vší pravděpodobností by to znemožnilo zavedení projektu nejen této skupině, ale i všem jejím partnerům.

([29]) Cílem je snížit emise CO_2 při současném zmenšení velikosti motoru a zavedení úpravy přeplňování.

([30]) Rozhodnutí Komise ze dne 1. prosince 2004 ve věci C-504/03, Bull, 51. bod odůvodnění, rozhodnutí Komise ze dne 18. února 2004 ve věciC-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, 236. Bod odůvodnění, rozhodnutí ze dne 3. července 2001, ve věci C-33/98, Babcock Wilcox Espana SA, 98. bod odůvodnění.

Alternativní strategie spočívající v nahrazení dieselového motoru benzinovým by s sebou nesla dodatečné náklady a byla by spojena s významným průmyslovým rizikem: rezignace na získání zkušeností v oblasti dieselových motorů, ztráty prodeje během přechodného období a soustředění finančních prostředků na úpravu a změnu zaměření výrobní základny skupiny na výrobu benzinových motorů; tyto finanční prostředky by přitom byly potřebné spíše pro účely obnovení životaschopnosti.

(151) V souhrnu se tedy francouzské orgány domnívají, že projekt „50CO_2Cars“ by byl nezbytný nejen pro zachování ziskovosti nejdůležitější průmyslové činnosti skupiny PSA (výroby vozidel s dieselovým motorem), ale také pro trvalé obnovení životaschopnosti skupiny, jíž může tento projekt poskytnout potenciál k dalšímu růstu i po završení procesu restrukturalizace (a sice novou řadu inovačních a ziskových vozidel). Takovéto investice do výzkumu a vývoje by ostatně byly v naprostém souladu s cíli vymezenými v plánu restrukturalizace.

b) **K pochybám vyjádřeným Komisí v rozhodnutí o zahájení řízení**

(152) Z textu rozhodnutí o zahájení řízení podle francouzských orgánů vyplývá, že Komise poté, co vzala na vědomí tvrzení, podle něhož skupina PSA údajně zaostává v oblasti výzkumu a vývoje, dospěla k názoru, že projekt „50CO_2Cars“ „může být pro účely obnovení životaschopnosti skupiny PSA nezbytný jen do té míry, pokud by jí mohl umožnit, aby dohnala své dlouhotrvající zaostávání za konkurenty v oblasti výzkumu a vývoje“. Francouzské orgány tuto analýzu zásadně zpochybňují.

a) Zaprvé, francouzské orgány znovu potvrzují, že projekt „50CO_2Cars“ skutečně může přispět k obnovení životaschopnosti skupiny: obnovení dobré pověsti vozidel s dieselovým motorem v oblasti ochrany životního prostředí; nový impuls spotřeby (koncept hybridních vozidel dostupných většímu okruhu zákazníků); zdroj růstu po završení plánu restrukturalizace;

b) Zadruhé, strukturální znevýhodnění v oblasti výzkumu a vývoje, které bylo v oznámení uvedeno jako jedno z možných vysvětlení určitých problémů, v nichž se skupina PSA ocitla, by spočívalo ve zpoždění v oblasti standardizace součástí, jež by snížilo účinnost úsilí vynaloženého v oblasti výzkumu a vývoje v porovnání s konkurenčními podniky (efekt rozsahu). Právě tento problém by mohl projekt „50CO_2Cars“ vyřešit, neboť:

— zaprvé, projekt „50CO_2Cars“ by zlepšil standardizaci některých automobilových součástí, zejména hnacího ústrojí.

— zadruhé, podmínky realizace projektu „50CO_2Cars“ by zvýšily účinnost úsilí, které skupina PSA vynakládá v oblasti výzkumu a vývoje, a to zejména díky synergiím vznikajícím v důsledku koordinace prací mezi jednotlivými partnery, ale i díky monitorování, jež zajišťují orgány veřejné moci poskytující podporu;

c) Zatřetí a zejména, francouzské orgány kritizují „*právní inovaci*“, kterou představuje kritérium, jež Komise údajně uplatnila ve 169. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení a jež vychází z předpokladu, že skupina PSA skutečně v oblasti výzkumu a vývoje zaostává. Domnívají se, že veškeré výše uvedené argumenty postačují k tomu, aby prokázaly, že projekt „50CO_2Cars“ bude přínosem pro obnovení životaschopnosti skupiny PSA. Otázkou, zda bylo takovéto kritérium v daném případě skutečně splněno, se ze zmíněných důvodů zabývají pouze podpůrně:

i) *Existence zpoždění v oblasti technologií zaměřených na hybridizaci*

(153) Francouzské orgány zastávají názor, že výše uvedené kritérium týkající se existence zpoždění v oblasti výzkumu a vývoje je splněno z těchto tří důvodů:

a) Nejprve uvádějí, že všechny tři technologické složky, které jsou součástí projektu „50CO_2Cars“, se týkají technologických oblastí, v nichž skupina PSA zaostává:

— u vozidel s dieselovým motorem se toto zpoždění týká technologií zaměřených na snížení spotřeby motorů. Projekt „50CO_2Cars“ je přitom zaměřen právě na tuto oblast

— u převodového ústrojí je skupina PSA je pozadu v oblasti dvouspojkových převodovek tzv. DCT („*dual clutch transmissions*“), a to především proto, že bývá tradičně dávána přednost pilotované nebo robotizované převodovce zvané „BVMP“, přičemž tato technologie se však prokázala jako komerčně méně úspěšná než technologie konkurenční. Projekt „50CO_2Cars“ by tedy danému podniku umožnil dohnat hned dvojí zpoždění, a sice v oblasti převodovek DCT a eDCT

— u systémů hybridizace skupina PSA zaostává v osvojení technologie dostupné hybridizace, která by měla natolik generickou povahu, aby mohla být vyráběna hromadně. Konkurenční výrobci, například Toyota, Honda nebo VAG ([31]), však již mají k dispozici generické technologie hybridizace, které jsou lépe přizpůsobeny hromadnému trhu (nebo k těmto technologiím brzy získají přístup). V této souvislosti francouzské orgány potvrzují předběžný závěr Komise (uvedený v 187. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení), podle něhož současná technologie mikro-hybridizace ([32]) Stop & Start nepostačuje k tomu, aby dosáhla *„technologickou hranici v oblasti nárůstu emisí CO_2“*, neboť pro tento účel je zapotřebí si osvojit technologii *„mild–“* nebo *„full–hybrid“*. Projekt „50CO_2Cars“ si proto klade za cíl dohnat technologické zpoždění v oblasti hybridizačních systémů.

b) Francouzské orgány se dále domnívají, že projekt „50CO_2Cars“ by skupině PSA umožnil odstranit některé technologické překážky v oblasti hybridní technologie a poskytl jí tak nástroje potřebné k tomu, aby své zpoždění dohnala:

— Dieselové motory vyvinuté v rámci projektu „50CO_2Cars“ by umožnily dosáhnout v segmentu B (vozidla s motorem o výkonu od 40 do 70 kW) emisí CO_2 v hodnotě [50-70]* g/km, a to i v případě, že by byla využita pouze technologie Stop & Start, takže do roku 2017–2018 by skupina PSA mohla být schopna nabízet vozidla s dieselovým motorem s nízkou spotřebou, u nichž budou emise dosahovat stejné úrovně jako u jejích konkurentů na evropském trhu.

— Inteligentní dvouspojková převodovka eDCT umožňuje optimalizaci energetické účinnosti hybridního hnacího ústrojí a přitom je kompatibilní s širokou škálou výkonu různých elektrických zařízení. Díky standardizaci by mohla skupina PSA dohnat své zpoždění v oblasti technologií.

— A konečně co se týče systému hybridizace, projekt „50CO_2Cars“ by byl převratný i z hlediska nákladů, neboť kombinuje minimální energetickou spotřebu (baterie a výkonová elektronika) s optimalizací mechanické konstrukce (propojení elektrického zařízení s hnacím ústrojím). Standardizace systému hybridizace navíc umožňuje zvýšit objem vyrobených vozidel a posílit tak jejich dostupnost v segmentu B.

c) A konečně se francouzské orgány zabývají rovněž případným strategickým obratem, který by spočíval v tom, že by byl projekt „50CO_2Cars“ realizován souběžně s opuštěním hybridní technologie *„plug-in“*. V tomto ohledu poukazují na skutečnost, že obě technologie (*„mild-hybrid“* a *„plug-in“*) mají různý dosah i různé obchodní dopady. Zatímco druhou z výše uvedených technologií předurčuje její cena ([33]) k použití pro účely „prémiových“ vozidel (což významně ovlivňuje i její dobré jméno, zejména mezi „firemními“ zákazníky), dostupnost první technologie umožňuje oslovit širokou škálu sociálních kategorií (včetně osob s nízkými až středními příjmy) a uspokojit tak větší část zákazníků skupiny. Francouzské orgány zdůrazňují, že obě výše uvedená technologická řešení se navzájem nevylučují a že skupina PSA měla původně v úmyslu uplatňovat obě tato řešení současně, a to tak, že by kombinovala prodej prémiových hybridních vozidel typu *„plug-in“* s prodejem hybridních vozidel dostupných v segmentu B a C. Kompenzační opatření spočívající v opuštění hybridní technologie *„plug-in“* by v takovémto případě rovněž nepředstavovalo „strategický obrat“, nýbrž ukončení činnosti, která je z obchodního hlediska životaschopná, což by neohrozilo obnovení životaschopnosti skupiny. Projekt „50CO_2Cars“ by přitom byl nedílnou součástí plánu restrukturalizace, a proto se francouzské orgány domnívají, že strategie v oblasti hybridizace, která je navrhována v rámci plánu restrukturalizace, je s ním rovněž zcela slučitelná.

ii) *Soulad nástrojů uplatněných v rámci projektu „50CO_2Cars“ se zbývající částí plánu restrukturalizace*

(154) Francouzské orgány mají za to, že úprava průmyslových provozů skupiny PSA pro účely zavedení projektu „50CO_2Cars“ je v souladu s myšlenkou, jíž se řídí plán restrukturalizace. Racionalizace a optimalizace výrobní základny je možné dosáhnout zejména díky standardizaci hnacího ústrojí a převodových systémů vozidel s dieselovým motorem:

a) Pokud jde o vozidla s dieselovým motorem, investice vynaložené v továrnách v Trémery a v Douvrinu dosáhly výše [100–200]* M€, což odpovídá [0–5]* % z částky [10–20]*miliard EUR investičních prostředků plánovaných na dobu plnění plánu restrukturalizace, přičemž francouzské orgány tento podíl označují jako

([31]) Skupina VAG představila na posledním kongresu ve Vídni modulární úpravu (*„assembly kit“*) své hybridní technologie, díky níž lze systém hybridizace s vynaložením minimálních nákladů přizpůsobit všem tvarům vozidel vyráběných touto skupinou. Citovaný zdroj: zpráva skupiny VAG předložená na 34. sympoziu ve Vídni, 26. dubna 2013, s. 28.

([32]) „Mikro-hybridizace“ odpovídá výkonu od 2 do 4 kW; „mild-hybridizace“ výkonu od 8 do 15 kW; „full–hybridizace“ výkonu vyššímu než 20 kW.

([33]) Francouzské orgány potvrzují, že skupina PSA si již technologii *„plug-in“* osvojila. Zásadním předpokladem však je, že budou pro její výrobu zajištěny ekonomicky přijatelné podmínky.

„velmi nízký až nepostačující“. Tento finanční dopad byl ostatně zohledněn ve střednědobém plánu skupiny PSA již v listopadu 2012 a byl uveden i v aktualizované verzi tohoto dokumentu, a proto francouzské orgány zastávají názor, že tyto investice odpovídají logice oznámeného plánu restrukturalizace. Co se týče dopadu v průmyslové oblasti, cílem daných opatření je změna ([34]) stávajících výrobních kapacit v konstantní oblasti výroby vozidel s dieselovým motorem: nemá dojít ke zvýšení výrobních kapacit, neboť se má za to, že tyto kapacity postačují pro výrobu [100 000–200 000] vozidel, což je počet, který je v tomto stadiu odhadován jakožto počet vozidel vyrobených po ukončení projektu „50CO_2Cars“, ale o změnu orientace určité části výrobní základny ze segmentu s nadměrnou kapacitou na segment, jehož kapacita by mohla být nedostatečná, neboť se teprve vyvíjí (interní rozhodnutí ve prospěch atraktivních výrobků).

b) V souvislosti se systémy převodů potvrzují francouzské orgány analýzu uvedenou ve 202. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení: pokud bude projekt „50CO_2Cars“ úspěšný, výroba, která je v současnosti externalizována, bude změněna na interní ([35]). Nezbytné investice, které byly uvedeny již v oznámeném plánu restrukturalizace, jsou v aktualizovaném střednědobém plánu zachovány. Francouzské orgány se domnívají, že výše uvedená strategie internalizace je slučitelná s obnovením životaschopnosti skupiny. Z finančního hlediska by tato operace umožnila internalizovat zisk a odstranit měnové riziko vůči Japonsku ([36]), jakož i vyřešit náklady/lhůty v oblasti logistiky, aniž by se přitom narušila schopnost skupiny PSA rychle reagovat na poptávku.

c) A konečně investice vynaložené na systémy hybridizace v období provádění plánu restrukturalizace činí [40–50] milionů EUR, což je necelých [0–5] % z celkové předpokládané částky; tento podíl považují francouzské orgány za velmi malý. Týkají se ostatně trhu, který teprve vzniká (a nemá tedy nadměrnou kapacitu). Z uvedeného vyplývá, že tyto investice jsou rovněž v souladu s logikou, jíž se řídí plán restrukturalizace skupiny PSA.

iii) *Pozitivní vliv na prodej a na ziskovost skupiny*

(155) Podle mínění francouzských orgánů by měl projekt „50CO_2Cars“ po završení plánu restrukturalizace pozitivní vliv na dynamiku prodeje a na ziskovost skupiny PSA.

a) Na dotazy, které Komise uvedla ve 210. a 211. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení (ohledně vhodnosti strategie, která upřednostňuje dieselové motory před benzinovými) a ve 216. bodě odůvodnění (ohledně obchodního plánu v rámci projektu „50CO_2Cars“ a spolehlivosti předpokladů, o něž se tento plán opírá), francouzské orgány odpovídají, že uplatňovaná strategie by byla nejen legitimní z průmyslového hlediska, ale měla by pozitivní dopad i na prodej, který skupina uskuteční. Namísto zavádění nízkonákladové technologie hybridizace v oblasti benzinových motorů by bylo vhodnější investovat do zlepšení ekologicko-energetické bilance dieselových motorů, což by nejprve umožnilo *„překonat nedůvěru spotřebitelů“* a následně přizpůsobit ([37]) výsledky projektu „50CO_2Cars“ pro benzinové motory, které by tak mohli dodavatelé součástí distribuovat v celosvětovém měřítku, což znamená, že díky úsporám z rozsahu by byla zvýšena také návratnost vynaložených investic. Vhodnost strategie, kterou má PSA v úmyslu zavést, potvrzují ostatně i studie trhu, které se shodují na tom ([38]), že prodej ekologických vozidel s dieselovým motorem bude v příštích letech stoupat.

b) Co se týče finančního dopadu projektu „50CO_2Cars“, francouzské orgány předložily obchodní plán opírající se o hypotézy, jež ve značné míře potvrzují i mnohé články v tisku; tyto hypotézy zahrnují prognózy toků až do roku 2026 (což je odůvodněno s ohledem na budoucí aktualizace a také na změnu norem EURO VI, k níž má v tomto horizontu dojít). Činnost v oblasti výzkumu a vývoje by v rámci projektu „50CO_2Cars“ měla probíhat od roku 2013 do roku 2017, takže od poloviny roku 2016 do začátku roku 2017 by mohly být uvedeny na trh první motory a brzy po nich i systém hospodárné hybridizace. Pro výpočty návratnosti byly použity dvě diskontní sazby (ve výši [10–13]* % a [13–15]* %), přičemž druhá z těchto sazeb lépe zohledňuje nedávno zaznamenané zvýšení nákladů na financování. Za patentování některých výsledků projektu „50CO_2Cars“ není požadována žádná odměna. A konečně byl proveden odhad objemu prodeje a prodejních cen nových dieselových motorů a hybridních hnacích ústrojí podle následujících scénářů: scénář „A“ představuje

([34]) Zdůraznění výrazu „změna“ bylo provedeno v původním textu, který poskytly francouzské orgány.
([35]) Francouzské orgány upřesňují, že tato internalizace může být pouze částečná, což bude záviset na výsledcích projektu „50CO_2Cars“.
([36]) Francouzské orgány zdůrazňují, že směnný kurz eura k jenu se v období 2009–2012 snížil přibližně o 30 % a parity z roku 2009 bylo znovu dosaženo až v období od konce roku 2012 do května 2013. V důsledku této volatility docházelo ke kolísání nákladů na dodání automatických převodovek. Další náklad představuje clo, jejž považuje Francie za vysoké.
([37]) Hlavní součásti systému „50CO_2Cars“ by byly specifické pro dieselové motory. Francouzské orgány však uvádějí, že k výrobě verzí určených pro benzinové motory s obdobným výkonem by byly zapotřebí jen *„nevelké investice do výzkumu a vývoje, a to po velmi krátkou dobu“*.
([38]) Citovaný zdroj: http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles..

realizaci projektu „50CO_2Cars“ s poskytnutím státní podpory, kdy by z prodeje jednoho hybridního vozidla vznikla dodatečná marže odhadovaná na [200–300]* € až [300–400]* € v závislosti na technologickém řešení (kromě marže ve výši [2 000–3 000]*€, kterou získá výrobce z prodeje jednoho vozidla vyrobeného v segmentu B); scénář „B“ představuje realizaci projektu „50CO_2Cars“ bez státní podpory, kdy by byly marže stejné jako ve scénáři A. Orgány nicméně dodávají, že se jedná pouze o fiktivní scénář, který skupina PSA nebude s to uskutečnit (slouží tedy pouze k teoretickému srovnání); alternativní scénář „C“, kdy nedojde k realizaci projektu „50CO_2Cars“ a místo něj bude realizován alternativní projekt, u něhož budou dodatečné marže nižší (od [100–200]* € do [200–300]*€). Na základě výše uvedených hypotéz byly vypočteny diferencované čisté současné hodnoty ([39]) výrobků „eDCT“ a „Doplňkový kryt“, s následujícími výsledky:

Tabulka 15

Finanční ukazatele projektu „50CO_2Cars“

Skupina PSA (porovnání s „alternativním“ scénářem C)		Scénář A* („50CO_2Cars“ s podporou)	Scénář B* („50CO_2Cars“ bez podpory)
eDCT	Čistá současná hodnota [10-13]*%	[0-10] mil. EUR	[60-70] mil. EUR
	Čistá současná hodnota [13-15]*%	– [50-60] mil. EUR	– [90-100] mil. EUR
Doplňkový kryt	Čistá současná hodnota [10-13]*%	+ [30-40] mil. EUR	– [20-30] mil. EUR
	Čistá současná hodnota [13-15]*%	– [20-30] mil. EUR	– [60-70] mil. EUR

Francouzské orgány z výše uvedeného vyvozují závěr, že bez ohledu na zvolené technologické řešení bude relativní návratnost scénáře B v porovnání se scénářem C vždy záporná, což znamená, že pokud nebude poskytnuta podpora z veřejných zdrojů, projekt „50CO_2Cars“ bude „jednoduše zcela neuskutečnitelný“. Velmi nízká úroveň, jíž dosahuje čistá současná hodnota ve scénáři A (mírně kladná hodnota v porovnání se scénářem C s diskontní sazbou ve výši [10–13]* %, záporná s diskontní sazbou ve výši [13–15]* %), svědčí o tom, že takovéto míry relativní návratnosti odpovídají cíli vymezenému v rámci vývoje první inovační generace.

a) A konečně co se týče rizik spojených s projektem „50CO_2Cars“, existují čtyři typy těchto rizik, jež by mohly být poskytnutím plánované státní podpory výrazně sníženy:

— regulační rizika, která jsou spojena s novým cyklem schvalování typu vozidel s dieselovým motorem,

— technologická rizika týkající se překonání řady technologických překážek na cestě k vývoji dostupné technologie „mild-hybridation“,

— obchodní rizika, která souvisí s chováním spotřebitelů a s jejich citlivostí vůči ekologickým problémům,

— finanční rizika, zejména s ohledem na snížení disponibilní hotovosti skupiny PSA.

([39]) V poznámce ze dne 11. července 2013 francouzské orgány vysvětlily, že lze sice zjistit, v jaké míře se na nákladech na vývoj a na výrobní ceně podílejí výrobní náklady na jednotlivé součásti vozidla, avšak nelze vyčíslit absolutní hodnotu podílu motoru na prodejní hodnotě vozidla. Navrhly tedy metodu založenou na cenovém rozpětí, která spočívá v porovnání scénářů A a C (případně B a C) z hlediska rozpětí výstupních toků v rámci jednotlivých projektů (náklady na výzkum a vývoj a průmyslové investice) a rozpětí vstupních toků (zisk vytvořený prodejem vozidel nebo valorizací doplňkových služeb). Navržený ukazatel umožňuje porovnat relativní návratnost posuzovaných součástí u jednotlivých scénářů.

4.4. *KE KOMPENZAČNÍM OPATŘENÍM*

4.4.1. OBECNÉ PŘIPOMÍNKY K OZNAČENÍ NAVRHOVANÝCH OPATŘENÍ ZA OBECNÁ KOMPENZAČNÍ OPATŘENÍ A ROZSAHU TĚCHTO OPATŘENÍ.

(156) Francouzské orgány se domnívají, že Komise nenavrhla v rozhodnutí o zahájení řízení žádné konkrétní hodnocení týkající se údajného narušení hospodářské soutěže. Znamená to tedy, že kompenzační opatření, jež navrhuje skupina PSA, jsou již nyní více než postačující. Jakékoli další zhoršení situace by bylo v rozporu s požadavkem přiměřenosti, který je uveden v bodě 47 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci".

(157) Kromě toho se domnívají, že navrhovaná kompenzační opatření se zaměřují na segmenty B a C, což je v rozporu s tím, co je uvedeno v rozhodnutí o zahájení řízení. Tak tomu je v případě opatření zaměřeného na snížení míry rozšíření u financování BPF, které se vztahuje především na tyto dva segmenty. Je tomu tak i v případě předčasného ukončení výroby modelu Citroën C6 a neobnovení výroby modelů C6 a Peugeot 607 v rámci výběrových řízení. A konečně opatření, které se týká ukončení výroby vozidel vybavených motorem s objemem vyšším než 2 litry a ukončení vývoje a výroby hybridní technologie *plug in*, bude mít značný dopad na segment C.

(158) Francouzské orgány připomínají, že kompenzační opatření, jež navrhla skupina PSA, jsou významná: jejich důsledkem je snížení podílu na trhu na konci období o [0–2]* %.

4.4.2. ZVLÁŠTNÍ PŘIPOMÍNKY K JEDNOTLIVÝM NAVRHOVANÝM KOMPENZAČNÍM OPATŘENÍM

a) **K dalšímu snižování investic skupiny PSA**

i) *Předčasné ukončení výroby modelu Citroën C6 a neobnovení výroby modelů Citroën C6 a Peugeot 607.*

(159) Francouzské orgány zastávají názor, že i když byl objem prodeje těchto vozidel spíše nižší, získaný čistý zisk byl vyšší než v případě prodeje jiných typů vozidel, zejména vozidel segmentu B. Uznávají sice, že návratnost programu byla nedostatečná, avšak uvádějí, že tuto situaci zamýšlí skupina PSA vyřešit navázáním partnerství s DPCA pro účely uvedení modelů C6 a 607 na čínský trh.

(160) A konečně francouzské orgány tvrdí, že skupina PSA neměla nikdy v úmyslu ukončit po roce 2009 výrobu luxusních vozidel. Zastavila pouze projekt v oblasti výzkumu a vývoje nového vozidla, jímž by bývala mohla doplnit modely C6 a 607.

ii) *Předčasné ukončení a neobnovení výroby modelu Bipper/Nemo.*

(161) Francouzské orgány zastávají názor, toto opatření zabrání skupině PSA těžit z dřívějších investic a významně sníží její konkurenceschopnost v segmentu lehkých užitkových vozidel.

(162) Modely Bipper/Nemo byly totiž až dosud vyráběny ve spolupráci se společnostmi Fiat a Tofaş. Tato spolupráce již dosáhla svého vrcholného stadia a PSA z ní vytěžila lepší znalost trhu a výrobků a optimalizaci výrobních kapacit. Pokud Komise nevydá rozhodnutí o závaznosti uvedeného návrhu kompenzačního opatření, skupina PSA bude moci díky všem výše uvedeným znalostem získat mnohem větší prostor pro vyjednávání o prodejních cenách druhé generace těchto modelů, která bude již z povahy věci ziskovější. Tato výnosnost se může ještě zvětšit v důsledku nedávných i nadcházejících změn v organizaci městské dopravy, v níž bude dávána přednost lehkým užitkovým vozidlům.

iii) *Ukončení výroby vozidel vybavených dieselovým motorem s objemem vyšším než 2 litry.*

(163) Francouzské orgány uvádějí, že toto kompenzační opatření má zvlášť velkou váhu, neboť na trhu s tradičními vozidly vybavenými dieselovým motorem zaujímá skupina PSA vedoucí postavení.

(164) Francouzské orgány zdůrazňují, že vozidla tohoto druhu mají význam pro segmenty D a E, které jsou zásadní pro dobrou pověst výrobce a pro jeho přístup k výběrovým řízením.

(165) Má-li být posouzen dopad zvýšené nabídky hybridních vozidel s dieselovým motorem typu *plug-in* zejména na prodej vozidel vybavených motorem s objemem válců vyšším než 2 litry, skupina PSA se domnívá, že tento dopad je potvrzen také nedávným rozvojem trhu s hybridními vozidly typu *plug-in*, zejména pak skutečností, že společnost Volvo oznámila své rozhodnutí zdvojnásobit na rok 2014 plánovanou výrobu dieselového modelu V60 plug-in na 10 000 jednotek, a to díky obchodnímu úspěchu, jehož dosáhla.

b) **K postoupení kapacity továrny v Sevelnordu konkurentovi**

(166) Francouzské orgány především připomínají, že dotyčné opatření přispělo ke snížení podílu skupiny PSA na trhu, což přineslo přímý prospěch jejím konkurentům, neboť:

— skupina PSA postoupila téměř 30 % výrobní kapacity továrny v Sevelnordu společnosti Toyota,

— díky zmíněné dohodě může společnost Toyota, která je významným konkurentem skupiny PSA, vstoupit na trh, na němž nebyla zatím zastoupena, a rozšířit svou nabídku užitkových vozidel

— tato dohoda přináší společnosti Toyota přímou a nepochybnou konkurenční výhodu, neboť jí umožňuje získat značnou část zisku z vozidel, která jsou předmětem dohody, a také získat a udržet si zákazníky na trhu, k němuž dosud neměla přístup,

— dané opatření se týká jednoho z trhů, na nichž má skupina PSA obzvláště významné zastoupení (podle prognózy Europe 30 činil tento podíl v roce 2011 21 %).

(167) Francouzské orgány dále uvádějí, že s ohledem na ekonomickou bilanci projektu (běžná provozní marže je pozitivní a dosahuje výše [0–5] %, což PSA za obvyklých podmínek očekávala) skupina zamýšlela zahájit realizaci projektu podle referenčního scénáře bez partnera. PSA se tedy domnívala, že provoz továrny v Sevelnordu může být i bez partnera životaschopný a ziskový.

(168) Francouzské orgány připomínají, že text tiskového prohlášení ze dne 31. srpna 2012 by měl být chápán s určitou rezervou, a to s ohledem na sociální podmínky, které byly v daném okamžiku značně vyostřené.

c) **K ukončení vývoje a produkce hybridní technologie plug-in**

(169) Francouzské orgány se zaprvé domnívají, že diskuse o okamžiku uplatnění tohoto opatření není relevantní pro účely určení, zda lze dané opatření kvalifikovat jakožto kompenzační opatření nebo jako opatření nezbytné k obnovení životaschopnosti. Uvádějí, že aby mohla být tato opatření kvalifikována jakožto kompenzační, je nutné, aby byla takové povahy, že by byla schopna skutečně omezit případná narušení hospodářské soutěže vyplývající z poskytnutí podpory.

(170) Francouzské orgány rovněž nejsou ochotny odpovědět na dotazy Komise týkající se skutečné výše odhadovaného dopadu tohoto opatření, a to proto, že kritika, kterou Komise v této souvislosti uvedla, nebyla dostatečně vysvětlena. V každém případě mají za to, že předpoklady, o něž se opíral výpočet odhadovaného dopadu tohoto opatření, jsou v souladu s nejnovějším vývojem trhu s hybridními vozidly typu *plug-in*.

(171) Francouzské orgány navíc dodávají, že není možné udělování licencí na tuto technologii ze strany některého výrobce nebo dodavatele automobilových dílů, a to s ohledem na stadium vývoje trhu a na význam této technologie, která působí jakožto faktor diferenciace hospodářské soutěže. Pokud by však takováto okolnost nastala, skupina PSA je připravena zavázat se k tomu, že po dobu provádění plánu restrukturalizace nezíská licenci od třetích osob.

(172) A konečně se francouzské orgány domnívají, že projekt „50CO_2Cars“ není s to neutralizovat dopady tohoto opatření, neboť je zaměřen na jiný trh a na jiné zákazníky (luxusní vozidla), než jakých se týká kompenzační opatření, a jeho přínosy v oblasti CO_2 se liší od přínosů vyplývajících z použití hybridní technologie plug-in.

d) **K určení maximální míry rozšíření BPF**

(173) Francouzské orgány nejprve připomínají, že toto opatření představuje v daném případě nejkonkrétnější kompenzační opatření, které je navíc nejlépe uzpůsobeno k řešení případných narušení hospodářské soutěže, jež by mohla přímo vyplynout z poskytnutí státní podpory v podobě záruky udělené ve prospěch BPF.

(174) Domnívají se, že aby se míra rozšíření BPF mohla vyvíjet podle potřeb skupiny a aby mohla BPF hrát svou úlohu systémové složky v rámci činnosti PSA v oblasti výroby automobilů, je nutno nastavit maximální horní hodnotu míry rozšíření takovým způsobem, aby odpovídala míře dosažené ve druhém čtvrtletí roku 2012 navýšené o stupeň flexibility ve výši 1 %. Za předpokladu, že trend růstu míry rozšíření, který byl zaznamenán v období let 2001–2012, bude pokračovat i v letech 2012 až 2013, znamená tato určená maximální hodnota výrazné omezení konkurenceschopnosti BPF.

(175) Podle mínění francouzských orgánů s sebou tato stanovená flexibilita nepřináší snížení účinnosti ani závazné povahy navrhovaného kompenzačního opatření. Z prognóz vývoje trhu totiž vyplývá, že míra rozšíření BPF bude za tímto vývojem neustále o rok zaostávat a bude proto stále dosahovat nižších hodnot než míra rozšíření u nejvíce srovnatelných konkurentů.

(176) Na dotaz Komise přitom francouzské orgány odpovídají tak, že jsou připraveny začlenit kaptivní banky skupin Fiat a Ford do přehledu bank, který slouží pro účely stanovení míry rozšíření BPF.

(177) A konečně se francouzské orgány domnívají, že celková povaha působení skupiny PSA (v kontextu zemí G10 a bez rozlišení segmentu) jí neumožní uplatňovat agresivní obchodní politiku vůči některým zemím a segmentům, což ruší účinky kompenzačního opatření. Vedle skutečnosti, že skupina PSA nemůže nutit BPF ke změně politiky rizik, se totiž opatření zaměřené na snížení míry rozšíření financování BPF týká především segmentů B a C, které mají značnou váhu při stanovení váženého průměru rozšíření (více než […]* % finančních prostředků, které BPF poskytla během posledních let, a v průměru […]* % finančních prostředků, které BPF poskytla v roce 2012 ve Francii, Velké Británii, Německu, Španělsku a Itálii.)

5. **PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

(178) Na základě rozhodnutí o zahájení řízení obdržela Komise připomínky pěti zúčastněných stran, a sice skupiny PSA, podniku, který si přál zůstat v anonymitě (dále jen „anonymní třetí osoba“), a od společností Fiat, GM a Toyota.

5.1. *PŘIPOMÍNKY ANONYMNÍ TŘETÍ OSOBY*

(179) Anonymní třetí osoba upozornila Komisi na své obavy z určitých obchodních praktik skupiny PSA. Domnívá se totiž, že PSA zvýhodňuje francouzské dodavatele automobilových součástí před dodavateli z jiných zemí. Typický příklad představuje podle anonymní třetí osoby jednání PSA vůči dodavateli automobilových součástí Agrati France: PSA jej zachránila před hrozícím úpadkovým řízením tak, že od něj odkoupila výrobky za mnohem vyšší ceny, než za jaké se prodávaly na trhu. Tato anonymní třetí osoba dále tvrdí, že PSA se navíc vzdala možnosti podání opravného prostředku vůči Agrati France, přestože přitom utrpěla škodu z důvodu přerušení dodávek, a to proto, aby tomuto již značně oslabenému podniku nebyly způsobeny další finanční potíže.

(180) Ve svých připomínkách anonymní třetí osoba uvádí, že vztahy mezi PSA a francouzskou vládou stejně jako podpora z veřejných zdrojů, která je předmětem tohoto řízení, jsou v rozporu s pravidly vnitřního trhu, zejména s pravidly týkajícími se volného pohybu zboží, které stanoví článek 34 SFEU.

(181) Domnívá se, že ve snaze pomoci podniku Agrati France využila PSA svého členství ve Fondu pro modernizaci dodavatelů automobilových součástí (dále jen „FMEA“) a nepřímo mu tak poskytla podporu ve výši 17 milionů EUR.

(182) Anonymní třetí osoba požaduje, aby PSA v rámci kompenzačního opatření ukončila své členství ve FMEA a aby se vzdala veškerých finančních podílů ve společnostech dodávajících nebo distribuujících automobilová upínací zařízení, a to tak dlouho, dokud bude pobírat státní podporu; aby vymáhala vrácení částek, které poskytla podniku Agrati France, a aby zavedla transparentní a nediskriminační systém výběru svých dodavatelů.

5.2. *PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI OPEL (A SKUPINY GM)*

(183) V souvislosti s prognózami trhu GM zdůrazňuje, že většina výrobců automobilů využívá údaje takových ústavů, jako např. Global Insight nebo POLK.

(184) Co se týče projektu v oblasti výzkumu a vývoje „50CO_2Cars", GM připomíná, že všichni výrobci investují do technologií zaměřených na snížení emisí plynů. Úspěchy, jichž tento výzkum dosáhne v oblasti průmyslu, lze přitom obecně jen stěží předvídat. Existuje celá řada možností technických řešení, a to i v oblasti hybridizace. V tomto odvětví lze navíc předpokládat vzájemnou spolupráci výrobců, která umožňuje dosáhnout úspor z rozsahu. GM dále uvádí, že podpora ve výši 85 milionů EUR, která by byla poskytnuta pro účely projektu „50CO_2Cars", by nebyla příliš významná v poměru k výdajům tohoto odvětví na výzkum a vývoj; v rámci projektu, který byl v oblasti výzkumu a vývoje určen na rozvoj systému „*mild hybridation*", by se však jednalo o nezanedbatelnou částku. GM má za to, že vzhledem k nejasné situaci, která v současné době existuje v oblasti technologií, by toto opatření nemohlo zabránit konkurenčním výrobcům v tom, aby v téže oblasti rozvíjeli svůj vlastní program výzkumu a vývoje.

(185) Co se týče úlohy kaptivních bank výrobců automobilů, GM zastává názor, že určitým způsobem usnadňují prodej vozidel, neboť nabízejí zákazníkům daných výrobců zajímavé možnosti financování. Díky těmto bankám získávají výrobci značnou flexibilitu umožňující rychlé reakce automobilového trhu.

(186) GM se konečně domnívá, že PSA nastoupila cestu podstatného snižování kapacit, přičemž uznává, že se jedná o proces obtížný a složitý.

5.3. *PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI FIAT*

5.3.1. K OBNOVENÍ ŽIVOTASCHOPNOSTI

(187) V souvislosti s obnovením životaschopnosti odkazuje společnost Fiat na komentáře některých analytiků, zejména na prognózy ústavu Global Insight, které předpokládají pokles prodeje, po němž by mohlo v letech 2015–2016 nastat jisté oživení, avšak jen mírné a velmi pozvolné.

(188) Důvody současné krize trhu s automobily jsou podle jejího názoru následující:

a) na trhu se projevuje silný konkurenční tlak, zejména v masových segmentech, v souvislosti s příchodem nových korejských a potenciálně i japonských a indických konkurentů,

b) dochází k bipolarizaci trhu, která omezuje možnosti zisku pouze na prémiová vozidla,

c) spotřebitelé dávají stále více přednost výrobkům nižší třídy,

d) naděje, že se prodej vrátí na úroveň, jíž dosahoval před krizí, není příliš vysoká, a konečně

e) evropští výrobci mají nadměrnou strukturální kapacitu.

5.3.2. K PROJEKTU „50CO_2CARS"

(189) Co se týče projektu „50CO_2Cars", společnost Fiat se navzdory omezenému množství dostupných informací domnívá, že jeho cíl se jeví jako dosažitelný. Zdůrazňuje nicméně, že jednotková cena vozidla vybaveného tímto typem technologie by mohla omezit jeho rozšíření na trhu, a to jak z důvodu vysoké prodejní ceny, tak i proto, že výrobce bude mít jen stěží možnost dosáhnout zisku již v okamžiku prodeje. Fiat zastává názor, že hodnoty emisí CO_2, které určila Evropská komise na rok 2020, představují pro všechny výrobce skutečnou výzvu. Pokud chtějí této výzvě čelit, musí v oblasti výzkumu a vývoje zvolit více cest a neměli by se v této oblasti zaměřit pouze na jeden projekt zaměřený na rozvoj jediné technologie, což je pravděpodobně případ projektu „50CO_2Cars" (jak se jeví společnosti Fiat).

(190) Společnosti Fiat není známo, zda státní podpory na projekty v oblasti výzkumu a vývoje dostávají i jiní výrobci. Jedinými překážkami, které podle jejího mínění brání uplatnění inovačních procesů, jsou náklady, nutné investice a čas nezbytný k úpravě technologických řešení. Takovouto překážku nepředstavuje ani náskok v oblasti technologií, který bude umožněn díky projektu „*50CO_2Cars*". Přesto se však společnost Fiat domnívá, že možnost získání podpor a tedy i snížení konečných nákladů na vývoj nových technologií v porovnání s konkurenty by pro příjemce podpory bezesporu představovala určité zvýhodnění.

5.3.3. K DOPADU ZÁRUKY NA TRH

(191) Společnost Fiat tvrdí, že státní záruka, kterou by BPF získala, by odpovídala jedné třetině dluhu kaptivní banky PSA. Tato transakce by přitom nezahrnovala poplatek za nečerpání („*commitment fee*"). Společnost Fiat má za to, že k tomu, aby byl náklad na záruku v souladu s tržními praktikami, bylo by zapotřebí připočíst nejméně 100 bazických bodů.

(192) A konečně tato státní záruka by vedla k narušení hospodářské soutěže ve vztahu k ostatním kaptivním bankám, které působí na trhu. Díky této záruce by totiž akcie emitované bankou BPF měly stejný rating jako francouzský stát, tj. Aa1/AA, namísto toho, aby byla banka hodnocena na základě vlastních výsledků. Společnost Fiat z toho vyvozuje, že rating BPF by se až do roku 2016 nezměnil.

(193) Rozdíl mezi náklady na financování skupiny PSA a BPF, který je odhadován na 40 bazických bodů, lze podle názoru společnosti Fiat zcela jednoznačně vysvětlit právě poskytnutím této záruky. Společnost Fiat se domnívá, že BPF by mohla být financována na sekundárním trhu na základě „nového" rozpětí 360/380 bazických bodů, přičemž v případě dluhopisu skupiny PSA se splatností do roku 2016 by toto rozpětí činilo přibližně 400 bazických bodů. V okamžiku vydání emise kryté státní zárukou ve výši 1,2 miliardy EUR, kterou BPF uskutečnila v březnu 2013, odpovídaly celkové náklady na financování přibližně 270 bazickým bodům.

(194) Společnost Fiat se rovněž domnívá, že státní záruka by umožnila, aby BPF znovu projednala podmínky svých úvěrů s finančními ústavy, aby je upravila podle požadavků francouzského státu.

(195) V neposlední řadě by státní záruka měla pozitivní dopad rovněž na rating BPF. Přestože se rating BPF udělený hlavními ratingovými agenturami na začátku 2013 snížil, byl by i nadále o jeden stupeň lepší, než jaký by bylo možné předpokládat, pokud by BPF záruku nezískala. Fiat poukazuje zejména na prohlášení agentury Standard and Poor's ze dne 28. ledna, 14. února a 18. dubna 2013. Fiat přitom zdůrazňuje, že je běžně uznáváno, že již samotný příslib poskytnutí záruky nebo jakékoli finanční podpory zlepšuje finanční situaci příjemce, a to bez ohledu na to, v jakém rozsahu příjemce poskytnuté finanční prostředky skutečně využije.

(196) Z obecnějšího hlediska zastává Fiat názor, že kaptivní banky výrobců automobilů představují velmi účinný nástroj v oblasti prodeje a marketingu,

a) neboť jsou s to nabídnout velmi zajímavé podmínky financování a tím přilákat nové zákazníky ([40]),

b) podporují proces prodeje, zejména s ohledem na skutečnost, že „klasické" finanční ústavy nejsou v segmentu půjček spotřebitelům a koncesionářům zastoupeny, a

c) zvyšují pocit loajality ze strany spotřebitelů, kteří jsou již zákazníky.

(197) Fiat má za to, že zvýšení nákladů na financování BPF o 100 bazických bodů by mělo přímý, bezprostřední a velmi nepříznivý dopad na zisky skupiny PSA v evropských zemích.

5.3.4. KE KOMPENZAČNÍM OPATŘENÍM

(198) Podle názoru společnosti Fiat bylo o snížení kapacit rozhodnuto již v předchozím plánu, jehož cílem bylo uzavření nerentabilních továren. Ohlášená uzavření továren by proto nebyla z hlediska obnovení životaschopnosti PSA zásadní (míry využití zůstaly nezměněny). Dopad těchto opatření by se omezil na pouhé snížení fixních nákladů.

(199) Co se týče snížení kapitálových výdajů, Fiat zastává názor, že by PSA využila svůj plán restrukturalizace k tomu, aby účelově odůvodnila vlastní strategická rozhodnutí týkající se přeorientování se na segmenty B a C a utajila ostatní, méně účinná opatření přijatá v nedávné době. Ohlášené zastavení výroby dieselových motorů s objemem vyšším než 2 litry zřejmě souvisí se současným trendem výrobců snižovat objem válců („*downsizing*"). Pokud jde o Sevelnord, Fiat se domnívá, že toto opatření by nevedlo ke skutečnému snížení kapacit, ale jen k dočasnému postoupení kapacit ve prospěch konkurenta, přičemž by si PSA ponechala možnost získat v případě potřeby tyto kapacity relativně snadno zpět.

([40]) Fiat uvádí příklad své vlastní kaptivní banky, u níž se míra rozšíření zvýšila z 23,3 % v roce 2012 na 39,6 % v roce 2013 v důsledku změny obchodní strategie této banky, která se rozhodla oslovit zákazníky prostřednictvím konkurenceschopnějších finančních nabídek.

(200) A konečně v souvislosti s posledním kompenzačním opatřením společnost Fiat uznává, že poskytnuté informace jí nepostačují k analýze důsledků ukončení vývoje hybridní technologie „*plug-in*“. Toto ukončení vývoje by podle jejího mínění bylo důsledkem změny orientace PSA na trhu. Mohlo by být vykládáno rovněž jako prostředek k nápravě nevhodných rozhodnutí učiněných v oblasti technologií. Podle názoru společnosti Fiat není možné, aby cestou k dosažení cílů týkajících se snížení emisí, jež ukládá Evropská komise, bylo zaměření na jedinou technologii.

(201) Co se týče kompenzačního opatření týkajícího se míry rozšíření, Fiat uvádí, že žádné kompenzační opatření by nebylo s to omezit nerovnováhu způsobenou poskytnutím záruky.

5.4. *PŘIPOMÍNKY SPOLEČNOSTI TOYOTA*

(202) Společnost Toyota se domnívá, že není schopna se vyjádřit k plánu restrukturalizace PSA. Tato úloha jí ostatně ani nepřísluší. Toyota potvrzuje, že předpoklady, o něž se opírá plán PSA, jsou věrohodné. Obecně platí, že trh s automobily je ovlivňován značným množstvím faktorů, což velmi ztěžuje formulaci jakýchkoli prognóz.

(203) Pokud jde o projekt „50CO_2Cars“, Toyota má za to, že faktorem, který zásadně ovlivňuje prodej, je pro výrobce automobilů vývoj ekologických technologií. Domnívá se, že v budoucnosti budou hybridní vozidla s benzinovým motorem z hlediska prodeje úspěšnější než hybridní vozidla s dieselovým motorem, přesto však připouští i možnou existenci trhu v oblasti hybridních dieselových motorů. Objem prodeje těchto vozidel však bude nižší než u hybridních vozidel s benzinovým motorem, a to z důvodu vyšších nákladů na tuto technologii. Toyota se nedomnívá, že by výše uvedený projekt v oblasti výzkumu a vývoje mohl zabránit tomu, aby konkurenti skupiny PSA pronikli na trh s technologií „*mild-hybrid*“.

(204) Pokud jde o úlohu kaptivních bank, podle názoru společnosti Toyota by tyto banky z obecného hlediska umožnily zvýšit věrnost spotřebitelů určité značce („*customer loyalty*“) přibližně o 15 %. Míry rozšíření budou přitom vyšší v segmentech zaměřených na miniautomobily.

(205) Co se týče kompenzačních opatření, Toyota pochybuje o tom, zda je možné, aby tuto právní kvalifikaci získalo opatření zaměřené na ukončení výroby nedostatečně prodávaných modelů. Zastává názor, že spolupráce mezi Toyotou a PSA v továrně v Sevelnordu není nezbytnou podmínkou pro zachování životaschopnosti skupiny PSA. Vývoj technologie „hybrid plug-in“ není ostatně podle jejího mínění dosud ukončen, a to z důvodu vysokých souvisejících nákladů a potřebné infrastruktury. Společnost Toyota má za to, že jediným technologickým řešením ve střednědobém horizontu je i nadále technologie „*full hybrid*“.

(206) A konečně se společnost Toyota domnívá, že není s to určit, zda jsou kompenzační opatření navržená skupinou PSA odpovídající.

5.5. *PŘIPOMÍNKY SKUPINY PSA*

(207) Úvodem vyjádřila skupina PSA svůj naprostý souhlas s připomínkami, jež předložily francouzské orgány.

(208) PSA poté připomíná svou strategii zaměřenou na obnovení životaschopnosti, jejímž cílem je přizpůsobit výrobní základnu skupiny změnám na trhu. Důsledkem tohoto přizpůsobení by bylo zejména výrazné omezení podílu této skupiny na trhu. PSA si přeje rovněž připomenout, že uvedená opatření zaměřená na restrukturalizaci jsou financována téměř výhradně z vlastních zdrojů získaných prodejem majetku. Má přitom za to, že takováto opatření mohla být zcela postačující, pokud by BPF nebyla neprávem sankcionována pravidly ratingových agentur. Obtíže, jimž tato kaptivní banka čelí, jsou totiž způsobeny pouze jejím propojením se skupinou PSA. PSA dále uvádí, že jediným důvodem k zásahu ze strany státu by byla právě tato pravidla ratingových agentur. PSA z toho vyvozuje, že účinek státní záruky by byl v konečném důsledku pouze omezený, a to tím spíše, že BPF by nezískala žádnou přímou státní dotaci.

(209) Kromě toho PSA zdůrazňuje, že vedle opatření zaměřených na restrukturalizaci přijala rovněž nový směr ve své obchodní politice. Soustředí se totiž na projekty v oblasti výzkumu a vývoje, jimiž se snaží snížit náklady na technologické inovace, které ponese koncový uživatel, a na stále vzrůstající internacionalizaci skupiny s cílem dosáhnout toho, aby byla v menší míře vystavena výkyvům evropského trhu, především v zemích jižní Evropy.

(210) Skupina PSA upřesňuje, že pokud by se měl stav evropského trhu s automobily v porovnání s předloženými prognózami zhoršit, přijala by veškerá opatření nezbytná k obnovení dlouhodobé životaschopnosti.

(211) Co se týče kompenzačních opatření, PSA se domnívá, že se jedná o iniciativu zásadního významu, která výrazně narušuje její konkurenceschopnost ve všech segmentech. PSA má za to, že rozsah těchto opatření je velmi široký v poměru k výši podpory a zejména pak v poměru k objemu finančních prostředků, které PSA vynaložila na svou restrukturalizaci. Ze struktury rozvahy BPF lze ostatně usoudit, že využití záruky je velmi málo pravděpodobné, a proto by konečný dopad této podpory na konkurenty skupiny PSA byl jen velmi omezený.

(212) Plánovaná kompenzační opatření by proto měla obzvláště významný dopad. V průmyslové oblasti by ukončení vývoje hybridní technologie „*plug-in*" mělo výrazný negativní vliv na evropský trh. Dále se skupina PSA domnívá, že postoupení výrobních kapacit v továrně v Sevelnordu jednomu z jejích přímých konkurentů by mu zároveň pomohlo vstoupit na trh. Snížení investic by navíc poškodilo dobré jméno skupiny PSA na trhu. Bylo by tomu tak zejména v případě ukončení výroby dvou modelů v segmentu lehkých užitkových vozidel, v němž má PSA značný podíl na trhu. A konečně neobnovení výroby luxusních vozidel a vozidel s výkonnými motory by snížilo schopnost skupiny soutěžit ve výběrových řízeních oznámených firemními zákazníky a poškodilo by pověst značky skupiny, a to na dobu, která by byla mnohem delší než období restrukturalizace.

(213) PSA se rovněž domnívá, že hypotetický dopad dané podpory na trh by byl ve více než dostatečné míře kompenzován určením horní hranice míry rozšíření BPF a její indexací podle vývoje kaptivních bank hlavních konkurentů.

(214) A konečně PSA uvádí, že schválení podpory ze strany Komise by mělo pro francouzské hospodářství klíčový význam, neboť automobilový průmysl zastává ve Francii význačné místo (zajišťuje více než 2 miliony přímých a nepřímých pracovních míst). Oživení skupiny PSA by bylo zásadní rovněž pro dynamiku a konkurenceschopnost evropského automobilového průmyslu. V této souvislosti PSA dodává, že někteří z jejích konkurentů byli (nebo stále ještě jsou) příjemci značných částek podpory, kterou jim poskytují vlády jejich zemí, přičemž tato podpora má podobu zachování zvláště výhodného směnného kurzu pro jejich vývoz či podobu dočasného znárodnění jejich kaptivních bank. Další výrobci, kteří působí mimo území Evropské unie, využívají dohod o volném obchodu, které byly uzavřeny v jejich prospěch a díky nimž mohou vést na evropském trhu agresivní obchodní politiku.

6. **VYJÁDŘENÍ FRANCIE K PŘIPOMÍNKÁM ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

6.1. *VYJÁDŘENÍ K PŘIPOMÍNKÁM ANONYMNÍ TŘETÍ OSOBY*

(215) Úvodem francouzské orgány uvádějí, že poskytnutí podpory na restrukturalizaci skupiny PSA není zřejmě tématem, o které by měly hospodářské subjekty působící na evropském trhu s automobily příliš velký zájem: připomínky předložily pouze čtyři zúčastněné strany (navzdory publicitě, které se rozhodnutí o zahájení řízení dostalo).

(216) Co se týče připomínek anonymní třetí osoby (shrnutých výše ve 179. až 182. bodě odůvodnění oddílu 5.1), francouzské orgány zdůrazňují, že nemají žádnou souvislost s tímto šetřením podpory na restrukturalizaci skupiny PSA, ale že se týkají spíše stížnosti, kterou tato anonymní třetí osoba podala Evropské komisi.

(217) Francouzské orgány zcela podpůrně tvrdí, že tyto připomínky nepředstavují žádný konkrétní důkaz údajného jednání skupiny PSA vůči Agrati France a že PSA může jakožto soukromý podnik udržovat své obchodní vztahy s dodavateli podle svého vlastního uvážení. Například v rámci svého partnerství s GM zavedla skupina PSA od 25. února 2013 politiku zaměřenou na racionalizaci svých nákupů, v níž se soustředila zejména na systematické pořádání výběrových řízení s cílem dosažení optimálních tržních cen. Francouzské orgány zdůrazňují, že neslučitelné s článkem 34 SFEU může být jedině opatření, které je přičitatelné členskému státu; v případě rozhodnutí přijatých soukromými podniky, jako je například PSA, tomu však tak být nemůže. S projednávaným řízením ostatně nesouvisí ani údajné jednání FMEA.

(218) Francouzské orgány z toho vyvodily závěr, že nepodložené tvrzení týkající se porušení článku 34 SFEU nemůže nijak zdržet vyšetřování dotčené podpory, tím spíše, že se vztahuje ke skutečnostem, které nemají žádnou souvislost s dotčenou podporou ani s restrukturalizací skupiny PSA.

6.2. *VYJÁDŘENÍ K PŘIPOMÍNKÁM SKUPINY GM*

(219) K připomínkám skupiny GM (shrnutým výše ve 183. až 186. bodě odůvodnění oddílu 5.2) se francouzské orgány nevyjádřily.

6.3. *VYJÁDŘENÍ K PŘIPOMÍNKÁM SPOLEČNOSTI FIAT*

6.3.1. K OBNOVENÍ ŽIVOTASCHOPNOSTI SKUPINY PSA

(220) Podle názoru francouzských orgánů uvedla společnost Fiat v souvislosti s tímto bodem ve svých připomínkách (shrnutých výše v bodech odůvodnění 187 až 188 písm. e) oddílu 5.3.1) optimističtější odhad vývoje trhu, než jaký předložila skupina PSA, což potvrzuje, že scénář poskytnutý skupinou PSA je věrohodný a dostatečně uvážlivý. Uvádějí rovněž, že společnost Fiat (stejně jako Opel) potvrdila relevantnost údajů poskytnutých ústavem IHS Global Insight pro posouzení budoucího vývoje trhu. A konečně společnost Fiat prohlásila, že obnovení životaschopnosti není schopna na základě předložených informací posoudit. Proto se francouzské orgány domnívají, že je zbytečné zabývat se jednotlivými body, na něž poukazují analytici, které Fiat cituje.

6.3.2. K PRVKU PODPORY OBSAŽENÉMU VE STÁTNÍ ZÁRUCE A K JEHO DOPADU NA TRH

(221) Francouzské orgány zdůrazňují, že společnost Fiat ve svých připomínkách k tomuto bodu (shrnutých výše v bodech odůvodnění 191 až 196 písm. c) oddílu 5.3.3) odhadla, že prvek státní podpory dosahuje výše přibližně 100 až 110 bazických bodů, což znamená, že výše podpory, která činí 231 milionů EUR, ani zdaleka nedosahuje nejnižší hranice rozpětí, jež uvedla Komise v rozhodnutí o zahájení řízení. Podle mínění francouzských orgánů je tedy odhad poskytnutý společností Fiat důkazem toho, že výše podpory, kterou uvádí Komise, je pravděpodobně nadhodnocená.

(222) Co se týče zohlednění poplatku za poskytnutí („*commitment fee*“), francouzské orgány připomínají, že záruční poplatek, který by zaplatila skupina PSA státu, by byl vypočten na základě nákladů „*all-in*“ bank zapojených do New Club Deal (440 bazických bodů), upravených podle jejich nákladů na likviditu (odhadovaných na 180 bazických bodů v poměru k indexu Itraxx Senior Financial za 5 let, přičemž průměrný základ odpovídal jednomu měsíci). Tento náklad by zahrnoval poplatek „*up-front*“ ve výši 120 bazických bodů a poplatek za poskytnutí odpovídající 40 % marže; byl by tedy vyšší než hodnota, kterou Fiat označuje jako tržní praktiku. Připomínky společnosti Fiat tedy podle názoru francouzských orgánů potvrzují, že odhad tohoto poplatku je v porovnání s tržním standardem nadhodnocený.

(223) A konečně francouzské orgány zastávají názor, že poplatek „*up-front*“ a poplatek za poskytnutí by logicky neměly být zohledněny, neboť stát by nenesl náklady alternativní příležitosti, to jest náklady vyplývající z provedeného uvolnění kapitálu, který by v případě banky měl být uhrazen.

(224) Francouzské orgány zdůrazňují, že Fiat potvrzuje existenci zvlášť výrazných dopadů dotčené záruky na trh, přitom však neupřesňuje, v čem tyto dopady spočívají. Podle názoru Francie se Fiat zejména domnívá, že záruka by poskytla BPF výhodu, kterou Komise neprošetřila a která je dána zachováním jejích nákladů na financování v určité výši, a to bez ohledu na vývoj trhu. Francouzské orgány jsou tímto argumentem překvapeny, neboť údajný dopad se zjevně týká samotné existence záruky, jejímž účelem je právě stabilizovat náklady na refinancování banky do výše stropu, který činí 7 miliard EUR. Navíc výhoda, kterou získaly BPF a skupina PSA, měla být samozřejmě analyzována v okamžiku, kdy byla tato záruka oznámena.

6.3.3. KE KOMPENZAČNÍM OPATŘENÍM

(225) Úvodem francouzské orgány uvádějí, že připomínky společnosti Fiat k tomuto bodu (shrnuté výše ve 198. až 200. bodě odůvodnění oddílu 5.3.4) jsou velmi povrchní a nepodložené.

(226) Co se týče snížení kapitálových výdajů, nepředložila společnost Fiat žádný konkrétní a podložený prvek, který by zpochybnil skutečnost, že ukončení výroby luxusních vozidel je velmi omezujícím opatřením.

(227) Opatření týkající se továrny v Sevelnordu považuje společnost Fiat za pouhý pronájem kapacit, jež může PSA podle vlastního uvážení kdykoliv převzít zpět. Francouzské orgány se domnívají, že tato kritika je zcela irelevantní a že Fiat ve svých argumentech opomíjí skutečnost, že opatření uložená na základě rozhodnutí Komise mají závaznou povahu. Podle mínění Francie by toto opatření naopak bylo nezvratné, neboť by společnosti Toyota umožnilo vstoupit na trh za optimálních podmínek.

(228) Fiat kritizuje také ukončení vývoje hybridní technologie „*plug-in*“ s odůvodněním, že nejvhodnější strategií je naopak zavedení co největšího počtu různých nástrojů vedoucích ke snížení emisí znečišťujících látek. Francouzské orgány odpovídají, že právě pro tuto strategii se PSA původně rozhodla. Ukončení vývoje hybridní technologie „*plug-in*“ by pro skupinu PSA rovněž znamenalo výrazné omezení konkurenceschopnosti na trhu oproti výrobcům schopným zaměřit se na značné množství různých technologií, jejichž účelem je snížení emisí znečišťujících látek. Kritická slova, jež společnost Fiat uvedla na adresu „*nevhodných technologických rozhodnutí*“, na jejichž základě investovala PSA do vývoje hybridní technologie „*plug-in*“, by měla být ostatně podle mínění Francie posuzována z hlediska technologických rozhodnutí, jež přijala samotná společnost Fiat. Na rozdíl od všech ostatních výrobců, kteří se rozhodli do této technologie investovat, a to včetně těch nejúspěšnějších, patří Fiat k výjimkám, které tak neučinily.

(229) A konečně francouzské orgány uvádějí, že Fiat se přímo nevyjadřuje ke kompenzačnímu opatření zaměřenému na omezení míry rozšíření BPF. Vyvozují z toho závěr, že přijetí závazku podle zemí a segmentů je velmi obtížné. Francouzské orgány se navíc domnívají, že vývoj trhu, o němž se zmiňuje Fiat, potvrzuje, že tradiční banky se z trhu stahují a úměrně tomu stoupá míra rozšíření kaptivních bank. A konečně nová obchodní politika, kterou společnost Fiat zavedla v prvním čtvrtletí roku 2013 a díky níž dosáhla míry rozšíření 39,6 %, je podle mínění francouzských orgánů dostatečným důkazem toho, že navrhované kompenzační opatření má velmi omezující povahu. Pokud BPF omezí zvyšování své míry rozšíření, sníží se výrazně její schopnost poskytovat konkurenceschopné nabídky a tím i případný dopad poskytnuté státní záruky na trh.

6.3.4. K PROJEKTU „$50CO_2$CARS“

(230) Podle mínění Francie se připomínky společnosti Fiat (shrnuté výše ve 189. až 190. bodě odůvodnění oddílu 5.3.2) týkají jednak podílu tohoto projektu na obnovení životaschopnosti, jednak způsobu, jakým tento projekt ovlivní trh.

(231) Francouzské orgány se domnívají, že kritika ze strany společnosti Fiat je zcela irelevantní a vychází z neznalosti cíle tohoto projektu, který spočívá právě v kombinaci různých kompetencí a technologií s podporou ze strany orgánů veřejné moci ve snaze umožnit partnerům vývoj nízkonákladové technologie hybridizace.

(232) Podle názoru francouzských orgánů Fiat uznává, že nevznikají žádné účinky vypuzení, neboť potvrzuje, že do projektů zaměřených na snižování emisí znečišťujících látek významně investují všichni výrobci.

(233) A konečně co se týče dopadu na trh, francouzské orgány považují připomínky společnosti Fiat za vzájemně si odporující. Námitka, kterou společnost Fiat k projektu uvedla, v zásadě odpovídá v tom, že zásadní obrat v oblasti technologií, který je plánován, umožní značně snížit náklady na hybridní technologie, což povede k takovému rozšíření těchto technologií, které zajistí jejich návratnost. Francouzské orgány se proto rovněž domnívají, že tvrzení společnosti Fiat, podle něhož má projekt „$50CO_2$Cars“ jen malou šanci na úspěch, jsou irelevantní. A konečně francouzské orgány uvádějí, že společnost Fiat nevysvětlila, jakým způsobem by podpora ve výši 86 milionů EUR mohla ovlivnit konečnou cenu vyvíjených vozidel, když přitom tvrdí, že investoři vynakládají značné investice na dosažení cílů týkajících se snížení emisí znečišťujících látek, které pro ně vyplývají z evropských právních předpisů.

6.4. *VYJÁDŘENÍ K PŘIPOMÍNKÁM SPOLEČNOSTI TOYOTA*

(234) Obecně platí, že připomínky společnosti Toyota (shrnuté výše v 202. až 206. bodě odůvodnění oddílu 5.5) podle mínění francouzských orgánů celkově potvrzují věrohodnost předpokladů a relevantnost rozhodnutí, o něž se opírá plán restrukturalizace skupiny PSA. Pokud jde o projekt „$50CO_2$Cars“, Toyota potvrzuje, že ekologicky šetrné technologie se v budoucnosti stanou hlavní hybnou silou trhu. Podle názoru francouzských orgánů z připomínek společnosti Toyota vyplývá, že státní podpora projektu „$50CO_2$Cars“ nemá žádný dopad na potenciální nebo reálnou konkurenceschopnost konkurentů v segmentu „*mild-hybrid*“.

(235) Co se týče kompenzačních opatření a zejména odpovědi na dotazy společnosti Toyota, zda lze opatření, které si klade za cíl ukončit výrobu vozidel prodávaných v malých objemech, skutečně považovat za kompenzační, francouzské orgány znovu potvrzují, že uvádění luxusních modelů na trh pozitivně ovlivňuje také dynamiku prodeje všech vozidel dané značky.

(236) V souvislosti s továrnou v Sevelnordu společnost Toyota prohlásila, že dohoda, kterou uzavřela se skupinou PSA, by jí umožnila udržet se v segmentu lehkých užitkových vozidel. Francouzské orgány znovu zdůrazňují, že působením v továrně v Sevelnordu společnost Toyota významně posílí svou konkurenceschopnost, neboť bude mít možnost získat skutečný a zásadní podíl na trhu v tomto segmentu.

(237) A konečně francouzské orgány tvrdí, že připomínky, které vznesla společnost Toyota, jsou v rozporu s jejím chováním na trhu. Skutečnost, že Toyota uvedla na trh svou hybridní verzi „*plug-in*“ nazvanou Prius, kterou představila jako „vlajkovou loď“ své flotily hybridních vozidel, kontrastuje s pesimistickými tvrzeními této společnosti ohledně perspektiv trhu s tímto typem motorových vozidel.

6.5. *VYJÁDŘENÍ K PŘIPOMÍNKÁM SKUPINY PSA*

(238) K připomínkám skupiny PSA (shrnutým výše v 207. až 214. bodě odůvodnění oddílu 5.5) se francouzské orgány nevyjádřily.

7. **ZMĚNY UČINĚNÉ V OZNÁMENÍ FRANCOUZSKÝCH ORGÁNŮ**

(239) Prostřednictvím poznámky ze dne 16. července 2013, pozměněné dopisem ze dne 23. července 2013 (dále jen „písemný závazek ze dne 23. července 2013“ nebo „dopis ze dne 23. července 2013“), provedly francouzské orgány několik změn v oznámení plánu restrukturalizace ze dne 12. března 2013 a přijaly níže uvedené závazky. Těmito závazky mají být nahrazena kompenzační opatření, která francouzské orgány původně navrhly.

(240) Francouzské orgány upřesnily, že nebude-li ujednáno jinak, závazky popsané v tomto oddíle 7 budou uplatňovány až do úplného završení plánu restrukturalizace skupiny PSA, tedy až do 31. prosince 2015.

7.1. *ZÁVAZEK TÝKAJÍCÍ SE OBNOVENÍ PŮVODNÍ MÍRY ZADLUŽENÍ SKUPINY PSA*

(241) Konsolidované čisté zadlužení týkající se průmyslových a obchodních činností skupiny PSA, zaznamenané v účetní závěrce auditované podle stálého účetního rámce (dále jen „čistý dluh“) ke dni 31. prosince, nesmí v žádném roce provádění plánu restrukturalizacepřekročit strop „A“ uvedený níže v tabulce 16.

Tabulka 16

Stanovené stropy čistého dluhu skupiny PSA

(v milionech EUR)

	2013	2014	2015	2016
Maximální čistý dluh A	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Maximální čistý dluh B	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(242) Pokud na konci daného roku (N) překročí čistý dluh strop „A“, skupina PSA bude muset přijmout veškerá opatření zaměřená na finanční a/nebo průmyslovou restrukturalizaci, která budou nezbytná a dostatečná k tomu, aby na konci následujícího roku (N + 1) čistý dluh skupiny PSA nepřekročil strop „A“, od něhož se odečtou náklady na zavedení těchto opatření skupinou PSA (dále jen „nápravná opatření“).

(243) Nápravná opatření a jejich předpokládané finanční dopady musí být upřesněny a vyčísleny jednotlivě a doplněny přesným a závazným harmonogramem provádění. Tato opatření mohou v plném či částečném rozsahu zahrnovat také opatření, jejichž uplatnění bylo plánováno na dobu po 31. červenci 2013, za předpokladu, že budou identifikována a jednoznačně popsána a že budou vyčísleny jejich předpokládané finanční dopady v době, která zbývá do završení plánu restrukturalizace. Nápravná opatření, která musí zahrnovat aktualizované odhady peněžních toků skupiny PSA, musí být oznámena Evropské komisi spolu s posudkem nezávislého experta v souladu s definicí tohoto pojmu uvedenou níže v oddíle 7.6, a to do jednoho měsíce od zveřejnění auditované konsolidované účetní závěrky, z níž vyplývá, že čistý dluh skupiny PSA překročil v příslušném roce strop A. Přísluší Komisi, aby ověřila, zda je vyčíslení předpokládaných finančních dopadů těchto nápravných opatření dostatečné a zda není ohrožena životaschopnost skupiny PSA. V opačném případě musí Komise navrhnout a schválit další nápravná opatření.

(244) Plán restrukturalizace bude považován za řádně provedený a závazky přijaté francouzskými orgány za splněné, pokud nápravná opatření nebo jakékoliv jiné opatření zaměřené na finanční a/nebo průmyslovou restrukturalizaci, přijaté skupinou PSA po 31. červenci 2013, budou mít na konci roku N + 1 očekávaný finanční dopad na

čistý dluh nebo pokud čistý dluh nepřekročí v roce N + 1 strop „A“. V opačném případě bude příslušet francouzským orgánům, aby případně v souladu s uplatněním tzv. zásady „jednou a dost“, oznámily Komisi změněný plán restrukturalizace skupiny PSA, aby umožnily Komisi změnit toto rozhodnutí v tom smyslu, že státní podpora na restrukturalizaci skupiny PSA bude prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem.

(245) K stejnému účinku dojde i v případě, že čistý dluh skupiny PSA během dvou po sobě jdoucích let v období provádění plánu restrukturalizace překročí strop „B“. I v tomto případě bude stejným způsobem příslušet francouzským orgánům, aby oznámily Evropské komisi pozměněný plán restrukturalizace a umožnily jí tak provést nový přezkum slučitelnosti státní podpory určené na restrukturalizaci skupiny PSA.

(246) Tento závazek bude za všech okolností považován za splněný pro celé období restrukturalizace, pokud nápravná opatření uplatněná skupinou PSA v té podobě, v jaké budou oznámena Komisi za podmínek stanovených výše ve 243. bodě odůvodnění, budou mít na čistý dluh kumulované finanční účinky dosahující [0-5] miliard EUR.

7.2. *ZÁVAZEK TÝKAJÍCÍ SE MÍRY ROZŠÍŘENÍ BPF*

(247) Francouzské orgány se zavazují, že způsobem uvedeným níže v 248. až 250. bodě odůvodnění změní poplatek za záruku, který je stanoven v čl. 3 odst. 3 protokolu uzavřeného mezi společností Peugeot S.A., bankou PSA a státem dne 5. března 2013 (dále jen „protokol“) pro účely splacení samostatné záruky splatné na první požádání (dále jen „záruka“), která bude uzavřena mezi státem a bankou PSA za přítomnosti společnosti Peugeot S.A. a Banque de France (dále jen „poplatek za záruku“).

(248) Po dobu existence emitovaných „zajištěných cenných papírů“, na něž se vztahuje záruka (v souladu s definicí zajištěných cenných papírů uvedenou v protokolu), se poplatek za záruku ve výši 260 bazických bodů, který je uveden v čl. 3 odst. 3 protokolu, zvýší za podmínek uvedených níže v 249. a 250. bodě odůvodnění, jakmile míra rozšíření banky PSA v zemích G10 (Německo, Rakousko, Belgie, Itálie, Španělsko, Nizozemsko, Portugalsko, Švýcarsko, Francie a Velká Británie) překročí [26–29]* %.

(249) Zvýšení poplatku za záruku bude:

a) záviset na míře rozšíření banky PSA v zemích G10, která je uvedena níže v tabulce 17 v 250. bodě odůvodnění, přičemž je dáno, že pokud bude míra rozšíření za určité období obsahovat jedno či více desetinných míst, zvýšení poplatku za záruku se vypočte na základě lineární interpolace mezi poplatkem za záruku, který je splatný v případě míry rozšíření bez nižšího desetinného čísla, a poplatkem za záruku, který je splatný v případě míry rozšíření bez vyššího desetinného čísla, podle údajů uvedených níže v tabulce 17 ve 250. bodě odůvodnění;

b) dosahovat maximální výše 231 bazických bodů, tak, aby poplatek za záruku nemohl překročit 491 bazických bodů, což podle odhadu Evropské komise odpovídá tržní hodnotě záruky.

(250) Míra rozšíření bude měřena jednou ročně vždy k 30. červnu. Zvýšení poplatku za záruku se vypočte k 30. červnu každého roku, a to za 12 posledních měsíců na základě hlavní částky průměrných stavů, jichž v daném období dosahovaly jednotlivé linie emitovaných „zajištěných cenných papírů“, na něž se vztahuje záruka (v souladu s definicí těchto zajištěných cenných papírů uvedenou v protokolu). První zvýšení poplatku za záruku musí být vypočteno ke dni 30. června 2013, a to na základě míry rozšíření za období od 1. července 2012 do 30. června 2013.

Tabulka 17

Zvýšení poplatku za záruku

Míra rozšíření (%)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Zvýšení poplatku za záruku (bazické body)*	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[90-120]	[120-150]	[150-180]	[180-210]	[200-230]-	231

7.3. *ZÁVAZEK ZDRŽET SE AKVIZIC*

(251) Skupina PSA se zdrží veškeré účasti v jiných podnicích nebo nabývání jakýchkoliv aktiv podniků, a to po dobu trvání plánu restrukturalizace této skupiny, tedy do 31. prosince 2015. Tento požadavek se netýká: i) akvizice podílů či aktiv podniků, pokud je částka v hotovosti vynaložená skupinou PSA pro účely realizace plánované akvizice, nižší než 100 milionů EUR ročně; a ii) akvizice podílu v podniku nebo aktiv podniku se svolením Evropské komise, pokud je tato akvizice nezbytná pro zajištění životaschopnosti skupiny PSA a k tomu, aby jí umožnila dosáhnout cílů vymezených v rámci jejího plánu restrukturalizace. Záměr realizovat akvizici uvedenou v bodě ii) tohoto pododstavce musí být oznámen Komisi s takovým předstihem, který jí umožní zhodnotit plánovanou akvizici na základě podrobných finančních údajů, které se této akvizice týkají, jakož i její valorizaci a dopad na vlastní kapitál skupiny PSA.

(252) Skupina PSA je rovněž oprávněna nabýt se svolením Evropské komise i) podílu na odměně za vklad účastí nebo činností v rámci odprodeje nebo spojení aktiv nebo činností (sloučením nebo vložením); ii) cenných papírů nebo částí aktiv či pasiv za účelem jejich současného opětovného prodeje za podmínek, které nezvýší míru čistého dluhu skupiny PSA. Výše uvedené akvizice nebudou zahrnuty do částky 100 milionů EUR, která je uvedena v předchozím pododstavci. Záměr realizovat akvizici uvedenou v bodech i) a ii) tohoto pododstavce musí být oznámen Komisi s takovým předstihem, který jí umožní zhodnotit povahu plánovaných transakcí.

(253) Akvizice podílů nebo aktiv podniků, které provede Faurecia nebo kterákoliv z jejích dceřiných společností po dobu provádění plánu restrukturalizace skupiny PSA, tedy do 31. prosince 2015, nad rámec výše uvedeného stropu 100 milionů EUR ročně, podléhají předběžnému schválení ze strany Evropské komise, která se kladně vyjádří k akvizicím, jež i) budou mít pozitivní vliv na předpokládanou výnosnost skupiny PSA a tím přímo či nepřímo přispějí k obnovení životaschopnosti skupiny PSA, a ii) nebudou založeny na obcházení povinnosti snížit účinky podpory na striktní minimum nezbytné k dosažení cílů vymezených plánem restrukturalizace skupiny PSA. Záměr realizovat akvizici uvedenou v tomto pododstavci musí být oznámen Komisi s takovým předstihem, který jí umožní zhodnotit plánovanou akvizici z hlediska obou výše uvedených kritérií.

(254) Pokud míra čistého dluhu skupiny PSA (v souladu s výše uvedenou definicí tohoto pojmu) dosáhne během příslušného roku (N) nižší hodnoty, než jaká byla pro daný rok předpokládána podle střednědobého plánu2013 v1 ze dne 31. května 2013, který byl francouzskými orgány oznámen dne 3. června 2013, stropy ve výši 100 milionů EUR ročně, které jsou stanoveny v rámci tohoto závazku, se na následující rok (N+1) automaticky zvýší v míře odpovídající rozdílu vyjádřenému v milionech EUR mezi mírou čistého dluhu skupiny PSA, jíž bylo dosaženo v roce (N), a mírou čistého dluhu téže skupiny, která byla pro tentýž rok předpokládána podle střednědobého plánu 2013 v1 ze dne 31. května 2013, který byl francouzskými orgány oznámen dne 3. června 2013.

7.4. *ZÁVAZEK TÝKAJÍCÍ SE PŘÍSPĚVKŮ NA ÚHRADU POSKYTOVANÝCH KONCESIONÁŘŮM*

(255) Skupina PSA po celou dobu provádění plánu restrukturalizace nesníží průměrný roční příspěvek na úhradu, který poskytuje koncesionářům své sítě (stav *firemní sítě* je uveden ve výroční zprávě banky PSA) pod úroveň průměrného ročního příspěvku na úhradu zaznamenaného za 12 předchozích měsíců ke dni 30. června 2013.

7.5. *ZÁVAZEK TÝKAJÍCÍ SE PROJEKTU „50CO_2CARS“*

(256) V rámci projektu „50CO_2Cars“ v souladu s definicí tohoto pojmu uvedenou v části 1.2 oznámení francouzských orgánů ze dne 12. března 2013, se francouzské orgány zavazují k tomu, že dotace ve výši 24,5 milionu EUR, která byla původně plánována ve prospěch skupiny PSA, bude poskytnuta v podobě vratných záloh, a to v souladu s lhůtami, podmínkami a pravidly pro navrácení, jež jsou obdobná jako v případě vratných záloh ve výši 61,4 milionu EUR, které již byly stanoveny na podporu projektu 50CO_2Cars. Pro účely navrácení se použije původně stanovený harmonogram. Částky, které mají být navráceny při jednotlivých splátkách, se zvyšují v míře odpovídající navýšení zálohových částek.

7.6. *PROVEDENÍ A NEZÁVISLÝ EXPERT*

(257) Francouzské orgány se zavazují k tomu, že skupina PSA zmocní nezávislého experta k tomu, aby podrobně dohlížel na provádění závazků popsaných v písemném závazku ze dne 23. července 2013 (dále jen „nezávislý expert“) po dobu provádění plánu restrukturalizace, to jest do 31. prosince 2015, a to za podmínek uvedených v příloze.

8. **POSOUZENÍ PODPORY**

8.1. *EXISTENCE PODPORY VE SMYSLU ČL. 107 ODST. 1 SFEU*

(258) Podle čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování EU „podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné s vnitřním trhem“.

(259) Na základě tohoto ustanovení se Komise domnívá, že ke kvalifikaci vnitrostátního opatření jako státní podpory musí být splněny následující kumulativní podmínky: i) dotčené opatření poskytuje svému příjemci hospodářské zvýhodnění ii) toto zvýhodnění je přičteno státu iii) toto zvýhodnění je selektivní a iv) opatření narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy.

(260) Komise má za to, že státní záruka, kterou získala BPF, a vratné zálohy poskytnuté skupině PSA na uskutečnění projektu v oblasti výzkumu a vývoje „50CO_2Cars“ představují státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, a to z níže uvedených důvodů.

8.1.1. STÁTNÍ ZÁRUKA POSKYTNUTÁ BANKOVNÍ DCEŘINÉ SPOLEČNOSTI SKUPINY PSA

(261) Nejprve Komise uvádí, že ve svém rozhodnutí ze dne 11. února 2013, kterým dočasně povolila poskytnutí první části záruky jakožto podpory na záchranu, dospěla k závěru, že toto opatření představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU. Francie toto rozhodnutí nezpochybnila a oznámila toto opatření jakožto podporu na restrukturalizaci.

8.1.1.1. ***K přítomnosti státních prostředků***

(262) V souvislosti s převodem státních prostředků je namístě zdůraznit, že záruku Francie poskytne podle článku 85 opravného zákona o státním rozpočtu 2012-1510 ze dne 29. prosince 2012.

(263) Tato okolnost již sama o sobě dokazuje, že dané opatření bude přičteno státu.

8.1.1.2. ***K přítomnosti hospodářské výhody***

(264) Pokud jde o existenci výhody, z ustálené judikatury vyplývá, že pro posouzení toho, zda státní opatření představuje podporu, je třeba určit, zda podnik, který je jeho příjemcem, získává hospodářskou výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískal. Komise musí tedy posoudit, do jaké míry záruka, kterou získala BPF, vede k tržní odměně.

(265) V oznámení ze dne 12. března 2013 francouzské orgány uvedly, že prvek podpory představuje přibližně 453 až 480 milionů EUR z maximální částky záruky odpovídající 7 miliardám EUR. K tomuto vyčíslení dospěly na základě interpolace výnosů z původních emisí dluhopisů BPF s tříletou splatností. V připomínkách Francie k rozhodnutí o zahájení řízení, které jsou shrnuty výše ve 128. bodě odůvodnění, francouzské orgány uvádějí, že výše podpory vyplývající z poskytnutí záruky činí 396 milionů EUR při rizikové přirážce ve výši 40 bazických bodů a tříměsíčním referenčním období. Pokud by měla být zohledněna riziková přirážka ve výši 24 bazických bodů (která byla zaznamenána v okamžiku emisí provedených na základě podpory na záchranu), částka podpory by dosahovala výše 429 milionů EUR.

(266) Francouzské orgány navíc zdůraznily, že emise, které provedla BPF dne 25. března 2013, byly uskutečněny za zvláště příznivých tržních podmínek; rozpětí, která byla v daném okamžiku zaznamenána u francouzských státních dluhopisů, byla obzvláště nízká (24 bazických bodů). Domnívají se tedy, že předpoklad, podle něhož vznikly na straně BPF dodatečné náklady ve výši 40 bazických bodů, je zcela podložený.

(267) A konečně francouzské orgány uvádějí, že referenčním obdobím má být období od 12. července do 16. října 2013, neboť toto období podle jejich názoru umožňuje zohlednit sdělení ze dne 12. července, které se týkalo potíží skupiny a které oznámilo plán reorganizace, a také napravit účinky prvních neověřených zpráv o přidělení záruky ze dne 16. října 2012.

(268) Komise předně připomíná, že ze skutečností uvedených v 30. bodě odůvodnění vyplývá, že částka podpory, která je obsažena v záruce ve výši 1,2 miliardy EUR, dočasně schválené dne 11. února 2013, byla nejprve odhadnuta v rozhodnutí o záchraně, podle něhož se mohl prvek podpory pohybovat v rozmezí od 91,8 milionu EUR do výše nominální hodnoty záruky, to jest 1,2 miliardy EUR. Při uplatnění stejné metodiky pro odhad dolní hranice podpory (rozpětí ve výši 24 bazických bodů a referenční období v délce jednoho měsíce), by prvek podpory, který je obsažen v záruce oznámené Francií ve výši 7 miliard EUR, činil 486 milionů EUR, jak je znázorněno níže v tabulce 18:

Tabulka 18

Výpočet prvku podpory v zaručených dluhopisech

	16.10.2012	12.7–16.10	16.9–16.10
Francouzský státní dluhopis s tříletou splatností	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Rozpětí na stát, odhad po poskytnutí záruky	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Úroková sazba BPSA po poskytnutí záruky (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Náklady na záruku (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Celkový odhad nákladů na emise kryté zárukou (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3, 23 %
Interpolace výnosů na sekundárním trhu BPSA za 3 roky	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Výsledná výše státní podpory (v milionech eur)	401	429	486

(269) Komise si přeje objasnit prostřednictvím níže uvedených poznámek předpoklady, z nichž uvedené vyčíslení vycházelo.

(270) V 51. bodě odůvodnění rozhodnutí o záchraně Komise uvedla, že v případě částky emisí, jež dosahuje výše 1,2 miliardy EUR, činí prvek podpory nejméně 91,8 milionu EUR. V případě částky emisí, jež dosahuje výše 7 miliard EUR, by odpovídající výše tohoto prvku činila 535 milionů EUR.

(271) Jak je uvedeno v 26. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, v okamžiku, kdy byly vydány dluhopisy ve výši 1,2 miliardy EUR, byl zaznamenán rozdíl ve výnosech v porovnání s francouzským státním dluhopisem, který činil 24 bazických bodů. V souladu se 119. a 120. bodem odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení Komise potvrzuje, že výše uvedený rozdíl, který je podle mínění Francie způsoben tím, že v porovnání s francouzským státním dluhopisem mají zaručené dluhopisy nižší likviditu, musí být zohledněn při výpočtu prvku podpory pro účely jejího snížení.

(272) Co se týče **referenčního období**, Komise se domnívá, že stanovené období v délce jednoho měsíce (od 16. září do 16. října) je dostatečně dlouhé, aby zajistilo vyrovnání případných výkyvů vzniklých v důsledku oznámení podpory. Pro přesné určení prvku podpory je nutné, aby se referenční období fakticky blížilo okamžiku oznámení podpory s cílem zajistit, aby se informace o potížích, jimž skupina čelí, co nejjasněji odrazila v tržních výnosech. Sekundární trh, který byl pro tyto účely zohledněn, je ostatně trhem likvidním, takže nelze tvrdit, že by toto období mělo být delší, neboť oznámení plánu restrukturalizace skupiny PSA, k němuž došlo v červenci 2012, i poslední informace o nabídce prodeje vozidel se na trhu beze zbytku promítly. Komise se proto domnívá, že při použití výše uvedené metody je prvek podpory vypočten správně a není tedy zapotřebí, aby byl vypočten znovu na základě míry výnosu, jíž dosáhly dluhopisy banky na sekundárním trhu v okamžiku jednotlivých čerpání. Důvodem je jednak skutečnost, že podle mínění Francie je podpora omezena na minimum nezbytné k obnovení životaschopnosti a že bude tedy záruka čerpána v plném rozsahu, a jednak skutečnost, že reprezentativní tržní cena odpovídá hodnotě, jíž dosahovaly sekundární dluhopisy v době před oznámením poskytnutí podpory. Tato podpora poskytuje skupině PSA možnost čerpat záruku kdykoliv po jejím poskytnutí.

(273) V 51. bodě odůvodnění rozhodnutí o záchraně Komise uvedla, že výše podpory se může pohybovat až do výše nominální hodnoty vydaných dluhopisů. S ohledem na skutečnosti uvedené ve 105. a 106. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, které se týkají existence likvidačního zůstatku, jehož výše dosahuje [1–3]* miliard až [2–4]* miliard EUR v případě zátěžového scénáře v podmínkách postupné likvidace, se Komise domnívá, že částka podpory nepřekračuje výši zvýhodnění, které je představováno cenou vydaných dluhopisů, přičemž podle odhadu uvedeného v 33. bodě odůvodnění se tato cena odhaduje na 486 milionů EUR ze státní záruky ve výši 7 miliard EUR. Jedná se o zvýhodnění, z něhož může mít skupina prospěch v případě, že bude pokračovat ve své činnosti. Pokud by podpora nebyla poskytnuta a banka by se ocitla v postupné likvidaci, věřitelé ani akcionáři (skupina PSA) by nezískali žádné další zvýhodnění.

(274) Komise uvádí, že k vyčíslení podpory se ze všech zúčastněných stran vyjádřila pouze společnost Fiat, podle jehož odhadu, který je uveden výše v 191. bodě odůvodnění, by měl být náklad na záruku navýšen nejméně o 100 bazických bodů, aby byl v souladu s tržními praktikami. Jedna z poznámek společnosti Fiat se týká platby poplatku za poskytnutí („*commitment fee*"). V této souvislosti poukazuje Komise na skutečnost, že jak je vysvětleno v 272. bodě odůvodnění, výpočet prvku podpory vychází z předpokladu, že záruka bude čerpána v plném rozsahu, neboť podpora je omezena na minimum nezbytné k obnovení životaschopnosti skupiny. Komise rovněž dospěla k vyššímu odhadu prvku podpory než Fiat, a to i v případě, že je tento odhad upraven s ohledem na poplatek za poskytnutí; Komise má totiž za to, že cena, která byla zaplacena, je o 231 bazických bodů nižší než tržní cena, zatímco podle odhadu společnosti Fiat je tato cena v poměru k tržní ceně nižší o 100 bazických bodů.

(275) Výše uvedené skutečnosti umožňují Komisi dospět k závěru, že prvek podpory, který je obsažen ve státní záruce ve výši 7 miliard EUR, odpovídá částce 486 milionů EUR.

8.1.1.3. ***K selektivní povaze výhody***

(276) Vzhledem k tomu, že jedinými příjemci záruky jsou BPF a potažmo skupina PSA, má tato výhoda selektivní povahu.

8.1.1.4. ***K podmínkám ovlivnění obchodu mezi členskými státy a narušení hospodářské soutěže***

(277) Pokud jde o dopad na hospodářskou soutěž a ovlivnění obchodu, je nutno připomenout, že podle ustálené judikatury v případě, kdy podnik vyvíjí činnost v odvětví, ve kterém si skutečně konkurují výrobci z různých členských států, jakákoli podpora, kterou může tento podnik obdržet od veřejných orgánů, může nepříznivě ovlivnit obchod mezi členskými státy a narušit hospodářskou soutěž do té míry, do které její nepřetržitá přítomnost na trhu brání konkurentům zvýšit jejich podíl na trhu a do které snižuje jejich možnosti zvýšení vývozů ([41]).

(278) Způsob, jakým dochází k narušení hospodářské soutěže, byl doložen na základě analýzy provedené Komisí, připomínek třetích osob i publikací analytiků. Přímým důsledkem poskytnutí státní záruky je snížení nákladů na financování BPF (v porovnání s alternativním scénářem, podle něhož by banka podporu nezískala). Snížení nákladů na financování umožní BPF zlepšit nabídky financování a podpořit tak prodej vozidel značek Peugeot a Citroën. Klíčovou úlohu kaptivních bank při podpoře a rozvoji prodeje automobilů ostatně jednomyslně uznávají a potvrzují jak skupina PSA, tak i třetí osoby.

(279) Zúčastněné třetí osoby ve svých připomínkách zdůraznily přímou souvislost mezi působením kaptivní banky a prodejem vozidel. Například GM uvádí, že financování ze strany kaptivních bank má „*zásadní*" úlohu a poskytuje výrobcům automobilů „*flexibilitu*", díky níž mohou rychle reagovat na podmínky trhu. Skupina Fiat obšírně popsala, jaký dopad má financování prodeje kaptivními bankami skupin působících v automobilovém průmyslu. Tvrdí přitom, že toto financování působí v zásadě třemi hlavními směry: získává nové zákazníky, podporuje proces prodeje a posiluje věrnost zákazníků. Fiat zmiňuje svou interní studii, v níž se zabýval atraktivitou svého modelu „Punto", která je závislá především na podmínkách financování (například na nízkých úrokových sazbách). O konkurenty, kteří nenabízejí zajímavé finanční podmínky (např. Peugeot), byl mezi zákazníky menší zájem. Podle jiného interního šetření, které se soustředilo na řadu „Eco", oslovení zákazníci většinou uváděli, že pokud by jim nebylo nabídnuto financování ve výši 0 %, vozidlo z této řady by si nekoupili

([41]) Viz zejména rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991, Itálie v. Komise, C-305/89, Sb. rozh., s. I-1603.

(nebo by jeho nákup odložili). Fiat z toho vyvozuje závěr, že dotace zaměřená na podporu činnosti kaptivní banky má „*bezprostřední a přímý dopad*“ na výkonnost, posuzovanou podle prodeje automobilů. Z dalšího interního šetření, na které společnost Fiat odkazuje, rovněž vyplývá, že využití kaptivní banky má dopad na stávající zákazníky dané značky, kteří si přejí pořídit nové vozidlo. Zákazníků, kteří se rozhodli znovu koupit vozidlo značky Fiat, bylo totiž více mezi těmi, kdo při svém předchozím nákupu využili možnosti financování kaptivní bankou.

(280) V souvislosti s otázkou, jaký dopad mají změny nákladů na financování kaptivní banky, poskytla společnost Fiat číselný údaj, podle něhož může zvýšení nákladů na financování o 100 bazických bodů vést ke snížení míry rozšíření o 5 % až 10 %. Zdá se tedy, že zkušenost, kterou získala společnost Fiat na evropském trhu prostřednictvím FGA Capital, potvrzuje, že existuje přímá záporná vazba mezi nákladem na financování kaptivní banky a mírou rozšíření, jíž tato banka dosahuje. Pokles nákladů na financování BPF, způsobený poskytnutím státní záruky, může tedy způsobit zvýšení míry rozšíření této banky.

(281) Také Toyota potvrzuje, že kaptivní banky hrají významnou úlohu při posilování věrnosti zákazníků značce za účelem zvýšení prodeje: Toyota se domnívá, že kaptivní banky mohou zvýšit tuto věrnost o 15 %, prohlásila však, že není s to vyčíslit, jaký dopad na prodej by mělo zvýšení nákladů na financování o 100 bazických bodů (uvedla nicméně, že takovýto dopad existuje).

(282) Z připomínek zúčastněných třetích stran tedy vyplývá, že snížením nákladů na financování získává kaptivní banka možnost nabídnout svým potenciálním zákazníkům zajímavější podmínky financování. Takovéto konkurenční nabídky úvěrů mají přímý dopad na prodej automobilů a nadále jsou jedním z hlavních faktorů ovlivňujících rozvoj tohoto prodeje.

(283) Také publikace banky Morgan Stanley ze dne 21. srpna 2012 vysvětluje, jakým způsobem mohou nízké náklady na financování, které nese finanční složka podniku v odvětví výroby automobilů, poskytnout dané značce možnost nabízet vozidla, u nichž jsou náklady vlastnictví („*Total Cost of Ownership*“ nebo zkráceně TCO) nižší, než jaké mají konkurenční podniky. Tato studie obecně dokládá, že zásadním faktorem pro určení nákladů vlastnictví vozidla je náklad na financování kaptivní banky výrobce automobilů. ([42]) Prostřednictvím zajímavých nabídek financování tak kaptivní banka přímo přispívá ke snížení TCO u vozidel dané značky. Možnosti financování jsou přitom zvláště potřebné v segmentech B a C, v nichž je soustředěna největší část prodeje uskutečňovaného skupinou PSA.

(284) V nedávné studii agentury Moody's ([43]) ze dne 5. února 2013 byla potvrzena významná úloha kaptivních bank, které jsou zde označovány za „klíčové prvky strategie skupin působících v automobilovém průmyslu“. Kromě toho se v této studii uvádí, že v podmínkách krize a klesajícího prodeje mají skupiny působící v automobilovém průmyslu větší zájem využívat k podpoře svého prodeje kaptivní banky. V rámci analýzy zaměřené na nebezpečí narušení hospodářské soutěže dotčenou státní podporou je tedy nutné zohlednit i tento specifický kontext.

(285) Podle plánu životaschopnosti BPF, který předložily francouzské orgány, se úloha kaptivních bank v budoucnosti ještě posílí, a to v důsledku působení čtyř hlavních faktorů (viz 116. bod odůvodnění).

(286) Dotčená státní záruka bude mít tedy přímý dopad na konkurenční chování BPF, jejíž úloha, která je již nyní velmi důležitá, se bude dále posilovat, což lze vyvodit i z tržních trendů, které jsou popsány v plánu životaschopnosti uvedeném výše v 285. bodě odůvodnění.

(287) Komise v této souvislosti připomíná, že na území Unie působí značné množství finančních ústavů a že dochází k přesunům kapitálu mezi členskými státy.

(288) Komise z toho vyvozuje závěr, že dotčené opatření může posílit také postavení, jež BPF zaujímá ve vztahu ke svým konkurentům v oblasti obchodu mezi členskými státy.

(289) Komise se tedy domnívá, že dotčená státní záruka představuje státní podporu, jejíž hrubý grantový ekvivalent činí 486 milionů EUR. Přímým příjemcem této záruky je sice BPF, v konečném důsledku však záruka zvýhodňuje celou skupinu, neboť úkolem BPF je financovat prodej v oblasti hlavní činnosti skupiny, kterou je výroba automobilů.

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

8.1.2. VEŘEJNÁ PODPORA SKUPINY PSA ZA ÚČELEM REALIZACE PROJEKTU V OBLASTI VÝZKUMU A VÝVOJE „50CO_2CARS“

(290) Poskytnutí finančních prostředků z veřejných zdrojů ([44]) skupině PSA za účelem realizace projektu v oblasti výzkumu a vývoje „50CO_2Cars“ odpovídá definici státní podpory ve smyslu článku 107 SFEU. Francouzské orgány oznámily dotčené opatření jakožto podporu na restrukturalizaci.

8.1.2.1. ***K přítomnosti státních prostředků***

(291) Dotčené veřejné finanční prostředky pocházejí z rozpočtových prostředků, které stát poskytl agentuře ADEME na podporu iniciativy nazvané „Vozidlo budoucnosti“, která je součástí programu investic do budoucnosti. Veřejné finanční prostředky, jimiž Francie podpořila projekt „50CO_2Cars“, totiž spadají do programu „investic do budoucnosti“, který byl zaveden na základě opravného zákona o státním rozpočtu 2010-237 ze dne 9. března 2010. Tím je potvrzeno, že toto opatření je přičteno státu.

8.1.2.2. ***K přítomnosti hospodářské výhody***

(292) Dotace umožňuje skupině PSA nést její náklady na výzkum a vývoj a tím jí poskytuje hospodářskou výhodu.

8.1.2.3. ***K selektivní povaze výhody***

(293) Dotčené opatření je určeno konkrétně předkladatelům projektu v oblasti výzkumu a vývoje „50CO_2Cars“, na němž se skupina PSA podílí, a proto by nemělo být považováno za opatření s obecnou působností.

8.1.2.4. ***K podmínkám ovlivnění obchodu mezi členskými státy a narušení hospodářské soutěže***

(294) Vzhledem k tomu, že skupina PSA působí v hospodářském odvětví výroby automobilů, které je zaměřeno na obchod uvnitř Společenství, může dotčené opatření narušit obchod mezi členskými státy, změnit postavení, jež skupina PSA na příslušných trzích zaujímá ve vztahu ke svým konkurentům, a narušit hospodářskou soutěž na vnitřním trhu.

(295) Komise má tedy za to, že finanční podpora, kterou Francie poskytla skupině PSA v podobě vratných záloh za účelem realizace projektu „50CO_2Cars“, představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(296) Komise přitom uznává zvláštní úlohu vratných záloh, které působí jako nástroj podpory poskytované ze strany státu. Pokud se jedná o „půjčku“ poskytnutou skupině PSA na realizaci projektu „50CO_2Cars“, vrácení této půjčky je podmíněno završením tohoto projektu v oblasti výzkumu a vývoje. Vzhledem k tomu, že nelze *a priori* zhodnotit, jaká je pravděpodobnost úspěchu či nezdaru projektu, Komise není s to vyčíslit hrubý grantový ekvivalent této podpory, která byla poskytnuta v podobě vratných záloh. Pro případ, že by nastal nejméně příznivý scénář, v němž by k navrácení vůbec nedošlo, tedy Komise v rámci obezřetnosti uvádí, že za horní mez dotčené státní podpory má být považována souhrnná částka vratných záloh.

8.2. *PRÁVNÍ ZÁKLAD POSOUZENÍ*

(297) V čl. 107 odst. 2 a 3 SFEU se stanoví výjimky z obecné neslučitelnosti stanovené v odst. 1 dotčeného článku. Je zřejmé, že výjimky stanovené v čl. 107 odst. 2 SFEU nelze v tomto konkrétním případě použít.

(298) Komise ve svém rozhodnutí o záchraně prohlásila, že dotčená podpora je na základě čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU dočasně slučitelná. Současně však měla za to, že veřejná záruka, jejímž účelem bylo bezprostředně vyřešit problémy BPF v oblasti likvidity, současně zvýhodňuje také skupinu PSA. Francouzské orgány toto stanovisko nezpochybnily. Komise rovněž zdůraznila, že problémy v oblasti likvidity, jimž tato bankovní dceřiná společnost čelila, vyplývají ze strukturálních potíží skupiny. Za těchto podmínek se francouzské orgány zavázaly, že předloží plán restrukturalizace pro celou skupinu PSA podle výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“, jímž zajistí rovněž životaschopnost BPF. Na základě tohoto závazku oznámily francouzské orgány plán životaschopnosti BPF a plán restrukturalizace skupiny PSA.

([44]) Původně bylo oznámeno, že tyto finanční prostředky budou poskytnuty ve formě dotací (ve výši 24,5 milionů eur) a vratných záloh (ve výši 61,4 milionů eur). S ohledem na kompenzační opatření, jež navrhly francouzské orgány (uvedené výše v 256. bodě odůvodnění), budou s konečnou platností poskytnuty ve formě vratných záloh ve výši 85,9 milionů eur.

(299) Co se týče plánu životaschopnosti BPF, tento plán musí být zkoumán ve světle oddílu 2 sdělení Komise o návratu k životaschopnosti a hodnocení restrukturalizačních opatření ve finančním sektoru v současné krizi podle pravidel pro státní podporu ([45]).

(300) Co se týče plánu restrukturalizace, Komise uvedla již v 84. bodě odůvodnění svého rozhodnutí o záchraně, že tento plán musí být zkoumán ve světle čl. 107 odst. 3 písm. c) SFEU a zvláště pak podle výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci". Bylo totiž prokázáno, že dotčená podpora byla poskytnuta za účelem obnovení dlouhodobé životaschopnosti podniku, a proto musí být v souladu s výše uvedenými „pokyny pro záchranu a restrukturalizaci", které představují právní základ posouzení. Komise dále uvádí, že tento závěr nezpochybňuje ani skutečnost, že část podpor, které mají být poskytnuty v rámci plánu restrukturalizace, má podobu podpory projektu v oblasti výzkumu a vývoje. Oblast výzkumu a vývoje lze totiž do plánu restrukturalizace začlenit pouze při splnění dvou podmínek, a sice že plánované činnosti musí být skutečně nezbytné pro obnovení životaschopnosti podniku a že veškeré prvky plánu restrukturalizace (včetně činnosti v oblasti výzkumu a vývoje) splňují podmínky stanovené ve výše uvedených „pokynech pro záchranu a restrukturalizaci".

(301) Z bodu 21 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci" navíc vyplývá, že podmínky týkající se slučitelnosti veřejné podpory, která je určena na činnost, kterou podnik v obtížích vyvíjí v oblasti výzkumu a vývoje, nesmí vést k obcházení zásad obsažených v pravidlech obecného práva týkajících se podniků v dobré finanční situaci.

(302) Komise uvádí, že žádná ze zúčastněných stran se k výběru právních základů nevyjádřila kriticky.

8.3. *ZPŮSOBILOST PODNIKU PRO PODPORY NA RESTRUKTURALIZACI*

(303) Pokud chce podnik využít podpor na restrukturalizaci, musí především splňovat kritéria podniku v obtížích podle definice uvedené v oddílu 2.1 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci".

(304) V 150. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že skupina PSA je ve smyslu bodu 11 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci" v obtížích. V projednávaném případě jsou totiž patrné typické příznaky podniku v obtížích, zejména: narůstající ztráta, klesající obrat, nadbytečná kapacita, slábnoucí peněžní tok, ztráta tržního podílu. Také skutečnost, že se BPF nepodařilo bez státní záruky završit plán financování na období 2013-2016, svědčí o tom, že skupina prokazatelně není schopna se zotavit z vlastních zdrojů ani z prostředků, které získá od svých vlastníků/akcionářů či společníků nebo z tržních zdrojů.

(305) Komise tedy dospěla v 151. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení k závěru, že skupina PSA a potažmo nepřímo i BPF představují podniky v obtížích ve smyslu oddílu 2.1 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci".

(306) V 152. bodě odůvodnění výše uvedeného rozhodnutí Komise rovněž uvedla, že skupina PSA ani její dceřiná společnost BPF nepředstavují nově založené podniky a že vzhledem k tomu, že příjemcem je skupina, není namístě se domnívat, že obtíže, jimž podnik čelí, jsou výsledkem svévolného rozvrhování nákladů v rámci dané skupiny. Jak totiž uvedly francouzské orgány, obtíže, jimž skupina čelí, vznikly v zásadě z důvodů vlastních této skupině a z důvodu zhoršení situace na evropském trhu s automobily.

(307) Komise se proto domnívá, že není třeba měnit hodnocení provedené v rozhodnutí o zahájení řízení ohledně způsobilosti podniku na základě bodů 11 a 13 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci". Komise přitom uvádí, že žádná ze zúčastněných stran tento bod nezpochybnila.

(308) Závěrem se Komise domnívá, že podmínky stanovené v oddíle 2.1 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci" byly splněny.

([45]) Úř. věst. C 195, 19.8.2009, s. 9.

8.4. *OBNOVENÍ DLOUHODOBÉ RENTABILITY*

8.4.1. PLÁN RESTRUKTURALIZACE SKUPINY PSA

(309) Na trvalé zhoršování svého postavení reaguje skupina PSA od roku 2012 zaváděním opatření určených k podpoře obnovení dlouhodobé životaschopnosti v rámci plánu „Rebond 2015“. Patřila mezi ně zejména opatření zaměřená na snížení nadbytečných kapacit skupiny v segmentu B a plánovaná úsporná opatření. Plán „Rebond 2015“ má tyto složky:

a) Reorganizace francouzské průmyslové základny a snížení strukturálních nákladů, s odhadovaným dopadem ve výši 600 milionů EUR, oznámené dne 12. července 2012. Tento návrh předpokládá ukončení výroby v Aulnay v roce 2014, úpravu průmyslového zařízení továrny v Rennes, opatření zaměřená na revitalizaci továren v Aulnay a v Rennes a strukturální změny skupiny.

b) Snížení kapitálových výdajů o 550 milionů EUR, které se projeví od roku 2013 poté, co bude ukončen nárůst investic do kapacit v Rusku, Latinské Americe a Číně.

c) Optimalizace výrobních nákladů ve výši 350 milionů EUR, zejména v důsledku spolupráce s GM, přičemž polovina úspor bude zajištěna zaváděním prvních synergií v rámci této spolupráce, a to v oblasti „Nákupů“ a polovina přijetím akčních plánů týkajících se jednotkových nákladů na vývoj a výrobu.

(310) Pochybnosti ohledně návratu k životaschopnosti, jež vyjádřila Komise v rozhodnutí o zahájení řízení, jsou dvojího druhu.

a) Zaprvé Komise uvádí, že prognózy vývoje trhu by se mohly ukázat jako příliš optimistické.

b) Zadruhé Komise vyjádřila přání ověřit, do jaké míry může k obnovení životaschopnosti přispět projekt „$50CO_2$Cars“.

8.4.1.1. ***K předloženým prognózám týkajícím se vývoje trhu***

(311) Názor, že pro zjištění vývoje trhu je relevantní použít prognózy ústavu *IHS Global Insight*, nezpochybňují ani připomínky zúčastněných třetích stran. Zejména připomínky společnosti Fiat potvrzují, že pro výrobce automobilů představuje tento ústav hlavní zdroj finančních prognóz.

(312) Komise uvádí, že tyto prognózy jsou nicméně optimističtější než prognózy získané z jiných komerčních zdrojů, mezi něž patří například prognózy agentury Standard&Poor's ([46]).

(313) Komise se domnívá, že jedním z důvodů aktualizace prognóz obratu oproti rozhodnutí o zahájení řízení jsou pochybnosti, které vyjádřila ohledně důvěryhodnosti prognóz předložených Francií před zahájením šetření. Navíc, přestože se v aktualizovaných prognózách snížil obrat, předpokládané náklady na kapitálové investice se nezmenšily, což znamená, že budoucí objem prodeje nebude negativně ovlivněn.

(314) Případná rozpětí u středních prognóz je třeba zkoumat s ohledem na jejich možný dopad na schopnost PSA pokračovat v činnosti za situace, v níž by nastal nepříznivý scénář. Obtíže, jimž skupina čelila a jež daly podnět k zásahu ze strany státu, souvisely se schopností BPF zajistit si dostatečné samofinancování na trzích za účelem financování prodeje vozidel vyrobených touto skupinou. Ostatně ani poté, co byl zaznamenán pokles celkové hodnoty aktiv automobilové divize, který podle účtů uzavřených k 31. prosinci 2012 odpovídal částce 3 888 milionů EUR, Francie neoznámila Komisi, že vlastní kapitál skupiny je nedostatečný. Komise se domnívá, že analýza by se tedy měla soustředit na míru čistého průmyslového dluhu skupiny při nepříznivých scénářích.

(315) Pochybnosti Komise, které se týkaly životaschopnosti skupiny, rozptýlil závazek Francie, který je popsán výše v oddíle 7.1 a podle něhož bude skupině PSA uloženo přijetí opatření, jež umožní vyrovnat veškeré výkyvy v peněžních tocích způsobené nepříznivým vývojem prodeje, jež by mohly vést k odchylkám v křivce čistého dluhu PSA. Výše dluhu […]* poté poklesne pod […]* miliardy EUR, což je v souladu se stávajícími prognózami

([46]) Podle zprávy „For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region“ ze dne 24. dubna 2013 se neočekává, že by se evropský trh mohl do roku 2018 vrátit na úroveň roku 2011, pokud jde o objem, zatímco prognózy IHS tento návrat předpokládají již od roku 2014.

analytiků. Tento závazek ponechává skupině možnost rozhodování ohledně volby nejvhodnějšího nástroje pro stabilizaci jejího čistého dluhu, jímž může být např. snížení kapacity nebo prodej podílů. Komise kromě toho poznamenává, že se Francie zavázala, že v případě nezdaru nápravných opatření nebo v případě, že cílová hodnota čistého dluhu bude během dvou po sobě jdoucích let překročena, znovu oznámí celý rozsah plánu.

(316) Na základě výše uvedených skutečností dospívá Komise k závěru, že pochybnosti o obnovení životaschopnosti uvedené v rozhodnutí o zahájení řízení byly odstraněny.

8.4.1.2. ***K podílu projektu „50CO_2Cars“ na obnovení životaschopnosti skupiny PSA***

(317) Ve 167. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení vznesla Komise dotaz ohledně podílu projektu „50CO_2Cars“ na restrukturalizaci a obnovení životaschopnosti skupiny PSA.

a) **Úvodní poznámka týkající se skutečnosti, že Francie zpochybnila metodu analýzy, která byla navržena v rozhodnutí o zahájení řízení**

(318) Z výše uvedeného 152. bodu odůvodnění vyplývá, že francouzské orgány zpochybňují metodu, podle níž, jak navrhla Komise v rozhodnutí o zahájení řízení, by mělo být zjištěno, zda a případně v jakém rozsahu může projekt „50CO_2Cars“ přispět k obnovení životaschopnosti skupiny PSA. Po předběžném šetření dospěla Francie k závěru, že pochybnosti Komise vycházejí z tvrzení, podle něhož může být projekt „50CO_2Cars“ „pro účely obnovení životaschopnosti skupiny PSA nezbytný jen do té míry, pokud by jí mohl umožnit, aby dohnala své dlouhotrvající zaostávání za konkurenty v oblasti výzkumu a vývoje“. Metoda, kterou Komise prosazuje, se navíc opírá o kritérium představující určitou „*právní inovaci*“, o jehož nezbytnosti francouzské orgány pochybují, zatímco ostatní vznesené argumenty považují za dostatečné k tomu, aby prokázaly přínos projektu „50CO_2Cars“ pro obnovení životaschopnosti skupiny.

(319) Komise popírá, že by metoda, kterou navrhla v rozhodnutí o zahájení řízení, mohla být shrnuta výše uvedeným způsobem, a přeje si doplnit několik níže uvedených upřesnění.

(320) V 17. bodě odůvodnění výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“ se stanoví, že „[r]estrukturalizace bude […] vycházet z uskutečnitelného a vnitřně provázaného plánu s širokým pokrytím, jehož cílem je obnovit dlouhodobou životaschopnost podniku.“ Tohoto cíle, jímž je provést „*reorganizaci a racionalizaci činností podniku z hlediska lepší efektivnosti*“, lze dosáhnout zavedením různých typů opatření:

— „*ukončení ztrátových činností*“;

— „*restrukturalizac[e] takových činností, které mohou být opět konkurenceschopné*“;

— „*diverzifikac[e] činností v rámci nových a životaschopných oblastí*“.

(321) Právě na základě třetího z výše uvedených pilířů, který se týká „diverzifikace“, lze přitom podle názoru Komise nejlépe odůvodnit skutečnost, že do plánu restrukturalizace byly zahrnuty rovněž činnosti v oblasti výzkumu a vývoje. Jiným odůvodněním by případně mohla být potřeba pomoci podniku, který se ocitl v obtížích, využít inovací k tomu, aby namířil svou výrobu jiným, rentabilnějším směrem.

(322) Jak vyplývá z jejich připomínek (shrnutých výše v 149. bodě odůvodnění), francouzské orgány zřejmě toto pojetí sdílejí a mají za to, že zachování investic do výzkumu a vývoje může podniku v obtížích pomoci v tom, aby mohl „*obnovit svou dlouhodobou životaschopnost*“. Komise se nicméně domnívá, že předchozí případy, na něž Francie poukazuje výše v poznámce pod čarou 30 k 149. bodu odůvodnění, nejsou relevantní. Je totiž třeba uvést, že na rozdíl od projednávaného případu se v nich nejednalo o situace, kdy mohlo zařazení projektu zaměřeného na výzkum a vývoj do plánu restrukturalizace kladně ovlivnit obnovení životaschopnosti podniku čelícího obtížím, ale spíše o situace, u nichž dospěla Komise k závěru, že k obnovení životaschopnosti mohlo dojít zaváděním nových výrobků vyrobených na základě stávajících znalostí (nikoliv tedy s využitím výzkumu a vývoje). Například z 51. bodu odůvodnění rozhodnutí Komise ze dne 1. prosince 2004 (Státní podpora – Francie – společnost Bull, věc C-504/03) lze vyvodit, že nové servery, jejichž úloha byla označena za „velmi důležitou“ pro zvýšení obratu a provozní marže, jsou založeny na technologii, kterou nevyvinul příjemce podpory, nýbrž společnost Intel. Stejně tak i z 98. bodu odůvodnění rozhodnutí Komise ze dne 3. července 2001 (Státní podpora – Španělsko – Babcock Wilcox Espana SA, věc C-33/98) vyplývá, že technologie, která společnosti NewCo umožňuje pokrýt

další segment španělského trhu, existovala již dříve. Za relevantní nepovažuje Komise ani 236. bod odůvodnění svého rozhodnutí ze dne 18. února 2004 (Státní podpora – Německo – Bankgesellschaft Berlin AG, věc C-28/02), z něhož vyplývá, že se Komise odmítla s konečnou platností vyjádřit k úloze, kterou hrají „*nové produkty a prodejní kanály*“ pro obnovení životaschopnosti banky v obtížích.

(323) Komise by ráda zdůraznila, že tento cíl nesmí být směšován s velmi rozdílným cílem týkajícím se podpory výzkumu, vývoje a inovací ([47]), který je sledován u jiných druhů veřejného financování podniků, které se neocitly v obtížích. V této souvislosti je namístě připomenout 20. bod odůvodnění výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“, v němž je jednoznačně stanoveno toto:

„Vzhledem k tomu, že je ohrožena jeho vlastní existence, nemůže být podnik v obtížích považován za prostředek k prosazování jiných politických cílů, dokud není zajištěna jeho životaschopnost. Komise se proto domnívá, že podpora poskytovaná podnikům v obtížích může přispívat k rozvoji hospodářských činností, aniž by nepříznivě ovlivňovala obchod v takové míře, jež by byla v rozporu se zájmem Společenství, pouze pokud budou splněny podmínky uvedené v těchto pokynech. […]“

(324) Komise je toho názoru, že jedna jediná podpora nemůže účinně sledovat dva různé cíle, a že veškeré podpory, které poskytne členský stát v rámci plánu restrukturalizace, byť s odůvodněním, že mohou mít kladný dopad na podporu výzkumu a vývoje, musí být zaměřeny na obnovení životaschopnosti příjemce. Také vyúčtování těchto podpor musí být poté přezkoumáváno s ohledem na tento prioritní cíl.

(325) Vzhledem k tomu, že se jedná o „investici“ do výzkumu a vývoje, je navíc nutné, aby členský stát prokázal, že jsou podporované činnosti v souladu se zbývajícími částmi plánu restrukturalizace (a že jsou nezbytné k tomu, aby byl tento plán úspěšný). V 45. bodě odůvodnění výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“ se totiž stanoví toto:

„Žádná z podpor nesmí být použita na financování nových investic, které nejsou nezbytně nutné pro obnovení životaschopnosti podniku“.

(326) Aby mohlo být posouzeno, zda činnost v oblasti výzkumu a vývoje, kterou zahrnuje projekt „50CO_2Cars“, představuje (nebo nepředstavuje) interní opatření zaměřené na zlepšení životaschopnosti podniku v obtížích, které by jako takové mohlo být případně zahrnuto i do plánu restrukturalizace (35. bod odůvodnění výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“), předkládá Komise v 168. až 217. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení analýzu, která je v souladu s ustanoveními obsaženými v bodě 36 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“, z nichž jasně vyplývá, že vhodnost navrhovaných opatření má být posuzována na základě „*okolnost[í], které způsobily obtíže podniku*“. V rozhodnutí o zahájení řízení se proto Komise postupně věnovala následujícím analýzám:

a) V 168. až 192. bodě odůvodnění otázce, zda může projekt „50CO_2Cars“ pomoci skupině PSA v tom, aby dohnala své zpoždění v oblasti výzkumu a vývoje; francouzské orgány poukázaly na tento prvek, který podle jejich mínění představuje jeden ze strukturálních problémů, jimž skupina čelí, v 16. bodě odůvodnění;

b) V 193. a 194. bodě odůvodnění otázce, zda může projekt „50CO_2Cars“ pomoci skupině PSA v tom, aby provedla racionalizaci svých průmyslových provozů a struktury svých nákladů, zejména nákladů na pracovní sílu; v 15. bodě odůvodnění byly tyto faktory označeny za další strukturální znevýhodnění, jimž skupina PSA čelí;

c) V 208. až 217. bodě odůvodnění otázce, zda mohou nové technologie „*mild-hybridation*“, na něž se zaměřuje projekt „50CO_2Cars“, pomoci skupině PSA v tom, aby vyřešila své problémy, a to nejen konjunkturální (zhoršování situace na evropském trhu, na nějž je poukázáno v 11. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení), ale i strukturální („nůžkový“ efekt, uvedený v 14. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).

(327) Rozhodnutí o zahájení řízení se tedy opírá o prvky, o nichž se francouzské orgány v průběhu fáze předběžného přezkumu vyjádřily v tom smyslu, že představují okolnosti, které způsobily obtíže podniku. Komise v žádném případě nepřistoupila k předložení souboru kumulativních a/nebo vylučujících kritérií, podle nichž by bylo možné ověřit, zda je (či není) projekt „50CO_2Cars“, „vhodný“ pro účely restrukturalizace skupiny.

([47]) Jak je upřesněno výše v 39. bodě odůvodnění, rámec podpory výzkumu, vývoje a inovací nelze použít na podniky v obtížích, a jak je uvedeno v 16. bodě odůvodnění výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“, tato výjimka platí i po celou dobu provádění plánu restrukturalizace: „*Jakmile byl vytvořen plán na restrukturalizaci nebo likvidaci, na nějž byla požadována podpora, a je prováděn, považuje se veškerá další podpora za podporu na restrukturalizaci*“.

(328) Je namístě uvést, že o trendu nahrazovat prodej vozidel s dieselovým motorem prodejem vozidel s benzinovým motorem, který se projevuje na trhu (uvedeném v 210. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení a připomenutém výše v 147. bodě odůvodnění), se francouzské orgány ve fázi předběžného přezkumu zmiňovaly nikoliv jako o jedné z překážek na cestě k obnovení životaschopnosti skupiny PSA, ale jako o pouhé součásti celkového kontextu, která ostatně nijak nebrání tomu, aby, jak je uvedeno v 214. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, existovala „tržní příležitost pro systémy úsporné hybridizace dieselových motorů, což dokládají i rozbory trhu provedené skupinou PSA“ .

(329) Toto formální řízení má v každém případě za cíl poskytnout danému členskému státu možnost podat veškerá odůvodnění potřebnosti zkoumané podpory, která považuje za nezbytná, a zejména upřesnit okolnosti, které způsobily obtíže podniku, pokud tak opomenul učinit již ve fázi předběžného přezkumu šetření. Tato možnost byla v projednávaném řízení francouzským orgánům poskytnuta.

b) **Analýza přínosu projektu „50CO_2Cars“ v oblasti restrukturalizace skupiny PSA**

(330) Z připomínek francouzských orgánů (shrnutých výše v 147. až 151. bodě odůvodnění) vyplývá, že projekt „50CO_2Cars“ si klade za cíl osvojení technologie zaměřené na snížení spotřeby a emisí CO_2 u dieselových motorů, a to s „přijatelnými“ náklady.

i) *Přínos k překonání strukturálních znevýhodnění skupiny PSA*

(331) Zastavení postupného klesání prodeje vozidel s dieselovým motorem: Komise se v 211. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení táže, zda jsou investice do výzkumu a vývoje, jejichž cílem je podpora technologie hybridizace dieselových motorů, v souladu s plánem restrukturalizace, vzhledem k tomu, že na trhu byl v nedávné době zaznamenán spíše trend (který má podle prognóz pokračovat i v příštích letech) nahrazovat prodej vozidel s dieselovým motorem prodejem vozidel s benzinovým motorem.

(332) Z odůvodnění, která uvedla Francie výše v 148. bodě odůvodnění, v této souvislosti vyplývá, že s ohledem na současnou strukturu výrobních prostředků skupiny PSA (které jsou zaměřeny především na výrobu vozidel s dieselovým motorem, která v roce 2012 představovala [60–80]* % prodeje v Evropě), je možné, že strategie, která prosazuje spíše „pasivní“ než „aktivní“ postoj k trendu nahrazování dieselových motorů benzinovými, nebude mít v krátkodobém/střednědobém měřítku příliš citelný vliv na obnovení životaschopnosti skupiny. Komise v tomto ohledu uvádí, že výrobce automobilů Toyota ve svých připomínkách uvedených výše ve 203. bodě odůvodnění připouští existenci trhu v oblasti hybridních vozidel s dieselovým motorem, přestože zastává názor, že prodej těchto vozidel musel být v porovnání s prodejem hybridních vozidel s benzinovým motorem nižší, a to z důvodu dodatečných nákladů na dieselovou technologii. Za těchto okolností by mohl vývoj „dostupného“ řešení pro hybridní vozidla s dieselovým motorem, které je prosazováno v rámci projektu „50CO_2Cars“, přispět po dobu provádění tohoto projektu k boji proti snižování prodeje dieselových vozidel, jemuž nyní skupina PSA čelí. V dlouhodobějším měřítku a za předpokladu, že budou nynější ekonomické trendy pokračovat i nadále (to jest, pokud bude prodej hybridních vozidel s benzinovým motorem nadále větší než prodej hybridních vozidel s dieselovým motorem), jak odhaduje společnost Toyota, mohly by být hlavní součásti systému hybridizace v rámci projektu „50CO_2Cars“ po určité úpravě použity i na základní benzinové motory (viz 50. bod odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení).

(333) Komise tedy sdílí názor francouzských orgánů, podle nějž může strategie skupiny PSA, zaměřená na vývoj technologie, která je s to umožnit obnovení dobré pověsti vozidel s dieselovým motorem v oblasti ochrany životního prostředí a zajistit, aby byla vozidla s dieselovým motorem i nadále pro spotřebitele zejména v Evropě ekonomicky zajímavá, zlepšit krátkodobou/střednědobou návratnost průmyslových provozů skupiny PSA a přispívat tak po dobu provádění plánu restrukturalizace k obnovení její životaschopnosti.

(334) Dohnání zpoždění v oblasti výzkumu a vývoje: přestože francouzské orgány zpochybňují relevantnost tohoto kritéria, z výše uvedeného 152. bodu odůvodnění písm. c) vyplývá, že díky projektu „50CO_2Cars“ by mohlo být dohnáno zpoždění skupiny v oblasti výzkumu a vývoje, zejména co se týče produktivity činností uskutečněných v oblasti technologických inovací (sloučení nástrojů v rámci výzkumného konsorcia pod záštitou ADEME), standardizace některých automobilových dílů (zejména hnacího ústrojí), technologií zaměřených na snížení spotřeby/emisí u vozidel s dieselovým motorem a převodů pomocí DCT. Toto úsilí si klade za cíl učinit systémy hybridizace „dostupnějšími“ pro spotřebitele v tom smyslu, že konstrukce hybridního hnacího ústrojí bude do značné míry standardizována a optimalizována, pokud jde o účinnost paliv a o výrobní náklady.

(335) V 184. bodě odůvodnění výše upozorňuje společnost GM na skutečnost, že zavádění technologických projektů zaměřených na snižování emisí plynů je u výrobců obvyklé, a v 189. bodě odůvodnění výše potvrzuje společnost Fiat, že normy emisí CO_2, které jsou stanoveny v evropských předpisech, představují výzvu, kterou musí řešit každý z výrobců. Toyota se navíc domnívá, že faktorem, který zásadně ovlivňuje prodej, je pro výrobce automobilů vývoj ekologických technologií (viz 203. bod odůvodnění výše). Komise si sice uvědomuje, že budoucí komerční úspěšnost výzkumů, které jsou vedeny v současnosti, lze nyní jen stěží předvídat, přesto se však s ohledem na současný rozmach technologií zaměřených na snižování spotřeby/emisí CO_2 domnívá, že

zachování určité míry technologických ambicí by měli výrobci automobilů v obtížích i nadále považovat za jednu z podmínek, na nichž závisí úspěch jejich restrukturalizace. Postupné zaostávání v oblasti výzkumu a vývoje by mohlo naopak značně ohrozit vyhlídky na krátkodobé/střednědobé zlepšení prodeje a tím i naději na obnovení životaschopnosti daného podniku.

(336) S ohledem na veškeré výše uvedené skutečnosti se Komise domnívá, že projekt „50CO_2Cars“ může napomoci při odstraňování některých strukturálních znevýhodnění, jimž skupina PSA čelí.

ii) *Přizpůsobení průmyslových provozů požadavkům technologie „mild-hybridation“*

(337) V rozhodnutí o zahájení řízení se Komise táže, zda jsou prostředky plánované na rozvoj technologie „mild-hybridation“ v souladu s racionalizací kapacit, kterou se řídí zbývající část plánu restrukturalizace.

(338) Z výše uvedeného 154. bodu odůvodnění vyplývá, že průmyslové investice, které jsou považovány za nezbytné k uskutečnění projektu „50CO_2Cars“ a zejména k přizpůsobení výrobních kapacit novým dieselovým motorům a systémům hybridizace, budou nadále představovat jen malý podíl z celkového objemu investic, které jsou plánovány na dobu provádění plánu restrukturalizace. Finanční dopad těchto investic byl ostatně již zahrnut do číselných údajů, které oznámily francouzské orgány. Co se týče převodů, Komise se stejně jako francouzské orgány domnívá, že pokud dojde k internalizaci výroby, která je v současnosti externalizována ve prospěch japonských dodavatelů, může to v případě úspěchu projektu „50CO_2Cars“ znamenat přínos k obnovení životaschopnosti PSA, neboť může dojít ke zvýšení marží výrobců, kteří budou současně osvobozeni od nákladů na logistiku i od kurzových rizik.

(339) Na základě výše uvedených prvků dospěla Komise k závěru, že přizpůsobení průmyslových provozů skupiny PSA potřebám technologie „mild-hybridation“ je v souladu s pravidly restrukturalizace a obnovení životaschopnosti skupiny.

iii) *Zaměření podniku na nové a životaschopné oblasti*

(340) Společnost Fiat ve svých připomínkách (shrnutých výše v 189. bodě odůvodnění) v zásadě uvádí, že druh motoru, na nějž je projekt „50CO_2Cars“ zaměřen, je zřejmě po technické stránce „proveditelný“, avšak může způsobit zvýšení jednotkové ceny vozidel, která jím budou vybavena, což z ekonomického hlediska znemožní plošné rozšíření výsledné technologie.

(341) Také Komise v této souvislosti uvádí, že právě stávající vysoká cena technologií „full-hybrid“ je příčinou toho, že se tyto technologie uplatňují pouze ve vyšších segmentech trhu (tzv. „prémiová“ vozidla). Společnost PSA i její partneři se proto ve svých strategiích i v oblasti výzkumu a vývoje snaží nalézt technologii hybridizace, která by zajistila lepší poměr mezi cenou a výkonem než technologická řešení, která jsou v současnosti dostupná: snížení emisí CO_2 o [10–20]* % v porovnání s obdobnými nehybridními vozidly, přičemž náklady budou o [70–80]* % nižší než u technologie HY425.

(342) V 216. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení vyjádřila však Komise politování nad tím, že není schopna posoudit dopad nových technologií „mild-hybridation“ na prodej a ziskovost skupiny PSA, přičemž uvedla, že si přeje získat finanční ukazatele, které jsou obvykle používány k analýze relevantnosti tohoto druhu investic v oblasti výzkumu a vývoje, a také analýzu rizik, jež mohou narušit ziskovost projektu.

(343) Z výše uvedeného 150. bodu odůvodnění vyplývá, že pokud by skupina PSA v rámci plánu restrukturalizace nezískala státní podporu určenou konkrétně na projekt „50CO_2Cars“, musela by zavést „alternativní“ projekt, jehož prostřednictvím by snížila své investice do výzkumu a vývoje na minimální úroveň, při níž by byla ještě

schopna zajistit dodržování změn v právních předpisech, pokud jde o emise CO_2. Finančním ukazatelem, který uvedly francouzské orgány ve výše uvedené tabulce 15 v 155. bodě odůvodnění písm. b), je tzv. „diferencovaná" čistá současná hodnota, která na rozdíl od „standardní" čisté současné hodnoty (která odpovídá aktualizované částce pozitivních i negativních peněžních toků, které jsou výsledkem investic) neumožňuje posoudit vnitřní míru výnosnosti investice jako takové, nýbrž pouze rozdíl ve výnosnosti dvou investic, jimiž jsou v projednávaném případě projekt „50CO_2Cars" (se státní podporou či bez ní) a „alternativní" projekt.

(344) Vzhledem k tomu, že bez ohledu na to, jaká diskontní sazba se uplatní (v prvním případě [10–13]* % a ve druhém [13–15]* %), v případě alternativního projektu bude čistá současná hodnota vždy vyšší než u projektu „50CO_2Cars" bez státní podpory ([60–100]* milionů EUR u převodovky eDCT; [20–70]* milionů EUR u doplňkového krytu), se francouzské orgány domnívají, že pokud by nebyla poskytnuta podpora, pro podnik by to znamenalo přirozenou „pobídku" k tomu, aby dal před projektem „50CO_2Cars" přednost alternativnímu projektu. Komise však platnost této úvahy zpochybňuje, přičemž uvádí, že by podle veškeré logiky musela vést by vedla k domněnce, že pokud by byla uplatněna diskontní sazba [13–15]* %, u níž francouzské orgány předpokládaly, že by mohla optimálním způsobem vyjádřit současnou „podstatu" podmínek financování daného podniku, přestože zpravidla bývá pro posouzení návratnosti daných investic uplatňována sazba [10-13]* %, PSA by se rovněž dobrovolně přiklonila spíše k alternativnímu projektu než k projektu „50CO_2Cars", neboť dvě z jeho složek by vykazovaly větší výnosnost: [50–60]* milionů EUR u převodovky eDCT a [20–30]* milionů EUR u doplňkového krytu.

(345) Komise tedy zastává názor, že:

a) zaprvé, že závěry, k nimž by mohlo vést uplatnění navrhovaného „diferencovaného" ukazatele, jsou příliš závislé na předpokladu *ad hoc* týkajícího se diskontní sazby použité pro výpočet „diferencované" čisté současné hodnoty;

b) zadruhé, struktura tohoto ukazatele neumožňuje provést ekonomickou analýzu celkového dopadu projekt „50CO_2Cars" na prodej a na finanční vyhlídky skupiny, ale pouze postupně porovnat zisk dosažený realizací projektu „50CO_2Cars" (a případně i vzniklé náklady) se stavem, který by nastal v případě realizace pouhých dvou složek alternativního projektu.

(346) Finanční ukazatele, které poskytla Francie, tedy neumožňují zohlednit dopady „systému mild-hybridation", na nějž je projekt „50CO_2Cars" zaměřen. Komise proto konstatuje, že projekt „50CO_2Cars" na rozdíl od alternativního projektu umožňuje vyřešit některá ze strukturálních znevýhodnění, jimž skupina PSA v současnosti čelí: zásluhou tohoto projektu bude PSA moci zlepšit své postavení v oblasti standardizace součástí a v některých směrech dohnat své zpoždění v oblasti výzkumu a vývoje. Alternativní projekt má pouze omezený dosah, a proto tyto nároky splnit nemůže. Postupné změny, s nimiž se počítá u alternativního projektu, jehož deklarovaným cílem je pouze zajistit dodržování právních předpisů v oblasti emisí CO_2, by navíc pravděpodobně nebyly natolik výrazné, aby umožnily účinně bojovat proti snižování prodeje vozidel s dieselovým motorem, jemuž skupina čelí. A konečně Komise za účelem posouzení souladu mezi prostředky nezbytnými k realizaci těchto jednotlivých projektů a zbývající částí plánu restrukturalizace porovnala celkové náklady na projekt „50CO_2Cars" ([300–400]* milionů EUR podle tabulky 4 uvedené výše v 41. bodě odůvodnění) a dodatečné náklady a průmyslová rizika vyplývající z alternativního projektu: v důsledku tohoto fenoménu může dojít k nezanedbatelné ztrátě marže, která je ve výše uvedeném 148. bodě odůvodnění odhadnuta na [500–700]* milionů EUR.

(347) Komise tedy zastává názor, že technologický převrat, který je cílem projektu „50CO_2Cars", dokáže na rozdíl od nárůstu předpokládaného v rámci alternativního projektu, v případě úspěchu zajistit skupině PSA *„diverzifikaci činností v rámci nových a životaschopných oblastí"* a vytvořit tak do roku 2020 prostor pro její růst. Projekt „50CO_2Cars" tedy může k obnovení životaschopnosti skupiny přispět více, než by případně přispěl alternativní projekt.

iv) *Předběžné závěry k přínosu projektu „50CO_2Cars" v oblasti restrukturalizace skupiny PSA*

(348) Z výše uvedené analýzy vyplývá, že pokud bude projekt „50CO_2Cars" zařazen do plánu restrukturalizace, může přispět k obnovení životaschopnosti skupiny PSA: přizpůsobení průmyslových provozů této skupiny, jež si zavedení uvedeného projektu vyžádá, je v souladu se strategií a s prostředky, které jsou pro účely restrukturalizace dostupné, a v případě úspěchu projekt nejen pomůže napravit následky strukturálních obtíží podniku (vysoká citlivost vůči vývoji prodeje vozidel s dieselovým motorem v Evropě a zaostávání v některých oblastech výzkumu a vývoje), ale současně také umožní diverzifikovat činnost skupiny *v rámci „nových a životaschopných oblastí"*, které se mohou stát do roku 2020 zdrojem dalšího růstu skupiny.

8.4.2. PLÁN ŽIVOTASCHOPNOSTI BPF

(349) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že obtíže, jimž čelí BPF, jsou způsobeny provázáním této banky se skupinou PSA, které vyústilo ve snížení ratingu banky, který dne 14. února 2013 provedla agentura S&P, na spekulativní stupeň BB+ (*non-investment grade*), a to i přesto, že byla schválena podpora na záchranu.

(350) Komise má za to, že připomínky francouzských orgánů k rozhodnutí o zahájení řízení rozptýlily její obavy týkající se navýšení bilanční sumy BPF a míry jejích úvěrů se selháním.

(351) Komise tedy nadále zastává názor, který hájila v rozhodnutí o zahájení řízení a který žádná ze zúčastněných stran nezpochybnila, a sice ten, že problém, jemuž čelí BPF, je problémem týkajícím se likvidity, který je způsoben výhradně propojením této banky se skupinou PSA. Vzhledem k tomu, že se podařilo rozptýlit obavy týkající se obnovení životaschopnosti skupiny, je tedy namístě se domnívat, že je tomu stejně, i pokud jde o plán životaschopnosti BPF.

8.5. *ZAMEZENÍ PŘÍLIŠNÉMU NARUŠENÍ HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE*

8.5.1. ANALÝZA NUTNOSTI VYROVNÁVACÍCH OPATŘENÍ

(352) Bod 38 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“ uvádí, že Komise smí schválit podpory na restrukturalizaci pouze tehdy, jsou-li provázeny vyrovnávacími opatřeními, která snižují záporný dopad podpor na obchod. V případě, že tato opatření neexistují, podpory musí být považovány za „odporující společnému zájmu“ a musí být prohlášeny za neslučitelné s vnitřním trhem. Tato podmínka má často podobu omezení působení, které si podnik smí zachovat na svém či svých trzích na konci restrukturalizačního období.

(353) Pro připomenutí, francouzské orgány původně navrhly následující kompenzační opatření: další snížení kapitálových výdajů („*capital expenditures*“), postoupení kapacity továrny v Sevelnordu konkurentovi, ukončení vývoje a produkce hybridní technologie plug-in a opatření zaměřené na určení maximální míry rozšíření BPF.

(354) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že si není jista tím, zda lze některá z těchto opatření označit za kompenzační, a zda jsou tato opatření dostatečná s ohledem na podmínky, za nichž mají být zavedena.

(355) V závěru tohoto formálního vyšetřovacího řízení zastává Komise názor, že opatření uvedená výše v oddíle 2.4.5 nebo přinejmenším ta z nich, jež skupina PSA přijala a zavedla již před oznámením plánu restrukturalizace, nemohou být označena za „*kompenzační opatření*“ ve smyslu bodu 38 a násl. výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“, ale odpovídají spíše strategickým rozhodnutím, „kter[á] by byl[a] v každém případě nutn[á] pro obnovení životaschopnosti“ skupiny.

(356) Jak je však uvedeno v poznámce ze dne 23. července 2013, francouzské orgány se rozhodly stáhnout veškerá kompenzační opatření, která byla oznámena dne 12. března 2013, s výjimkou opatření zaměřeného na určení maximální míry rozšíření BPF, které bylo pozměněno ve smyslu uvedeném výše v oddíle 8.5.2.

(357) Komise vzala stažení těchto opatření na vědomí a má tedy za to, že není namístě, aby se v této souvislosti vyjádřila k následujícím opatřením:

a) další snížení kapitálových výdajů („*capital expenditures*“) a zejména ukončení výroby modelů Citroën 6 – Peugeot 607, ukončení výroby modelu Bipper/Nemo a její neobnovení a ukončení výroby vozidel vybavených dieselovým motorem s objemem vyšším než 2 litry,

b) postoupení kapacity továrny v Sevelnordu konkurentovi, a

c) ukončení vývoje a produkce hybridní technologie plug-in.

(358) Ve smyslu „*kompenzačních opatření*“ tedy Komise přezkoumá pouze návrh francouzských orgánů, podle něhož by měl být při stanovení spodní hranice [26–29]* % zaveden nástroj, jímž bude náklad na záruku zvyšován v závislosti na míře rozšíření BPF.

8.5.2. NÁSTROJ PRO ZVYŠOVÁNÍ NÁKLADU NA STÁTNÍ ZÁRUKU V ZÁVISLOSTI NA MÍŘE ROZŠÍŘENÍ BPF

(359) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise uvedla, že považuje snížení míry rozšíření za vhodné opatření, jímž lze snížit dopad finanční podpory BPF na prodej vozidel uskutečněný skupinou PSA. Přesto však Komise vyjádřila pochybnosti, zda bude dopad tohoto opatření skutečný, a to vzhledem k podmínkám, za nichž má být zavedeno. Na rok 2013 totiž PSA navrhla, aby byl pro každou z evropských zemí přijat závazek, podle něhož nebude překročena míra H2 2012 a +1 flexibility, což odpovídá maximální míře 33,4 %. Tato hranice již zřejmě zahrnuje zvýšení předpokládané na rok 2013 vzhledem k tomu, že v roce 2012 dosahovala tato míra hodnoty 29,8 %. Na období 2014 a 2015 francouzské orgány ostatně navrhly sloučení míry rozšíření BPF v měřítku G10 za předchozí rok, upravené v závislosti na míře rozšíření srovnatelných bank, na něž PSA odkazuje (kaptivní banky společností Renault, Ford, BMW, VW a Daimler), přičemž by byla stanovena „spodní hranice" této míry. Díky této změně by skupina PSA získala flexibilitu, která by mohla zmírnit závaznou povahu daného opatření a tím i jeho účinnost.

(360) Spornou otázkou byla i nadále totožnost srovnatelných bank, jež navrhla PSA (v současnosti se jedná pouze o míry rozšíření kaptivních bank společností Renault a Volkswagen, přičemž mezi blízké konkurenty patří i další výrobci jako Ford či Fiat). Vzhledem k tomu, že míry rozšíření se mohou v jednotlivých zemích značně lišit, by BPF mohla zaměřit svou kapacitu v oblasti úvěrů do segmentů, v nichž je zastoupena nejvíce, a rozvíjet vůči svým konkurentům agresivní obchodní strategii.

(361) Na argumenty vznesené Komisí odpověděly francouzské orgány ve svých připomínkách k rozhodnutí o zahájení řízení (srov. bod 173). Souhlasily zejména s doplněním skupiny srovnatelných bank o kaptivní banky společností Fiat a Ford. Ve zbývajících částech přitom hájily zásady vymezené nástrojem, jež navrhly v oznámení. Tvrdí, že s ohledem na granularitu míry rozšíření neuvádí žádný výrobce své hodnoty míry rozšíření podle jednotlivých segmentů. Co se týče pružnosti uvedeného nástroje, domnívají se, že je nezbytná k tomu, aby se BPF mohla přizpůsobovat předpokládanému vývoji trhu, a že nijak nesnižuje účinnost tohoto opatření ani jeho závaznou povahu. Komise bere na vědomí poznámku francouzských orgánů, podle níž může takováto pružnost vzniknout, pokud se u kompenzačního opatření, které se ukládá bance BPF, uplatní celková míra rozšíření: z výše uvedeného 177. bodu odůvodnění vyplývá, že […]* % finančních prostředků, které BPF poskytla, se týkalo segmentů B a C a následujících pěti zemí: Francie, Velká Británie, Německo, Španělsko a Itálie. S ohledem na tyto statistické údaje se Komise domnívá, že může být vyloučeno riziko, že dané kompenzační opatření ztratí účinnost z důvodu přílišné pružnosti, která by vznikla v důsledku uplatnění celkové míry rozšíření.

(362) Úvodem Komise poznamenává, že kompenzační opatření týkající se míry rozšíření představuje podle názoru francouzských orgánů „nejkonkrétnější opatření, které je navíc nejlépe uzpůsobeno k řešení případných narušení hospodářské soutěže, jež by mohla přímo vyplynout z poskytnutí státní podpory v podobě záruky udělené ve prospěch banky PSA. Umožňuje nám totiž jasně pochopit souvislost mezi dopady poskytnuté státní záruky na činnost banky PSA a prodejem vozidel ([48])" .

(363) Komise si ostatně všimla, že všichni výrobci potvrdili ve svých připomínkách významnou úlohu, kterou hrají kaptivní banky ve financování prodeje automobilů. Toyota zdůrazňuje, že kaptivní banka umožňuje zvýšit věrnost spotřebitelů značce přibližně o 15 % a že míra rozšíření je vyšší v segmentech zahrnujících malé modely. Fiat má za to, že kaptivní banky představují pro výrobce velmi účinné nástroje v oblasti prodeje a marketingu. Sdílí názor společnosti Toyota, pokud jde o úlohu kaptivních bank při zvyšování věrnosti zákazníků, a dodává, že tyto banky mají význam rovněž pro podporu prodeje, v němž zejména nahrazují „klasické" finanční ústavy, které tento druh půjček nenabízejí. Fiat má za to, že veřejná záruka, kterou získala BPF, bude mít na konkurenty skupiny PSA přímý, bezprostřední a velmi negativní dopad.

(364) Vzhledem k tomu, že všechny zúčastněné strany jsou zajedno v tom, že kaptivní banky hrají ústřední úlohu ve financování prodeje, který uskutečňují výrobci automobilů, a že záruka poskytnutá bance BPF má velmi negativní přímý dopad na hospodářskou soutěž, se Komise domnívá, že přijetí opatření, jehož cílem je omezit možnost BPF využít státní záruku k tomu, aby nepřiměřeně zvýšila své finanční kapacity na úkor kaptivních bank svých konkurentů, kteří nezískali podporu z veřejných prostředků, je prokazatelně vhodné.

(365) V písemném závazku ze dne 23. července 2013 se francouzské orgány zavázaly, že provedou změny popsané výše v oddíle 7.2, aby vyrovnaly narušení hospodářské soutěže způsobené poskytnutím státní záruky bance BPF.

([48]) Bod 234 připomínek.

(366) S cílem omezit účinky narušení hospodářské soutěže, které by mohlo být způsobeno poskytnutím záruky, a přitom ponechat BPF určitou míru flexibility, aby mohla reagovat na případný vývoj trhu, by měl výše uvedený závazek mít podobu dodatečné odměny za záruku, jejíž výše bude stanovena podle míry rozšíření BPF. Podstata závazku je takováto: odměna za záruku se zvýší, pokud míra rozšíření BPF překročí spodní hranici, která je pro souhrn G10 stanovena ve výši [26-29]* %. Komise přitom uvádí, že zvolený souhrn zemí (Německo, Rakousko, Belgie, Itálie, Španělsko, Nizozemsko, Portugalsko, Švýcarsko, Francie, Velká Británie) představuje zřejmě v porovnání s ostatními dostupnými ukazateli nejreprezentativnější vzorek evropského trhu ([49]). Zdá se tedy, že výše uvedený nástroj odpovídá principu kompenzačních opatření (zaměřených na snižování jakéhokoli narušení hospodářské soutěže) a přitom je s to zajistit obnovení životaschopnosti. Pokud se totiž vytvoří vazba mezi zvýšením míry rozšíření a zvýšením odměny za záruku, BPF bude schopna nabízet díky poskytnuté záruce zvlášť zajímavé finanční podmínky pouze do té míry, která je nezbytná k zajištění její životaschopnosti, a přitom bude omezeno narušení hospodářské soutěže. Odměna, kterou bude skupina platit, bude jen tak vysoká, jakou jí dovolí její vlastní kapitál, neboť bude mít možnost udržet míru rozšíření na úrovni odpovídající určité výši odměny. Odměna se bude zvyšovat spolu s mírou rozšíření, dokud nedosáhne 491 bazických bodů (předpokládaná tržní sazba). Níže uvedený graf 2 znázorňuje souvislost mezi odměnou za záruku a mírou rozšíření PSA (přesné číselné údaje jsou uvedeny výše v tabulce 17 v 250. bodě odůvodnění).

Graf 2

Poměr mezi odměnou za záruku (v bazických bodech) a mírou rozšíření G10 (%)

[…]*

(367) Při zkoumání dopadu tohoto opatření musí být mimo jiné zohledněna také teoretická míra rozšíření, které by mohla PSA dosáhnout, pokud by danou podporu nezískala (dále jen „alternativní míra rozšíření“). Komise v této souvislosti připomíná, že pokud by státní záruka nebyla poskytnuta, snížený rating BPF a snížení jejích kapacit financování by způsobily úměrné snížení úvěrové činnosti, které by vedlo ke snížení prodeje automobilů o [5–20]* % ([50]). V takovémto případě by obrat automobilové divize PSA, jehož by bylo dosaženo díky financování kaptivní bankou, dosáhl podle tvrzení francouzských orgánů částky [6 000–7 000]* milionů EUR v případě neposkytnutí podpory, a částky [35 000–40 000]* milionů EUR v případě poskytnutí podpory (s ohledem na předpokládané snížení prodeje přibližně o [10–20] %). Z těchto číselných údajů vyplývá, že teoretická míra rozšíření BPF by dosahovala přibližně [15–20]* %. Jinými slovy, pokud by BPF nezískala státní záruku, její kapacita financování by se snížila natolik, že by došlo i k výraznému snížení její míry rozšíření. Dalším důsledkem by pak bylo souběžné snižování objemu prodeje, které souvisí s ústřední úlohou, kterou hrají v oblasti prodeje automobilů kaptivní banky. Podle francouzských orgánů by tento pokles znemožnil návrat k životaschopnosti a uzavřel by PSA do začarovaného kruhu postupného snižování vlastního ratingu i ratingové známky BPF, což by již samo o sobě přineslo skupině další ztráty.

(368) Výše uvedená alternativní míra rozšíření umožňuje orientační vyčíslení spodní hranice, která by měla být zohledněna při stanovení kompenzačního opatření. Tato minimální hranice musí být nižší než výše uvedená teoretická míra rozšíření, která je odhadována na [15–20]* %. Spodní hranice míry rozšíření musí být také nižší než stávající míra rozšíření ([29–31]* % pro G10 v roce 2012). Veškerá kompenzační opatření si totiž kladou za cíl minimalizovat dopad státní podpory na konkurenty podniku, který je jejím příjemcem. Samotné poskytnutí státní záruky již umožňuje, aby BPF udržela svou míru rozšíření na současné úrovni (což dokládá i alternativní míra rozšíření). Znamená to, že jakákoliv kompenzační opatření v podobě dodatečné odměny by měla být uplatněna již při současné míře rozšíření.

(369) S ohledem na míru rozšíření ve výši [29–31]* %, na výše uvedenou spodní hranici ve výši [15–20]* %, na pravděpodobné zvyšování, na nějž upozornily francouzské orgány, a na význam úlohy, kterou hraje financování kaptivních bank v oblasti prodeje automobilů, se tedy závazek týkající se zvýšení odměny za státní záruku od [26–29]* % ([51]) považuje za přiměřené opatření, které může omezit narušení hospodářské soutěže. Ze současné míry rozšíření totiž vyplývá, že podle tohoto závazku by BPF již měla zvýšit odměnu za záruku přibližně o [40–50]* bazických bodů (což vede k závěru, že odměna za státní záruku by měla odpovídat přibližně výši

([49]) Součástí ukazatele G10 je také ukazatel G5, který, jak bylo uvedeno výše v 361. bodě odůvodnění, již zahrnuje […]* % finančních prostředků, jež poskytla BPF.
([50]) Dopis francouzských orgánů ze dne 7. prosince 2012: alternativní scénář – předpokládané dopady na skupinu PSA.
([51]) Je také namístě uvést, že tato míra rozšíření, dosahující [26-29]* %, je výrazně nižší než míra rozšíření, kterou francouzské orgány původně navrhovaly v první verzi kompenzačního opatření: a sice 33,4 %, jak je uvedeno v tabulce 7 v bodě 102.

[300–310]* bazických bodů, nikoliv výši 260 bazických bodů, jak bylo stanoveno v původním protokolu, který byl s daným státem uzavřen). Pokud si BPF přeje tuto míru rozšíření zvýšit, odměna se zvýší v poměru uvedeném ve výše uvedené tabulce 17 v bodě 250 ([52]). Pokud se tato míra rozšíření sníží, sníží se obdobným způsobem i dodatečná odměna ([53]). V rámci závazku se tedy předpokládá, že u BPF bude docházet k okamžitému navyšování nákladu na záruku, přičemž tento náklad se bude zvyšovat tou měrou, jakou bude PSA zvyšovat podíl, který zaujímají vozidla financovaná prostřednictvím BPF v celkovém objemu prodeje uskutečněného touto skupinou.

(370) Komise se proto domnívá, že uvedené opatření umožňuje vyhnout se přílišnému narušení hospodářské soutěže ve smyslu bodů 38 až 40 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci".

(371) Přestože se zdá, že v evropském automobilovém průmyslu existuje nadměrná strukturální kapacita, Komise zastává názor, že další snižování výrobní kapacity skupiny PSA není v projednávaném případě nejvhodnějším řešením:

a) zaprvé, jak je uvedeno výše ve 49. bodě odůvodnění, podnik již vynaložil značné úsilí, aby ze strukturálního hlediska vyřešil situaci továren v Aulnay a v Rennes;

b) zadruhé, jak je vysvětleno výše v 315. bodě odůvodnění, pokud se do budoucnosti bude muset počítat s další restrukturalizací, bylo by zřejmě vhodnější, aby si PSA ponechala určitý prostor pro strategické rozhodování o prostředcích, jež uplatní za účelem stabilizace své hospodářské situace, přičemž další snižování kapacit je pouze jednou z možných cest vedoucích k tomuto cíli.

8.5.3. ZÁVAZEK TÝKAJÍCÍ SE PŘÍSPĚVKŮ NA ÚHRADU POSKYTOVANÝCH KONCESIONÁŘŮM

(372) Podle sdělení Komise se francouzské orgány rovněž zavázaly, že skupina PSA po celou dobu provádění plánu restrukturalizace nesníží průměrný roční příspěvek na úhradu, který poskytuje koncesionářům své sítě, pod úroveň průměrného ročního příspěvku na úhradu zaznamenaného za 12 předchozích měsíců ke dni 30. června 2013.

(373) Komise se domnívá, že tento závazek umožňuje nenarušit závaznou povahu omezení míry rozšíření BPF. Pokud totiž bude BPF udržovat průměrný příspěvek na úhradu koncesionářům na úrovni, kterou měla před poskytnutím podpory, zabrání jí to v tom, aby využila záruku k vedení agresivní obchodní politiky vůči těmto koncesionářům.

8.5.4. PŘEVEDENÍ DOTACÍ, KTERÉ BYLY PŮVODNĚ PLÁNOVÁNY NA USKUTEČNĚNÍ PROJEKTU „50CO_2CARS", DO PODOBY VRATNÝCH ZÁLOH

(374) Komise se domnívá, že k tomu, aby byla zachována přiměřená povaha prostředků, jež uplatnily orgány veřejné moci za účelem zachování technologických schopností výrobce, který čelí obtížím, je nezbytné, aby:

a) činnosti týkající se výzkumu a vývoje, které budou uskutečněny v rámci plánu restrukturalizace, nenabyly takového rozsahu, aby mohlo vzniknout nebezpečí „účinků vypuzení", o nichž se Komise zmiňuje v 243. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení;

b) pokud se situace zlepší, značná část veřejných prostředků, které výrobce získal, aby své schopnosti udržel na „technologické hranici", budou vráceny orgánu, který poskytl podporu, za předpokladu, že projekt týkající se výzkumu a vývoje a obnovení životaschopnosti budou úspěšně završeny.

(375) Co se týče prvního bodu, Komise musí ověřit, zda se v případě uskutečnění projektu „50CO_2Cars" výrazně sníží (nebo zcela odstraní) dynamické pobídky, jimiž jsou ostatní výrobci automobilů vedeni k rozvíjení dalších činností v oblasti výzkumu a vývoje se zaměřením na hybridizaci. Z připomínek společnosti GM totiž vyplývá, že jsou-li prostředky z veřejných zdrojů, které byly poskytnuty na uskutečnění projektu „50CO_2Cars", „nezanedbatelné" pro účely projektu, který je určen v oblasti výzkumu a vývoje na rozvoj systému „mild-hybridation", nebyly by považovány za „významné" z pohledu celkových nákladů, které jsou v daném odvětví vynakládány na výzkum a vývoj, a v žádném případě by nemohly „zabránit konkurenčním výrobcům v tom, aby v téže oblasti rozvíjeli svůj vlastní program výzkumu a vývoje" (viz výše uvedený 184. bod odůvodnění). Také společnost Fiat potvrzuje, že technologický pokrok, jehož bude dosaženo zásluhou projektu „50CO_2Cars", nebude představovat

([52]) Například dosáhne-li míra rozšíření [30–40]* % (v porovnání se současnými [29–31]* %), náklad na záruku se zvýší o [70–80]* bazických bodů.

([53]) Například dosáhne-li míra penetrace [20–30]* % (v porovnání se současnými [29–31]* %), náklad na záruku se zvýší nanejvýš o [20–30]* bazických bodů.

takovou překážku, která by byla s to odradit ostatní výrobce (viz výše uvedené 190. a 232. body odůvodnění). Z výše uvedených tvrzení třetích stran Komise tedy vyvozuje, že riziko, že uskutečnění projektu „50CO_2Cars“ způsobí „účinky vypuzení“, lze v projednávaném případě vyloučit.

(376) Pokud jde o druhý bod, Komise odkazuje na kompenzační opatření, jež navrhly francouzské orgány ve výše uvedeném oddíle 7.5 a jehož cílem je převést dotace, jejichž výše byla původně plánována na 24,5 milionu EUR, do podoby záloh vratných agentuře ADEME; znamená to tedy, že pokud se situace skupiny PSA zlepší, všechny částky, které stát zálohově vyplatil za účelem provádění podporovaných činností v oblasti výzkumu a vývoje, mu budou vráceny zpět.

(377) Komise tedy zastává názor, že veřejná podpora určená na uskutečnění projektu „50CO_2Cars“ v rámci plánu restrukturalizace nejen nemůže významnějším způsobem narušit pobídky, jimiž jsou ostatní výrobci automobilů vedeni k rozvíjení dalších činností v oblasti výzkumu a vývoje (neexistence „účinků vypuzení“), ale současně je také přiměřená ve vztahu k cíli týkajícímu se obnovení životaschopnosti skupiny PSA, a to proto, že se francouzské orgány zavázaly, že pokud se situace skupiny zlepší, částky, které orgán veřejné moci zálohově vyplatil na podporu uskutečnění výše uvedeného projektu v oblasti výzkumu a vývoje, budou v celkové aktualizované výši navráceny orgánu, který tuto podporu poskytl (viz výše uvedený bod 256).

8.5.5. ZÁVAZEK ZDRŽET SE AKVIZIC

(378) Komise konečně uvádí, že francouzské orgány se zavázaly, že se PSA po dobu provádění svého plánu restrukturalizace zdrží veškerého nabývání podílů v jiných podnicích nebo nabývání aktiv podniků, za předpokladu, že se bude jednat o částky vyšší než 100 milionů EUR ročně, a to za podmínek uvedených ve 251. bodě odůvodnění a násl. Odchylně od hlavní zásady uvedené výše ve 251. a 252. bodě odůvodnění se podniku Faurecia a jeho dceřiným společnostem povoluje provádět akvizice podléhající předběžnému schválení Komisí, jak je uvedeno výše ve 253. bodě odůvodnění. Komise se v rámci svého posouzení kladně vyjádří k akvizicím, jež i) budou mít pozitivní vliv na výnosnost skupiny PSA a tím přímo či nepřímo přispějí k obnovení životaschopnosti skupiny PSA, a ii) nebudou založeny na obcházení povinnosti snížit účinky podpory na striktní minimum nezbytné k dosažení cílů vymezených plánem restrukturalizace skupiny PSA.

(379) Komise považuje toto opatření za nezbytné a domnívá se, že může vyrovnat účinky narušení hospodářské soutěže způsobené poskytnutím záruky.

8.5.6. NEZBYTNÉ ZAVEDENÍ VYROVNÁVACÍHO OPATŘENÍ TÝKAJÍCÍHO SE FMEA

(380) Anonymní třetí osoba se domnívá, že PSA by měla prodat svůj podíl ve fondu FMEA. Komise podotýká, že připomínky této třetí osoby se netýkají předmětu tohoto řízení, nýbrž stížnosti, kterou Komise právě prošetřuje. V tomto rozhodnutí tedy není namístě na tyto připomínky odpovídat.

8.6. *OMEZENÍ PODPORY NA MINIMUM: SKUTEČNÝ PŘÍSPĚVEK BEZ PODPORY*

(381) Aby podpora mohla být povolena, je podle odstavců 43 až 45 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci“ nutné, aby její výše a míra byly omezeny na úplné minimum nutné pro provedení restrukturalizace s ohledem na stávající finanční zdroje podniku, jeho akcionářů či skupiny, ke které náleží. Příjemci podpory musí k plánu restrukturalizace přispět významným dílem z vlastních zdrojů včetně prodeje aktiv, která nejsou nezbytně nutná pro přežití podniku, nebo z vnějších zdrojů získaných za tržních podmínek.

(382) Jak je uvedeno v 246. a 247. bodě odůvodnění rozhodnutí o zahájení řízení, Komise uvádí, že v souvislosti s touto podmínkou slučitelnosti nevyvstaly žádné zásadní pochybnosti. Podle údajů uvedených v oznámení podaném francouzskými orgány dosahují náklady na restrukturalizaci výše [1,3–1,8]* miliardy EUR. Za účelem financování vlastní restrukturalizace zavedla skupina PSA program prodeje aktiv, díky němuž získala částku 1,956 miliardy EUR volných peněžních toků (2,050 miliardy ve smyslu čisté finanční pozice). Připomínáme, že částka podpory dosahuje výše 571,9 milionu EUR.

(383) Kromě toho zastává Komise názor, že požadavek, který se týká omezení výše podpory na úplné minimum nutné pro provedení restrukturalizace, je splněn také díky skutečnosti, že francouzské orgány přijaly závazek týkající se neprovádění akvizic za podmínek uvedených ve 251. bodě odůvodnění a násl. Komise se totiž domnívá, že tento závazek může zabránit tomu, aby skupina PSA používala finanční prostředky, jež případně získá, k jiným účelům než pro dlouhodobé obnovení své životaschopnosti.

(384) Komise se proto domnívá, že není třeba měnit hodnocení provedené v rozhodnutí o zahájení řízení ohledně dodržení kritérií uvedených v bodech 43 až 45 výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci".

8.7. *ZÁSADA „JEDNOU A DOST"*

(385) Podle bodu 72 a násl. výše uvedených „pokynů pro záchranu a restrukturalizaci" smí být podpora na restrukturalizaci poskytnuta pouze jednou za období deseti roků.

(386) V oznámení ze dne 12. března 2013 francouzské orgány upřesnily, že skupina PSA za období posledních deseti roků nezískala žádnou podporu na restrukturalizaci.

(387) Zásada „jednou a dost", která je stanovena ve výše uvedených „pokynech pro záchranu a restrukturalizaci", je proto dodržena.

9. **ZÁVĚRY**

(388) S ohledem na závazky, jež přijaly francouzské orgány, může být podpora prohlášena za slučitelnou s vnitřním trhem,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Státní podpora, kterou Francie zamýšlí poskytnout skupině PSA Peugeot Citroën SA, a to ve formě jednak státní záruky pokrývající dluhopisy vydané bankou PSA Finances do 31. prosince 2016 do výše 7 miliard EUR (což odpovídá hrubému grantovému ekvivalentu 486 milionů EUR), jednak ve formě vratných záloh ve výši 85,9 milionu EUR, určených na uskutečnění projektu „50CO_2Cars", tedy celkem ve výši 571,9 milionu EUR, je slučitelná s vnitřním trhem.

Poskytnutí této státní podpory je tudíž povoleno.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Francouzské republice.

V Bruselu dne 29. července 2013.

Za Komisi
Joaquín ALMUNIA
místopředseda

PŘÍLOHA

PROVEDENÍ A NEZÁVISLÝ EXPERT

1. JMENOVÁNÍ NEZÁVISLÉHO EXPERTA

(1) Francouzské orgány se zavazují k tomu, že skupina PSA zmocní nezávislého experta k tomu, aby podrobně dohlížel na provádění závazků popsaných v písemném závazku ze dne 23. července 2013 (dále jen „nezávislý expert“) po dobu provádění plánu restrukturalizace, to jest do 31. prosince 2015.

(2) Nezávislý expert musí být nezávislý na skupině PSA. Musí např. coby investiční banka, poradce nebo auditor disponovat know-how a odbornými znalostmi nezbytnými ke splnění svého mandátu a nesmí se v žádném okamžiku nacházet ve střetu zájmů. Od skupiny PSA obdrží nezávislý expert odměnu, která nesmí omezit nezávislost a účinnost výkonu jeho úkolů.

(3) Francouzské orgány nejpozději čtyři týdny poté, co jim bude oznámeno budoucí rozhodnutí Komise ve věci SA.35611, navrhnou Evropské komisi k předběžnému schválení dvě nebo více osob nebo organizací za účelem jmenování nezávislým expertem.

(4) Návrhy francouzských orgánů musí obsahovat dostatek podrobností, aby se Komise mohla přesvědčit, zda navržený nezávislý expert splňuje předpoklady stanovené v rámci tohoto závazku. Návrhy musí obsahovat zejména tyto informace:

a) písemný návrh mandátu se všemi předpoklady nezbytnými k tomu, aby mohl nezávislý expert splnit své úkoly;

b) návrh pracovního plánu, v němž bude popsán způsob, jakým by nezávislý expert měl plnit jemu svěřené úkoly.

(5) Je v pravomoci Komise, aby schválila či zamítla navržené nezávislé experty a schválila navržený mandát s těmi změnami, jež považuje za nutné k tomu, aby nezávislý expert mohl splnit své povinnosti. Pokud Evropská komise schválí pouze jeden z návrhů předložených skupinou PSA, jmenuje tato skupina nezávislým expertem dotyčnou osobu či dotyčnou organizaci nebo zajistí, aby tato osoba nebo organizace byla jmenována v souladu s návrhem mandátu schváleným Evropskou komisí. V případě schválení více jmen může skupina PSA rozhodnout, která z osob nebo organizací má být jmenována nezávislým expertem. Nezávislý expert je jmenován do jednoho týdne po schválení Komisí v souladu s návrhem mandátu schváleným Komisí.

(6) V případě zamítnutí všech návrhů předložených francouzskými orgány se francouzské orgány zavazují k tomu, že skupina PSA během dvou týdnů poté, co obdržela od Evropské komise oznámení o zamítnutí prvního návrhu, navrhne Evropské komisi nejméně dvě další osoby či organizace na základě předpokladů a podle postupu uvedených v tomto závazku.

(7) V případě, že Evropská komise všechny návrhy francouzských orgánů opět zamítne, jmenuje Komise jednoho nezávislého experta, kterého bude muset skupina PSA jmenovat v souladu s návrhem mandátu schváleným Komisí.

2. ÚKOLY A POVINNOSTI NEZÁVISLÉHO EXPERTA

(8) Povinností nezávislého experta je (i) být nápomocen Evropské komisi při ověřování, zda skupina PSA dodržuje povinnosti, které jí přísluší na základě písemného závazku ze dne 23. července 2013; a (ii) plnit úkoly, které pro něj vyplývají z výše uvedeného písemného závazku ze dne 23. července 2013. Nezávislý expert musí vykonávat své úkoly v souladu s pracovním plánem schváleným Evropskou komisí, který může být případně se souhlasem Evropské komise změněn. Evropská komise je oprávněna udílet nezávislému expertovi pokyny, ať již z vlastního podnětu nebo na žádost nezávislého experta či skupiny PSA. Skupina PSA není oprávněna udílet nezávislému expertovi pokyny.

(9) Úkolem nezávislého experta je zajistit, že budou dodrženy a v plném rozsahu vykonány veškeré povinnosti uvedené v písemném závazku ze dne 23. července 2013, a přesvědčit se, že skupina PSA provádí plán restrukturalizace, který byl Evropské komisi oznámen dne 12. března 2013.

(10) Nezávislý expert:

a) je povinen navrhnout Evropské komisi ve své první zprávě podrobný pracovní plán, v němž popíše způsob, jakým bude ověřovat dodržování písemného závazku ze dne 23. července 2013;

b) je povinen ověřit, zda skupina PSA v plném rozsahu a řádně provádí svůj plán restrukturalizace, zejména pak:

— zda plní závazky uvedené v dopise ze dne 23. července 2013 a vyrovnávací opatření uvedená v písemném závazku ze dne 23. července 2013,

— zda provádí opatření k zajištění životaschopnosti, uvedená v bodě 6 písemného závazku ze dne 23. července 2013,

c) je povinen se přesvědčit, zda jsou dodrženy všechny ostatní závazky uvedené v dopise ze dne 23. července 2013;

d) je povinen plnit všechny ostatní funkce, které pro něj vyplývají z písemného závazku ze dne 23. července 2013;

e) je povinen navrhnout skupině PSA opatření, která považuje za užitečná k dodržení závazků uvedených v dopise ze dne 23. července 2013;

f) je povinen brát ohled na změny právních předpisů, které by mohly mít dopad na likviditu a platební schopnost, s cílem sledovat vývoj hlavních finančních ukazatelů, které jsou relevantní z hlediska předpokládaného průběhu plánu restrukturalizace skupiny PSA;

g) je povinen předložit Evropské komisi, francouzským orgánům a skupině PSA návrh písemné zprávy, a to do 30 dnů od každého šestiměsíčního období. Evropská komise, francouzské orgány a skupina PSA mohou do pěti pracovních dnů předložit návrhy na změny. Nezávislý expert do pěti pracovních dnů po obdržení stanovisek vypracuje závěrečnou zprávu, v níž podle možností a vlastního uvážení tato stanoviska co nejvíce zohlední. Poté svou zprávu předloží Evropské komisi a francouzským orgánům. Následně může tuto zprávu zaslat také skupině PSA. Francouzským orgánům a skupině PSA nesmí svou zprávu v žádném případě zaslat dříve než Evropské komisi. Pokud by závěrečná zpráva nezávislého experta obsahovala informace, které nesmějí být zpřístupněny skupině PSA, nezávislý expert je povinen poslat jí nedůvěrné znění této zprávy.

Ve zprávě musí být popsána zejména opatření, která nezávislý expert přijal, aby splnil své úkoly a aby zajistil, že skupina PSA splní povinnosti, které pro ni vyplývají z písemného závazku. Zpráva musí umožňovat Evropské komisi posoudit, zda skupina PSA funguje v souladu s povinnostmi uvedenými v písemném závazku ze dne 23. července 2013. Pokud to bude nezbytné, Evropská komise může podrobněji upřesnit, co by zpráva měla obsahovat.

Kromě výše uvedených zpráv je nezávislý expert povinen předkládat Komisi s náležitou péčí písemná upozornění v případě jakéhokoliv porušení závazků popsaných v dopise ze dne 23. července 2013, na něž by mohl mít podezření, přičemž nedůvěrné znění svého dopisu pošle současně také skupině PSA.

3. POVINNOSTI SKUPINY PSA

(11) Skupina PSA je povinna při dodržení pravidel profesního tajemství poskytnout jakoukoliv spolupráci, pomoc a informace, jež od ní bude nezávislý expert důvodně požadovat při výkonu úkolů vyplývajících z jeho mandátu, a o totéž požádá také své poradce. Nezávislý expert musí mít neomezený přístup ke všem informacím, dokumentům či archivům a rovněž ke všem vedoucím představitelům či zaměstnancům skupiny PSA, nezbytným pro výkon jeho funkcí. Skupina PSA je povinna zajistit ve svých budovách kancelář nezávislého experta a všichni zaměstnanci skupiny PSA musí být nezávislému expertovi k dispozici pro účely schůzek a poskytování informací, jež bude potřebovat pro výkon svých funkcí.

(12) S výhradou souhlasu ze strany skupiny PSA (který nelze odmítnout ani bezdůvodně odkládat) a na její náklady je nezávislý expert oprávněn zajistit si podle vlastního přání poradce, zvláště v oblasti práva a financování podniku, pokud to považuje za nezbytné k plnění svých úkolů vyplývajících z písemného závazku ze dne 23. července 2013 a pod podmínkou, že náklady a ostatní související výdaje budou dosahovat přiměřené výše. Pokud nebude skupina PSA souhlasit s tím, aby si nezávislý expert tyto poradce zajistil, Komise je oprávněna schválit jejich jmenování na základě předchozí dohody se skupinou PSA. Pravomoc udílet těmto poradcům pokyny přísluší pouze nezávislému expertovi.

4. NAHRAZENÍ, ZPROŠTĚNÍ FUNKCE A JMENOVÁNÍ NOVÉHO NEZÁVISLÉHO EXPERTA

(13) Pokud nezávislý expert ukončí své funkce popsané v písemném závazku ze dne 23. července 2013 nebo z jakéhokoliv jiného důvodu, například z důvodu, že se ocitne ve střetu zájmů:

a) Komise je oprávněna po dohodě s nezávislým expertem nařídit skupině PSA, aby jej nahradila;

b) skupina PSA je oprávněna se souhlasem Komise nezávislého experta nahradit;

(14) Pokud bude nezávislý expert odvolán z výkonu svých funkcí, které pro něj vyplývají z oddílu 4 této přílohy, může mu být uloženo, aby své funkce nadále vykonával, dokud nebude jmenován nový nezávislý expert a dokud mu nesdělí veškeré relevantní informace, jimiž disponuje. Nový nezávislý expert bude jmenován postupem uvedeným v oddíle 1 této přílohy.

(15) S výhradou bodu 13 této přílohy může nezávislý expert ukončit výkon svých funkcí až poté, co bude Komisí zproštěn funkce a poté, co vykoná všechny povinnosti, které mu přísluší. Komise je však oprávněna kdykoliv požádat o jmenování nového nezávislého experta, pokud se následně zjistí, že závazky uvedené v dopise ze dne 23. července 2013 nebyly v plném rozsahu a zcela splněny.