II

(Muud kui seadusandlikud aktid)

OTSUSED

KOMISJONI OTSUS (EL) 2016/2068,

29. juuli 2013,

riigiabi SA.35611 (13/C) kohta, mida Prantsusmaa kavatseb anda kontsernile PSA Peugeot Citroën SA

(teatavaks tehtud numbri C(2013) 4971 all)

(Ainult prantsuskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama oma märkusi vastavalt eespool nimetatud artiklitele ([1])

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 5. novembril 2012 sai komisjon kaebuse anonüümseks jääda soovinud ettevõtjalt (edaspidi „anonüümne kaebuse esitaja“).

(2) 11. veebruari 2013. aasta otsuses (edaspidi „päästmisotsus“) lubas komisjon finantsstabiilsuse säilitamise huvides Prantsusmaal ajutiselt anda tagatise Banque PSA Finance S.A. (edaspidi „BPF“) võlakirjade emissioonile nominaalväärtuses 1,2 miljardit eurot. Selle otsuse raames võtsid Prantsuse ametiasutused kohustuse kinnitada kuue kuu jooksul pärast päästmisotsuse vastuvõtmist kontserni PSA Peugeot S.A. (edaspidi „PSA“ või „kontsern“ või „PSA kontsern“) ja ettevõtja BPF elujõulisuse taastamise kava.

(3) 12. märtsi 2013. aasta kirjaga teatas Prantsusmaa komisjonile PSA kontsernile antavast ümberkorraldusabist.

(4) 2. mai 2013. aasta kirjaga teatas komisjon Prantsusmaale oma otsusest algatada kõnealuse abi kohta Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 lõike 2 kohane menetlus.

([1]) ELT C 275, 16.11.2007, lk 18.

(5) Komisjoni otsus menetluse algatamise kohta (edaspidi „menetluse algatamise otsus“) avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 16. mail 2013 ([2]). Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama abimeetme kohta märkusi. 3. juunil 2013. aastal edastas komisjon PSA peamistele konkurentidele küsimustiku.

(6) Komisjonile laekusid märkused järgmiselt viielt huvitatud isikult:

i) abi saaja PSA kontsern, kes esitas oma märkused 13. juuni 2013. aasta kirjaga;

ii) anonüümsust soovinud ettevõtja (edaspidi „anonüümne kolmas isik“), kes edastas oma märkused 14. juuni 2013. aasta kirjaga;

iii) konkurendid Fiat, General Motors (edaspidi „GM“) ja Toyota, kes edastasid oma märkused vastavalt 17., 18. ja 21. juuni 2013. aasta kirjadega.

(7) Komisjon edastas kõnealused märkused Prantsuse ametiasutustele 19. ja 21. juuni 2013. aasta kirjadega.

(8) Prantsuse ametiasutused edastasid oma märkused menetluse algatamise otsuse kohta 3. juuni 2013. aasta kirjaga ning kommentaarid huvitatud kolmandate isikute märkuste kohta 28. juuni 2013. aasta kirjaga.

(9) Komisjoni nõudel esitasid Prantsuse ametiasutused täiendavat teavet 1. ja 2. juulil 2013. aastal.

(10) 4. juulil 2013 korraldati telefonikonverents, milles osalesid komisjoni talitused, Prantsuse ametiasutused ja PSA kontsern. Samade osalejatega toimus 11. ja 12. juulil 2013. aastal veel kaks kohtumist, 15. juulil 2013. aastal ka telefonikonverents. Kõnealuste kohtumiste järel edastasid Prantsuse ametiasutused teavet 16. juuli 2013. aasta kirjaga, seda teavet täiendati 23. juuli 2013. aasta kirjaga.

2. **KIRJELDUS**

2.1. *PSA KONTSERN*

(11) PSA kontsern on Euronext Paris börsil noteeritud ettevõte. 2011. aastal müüs kontsern üle kogu maailma enam kui 3,5 miljonit sõidukit ja sõiduki osa (sellest 42 % väljaspool Euroopat). PSA kontsernil omab kaubandustegevust 160 riigis ja tal on 11 koostetehast (neist 9 Euroopa Liidus), kus pannakse sõidukeid kokku ning 12 nn mehaanikatehast, mis on spetsialiseerunud teatavate osade valmistamisele. Kontserni tegevusvaldkondade hulka kuulub ka autotööstuse rahastamine (BPF) ja autovarustuse tootmine (Faurecia). Kuni 2012. aasta detsembrini kuulus PSA kontsernile ka ettevõtja Gefco (logistikategevus). PSA kontserni käive ulatus 2012. aastal 55,4 miljardi euroni. Kontserni käibe muutumine viimase viie aasta jooksul on toodud järgmises tabelis 1.

Tabel 1

PSA kontserni käive miljonites eurodes

	2008	2009	2010	2011	2012
Varasem käive	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

(12) BPF on 100 % ulatuses PSA kontsernile kuuluv tugipank, mis tagab Peugeot ja Citroën marki sõidukite müügi, jaotusvõrgu jaoks vajalike sõidukite ja varuosade tagavara rahastamise ning pakub kontserni klientidele finantsvahendeid. BPF tegutseb 23 riigis. BPFi keskmine turuosa suurus ([3]) oli 2012. aasta 29,8 % ning BPF rahastab suurt osa kontserni toodetud sõidukite nõudlusest ja tal on määrav roll kontserni majandustegevuse rahastamisel. 2012. aastal ulatusid kontserni laekumata summad 23–24 miljardi euroni. 2011. aasta puhaskasumi suurus oli 354 miljonit eurot.

([2]) ELT C 137, 16.5.2013, lk 10.

([3]) Keskmine turuosa suurus 29,8 % ei võimalda näha turuosa erinevusi eri segmentides. Eeskätt on turuosa suurem B- ja C-segmentides, kus turuosa suurus ületab 30 %, teatud riikide puhul isegi 40 %. Sõidukite ostude rahastamisega seotud tegevus tundub kõnealustes segmentides olevat esmatähtis.

(13) Faurecia on autode algvarustust tootev ettevõtja, mis kuulus 31. detsembri 2012. aasta seisuga 57,18 % ulatuses kontsernile PSA. Ettevõtja tegevus on põhiliselt suunatud autoistmete, sisesüsteemide, heitgaaside kontrollitehnoloogiate ja autode välisdetailide tootmisele. 2012. aastal ulatus ettevõtja käive 17,4 miljoni euroni.

2.2. *PSA KONTSERNI MAJANDUSRASKUSED*

(14) 2012. aastal vähenes kontserni käive 5,2 % võrra, eeskätt oli selle põhjuseks autotootmise haru madal tulusus (vähenes 10,3 % ehk 38,3 miljardi euro võrra). Kontserni tegevusega seotud jooksev majandustulem väljendus 576 miljoni euro suuruses kahjumis, seevastu 2011. aastal oli ettevõtja 1,093 miljardi euroga kasumis. Üksnes autotootmise haru tegevuskahjum ulatus 2012. aastal 1,5 miljardi euroni, 2011. aasta kasum oli samas 92 miljonit eurot.

(15) Kontserni majandusraskused tulenesid samaaegselt autoturu eripäradest, euroala majandus- ja finantslangusest ning PSA kontserni struktuursetest puudustest.

2.2.1. EUROOPA AUTOTURU JÄRJEKINDEL KAHANEMINE ALATES 2007. AASTAST

(16) Alates 2007. aastast on Euroopa autoturu maht järjest vähenenud. Kui enne 2007. aastat müüdi Euroopa autoturul ligikaudu 18 miljonit sõidukit aastas, siis 2012. aastal vaid 14 miljonit sõidukit, seega on tegemist 15 % suuruse vähenemisega.

(17) See tingis Euroopas (ja eeskätt Lõuna-Euroopas) väga suure turuosaga PSA kontserni müügimahu vähenemise 6,1 % võrra, samas on tegemist turuga, mis hõlmas 58 % kontserni müügi kogumahust. PSA kontserni turuosa langes 13,3 protsendini, 2010. aastal oli vastav turuosa 14,2 %.

(18) Seejuures ei suutnud PSA kontsern kompenseerida Euroopa turuosa vähenemist väljapoole Euroopat toimuva müügi abil. 2012. aastal ei olnud kontserni sõidu- ja tarbeautode müük ülejäänud maailmas piisavalt suur, et sellest oleks piisanud, kompenseerimaks kontserni väiksemat tulusust Euroopa turul.

2.2.2. MITTESPETSIALISEERUNUD AUTOTOOTJATE JAOKS EBASOODNE KONKURENTSI STRUKTUUR

(19) Prantsuse ametiasutuste väitel on PSA konkurentideks:

a) kõik teised mittespetsialiseerunud autotootjad – *premium*-klassi mittespetsialiseerunud tootjad (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen) ning muud mittespetsialiseerunud tootjad, nagu Ford, Fiat, Škoda, Seat ja Honda;

b) spetsialiseerunud autotootjad (Audi, BMW, Mercedes jne), kes on kõigis turusegmentides toonud välja järjest rohkem *premium*-klassi mudeleid ja hõlmavad sellega samuti mittespetsialiseerunud tootjate turgu;

c) uued tootjad, kes on järjest paremini läbi löönud eeskätt keskklassi mudelite turul (Hyundai, Kia jne).

(20) Seega väidavad Prantsuse ametiasutused, et mittespetsialiseerunud tootjate tavapärast turgu rünnatakse nii „ülaltpoolt“, st kõrgklassi mudelitele spetsialiseerunud tootjad, kes hõivavad uusi turusegmente (näiteks Audi A1…) kui ka „altpoolt“, st keskklassi ja odavklassi tootjad, sh eeskätt Korea tootjad, nagu Hyundai ja Kia, kes soovivad oma autode hinnaklassi tõsta.

2.2.3. PSA KONTSERNI STRUKTUURSED PUUDUSED

(21) Enam kui pool (2011. aastal 53 %) PSA kontserni autode tootmisvõimsusest paikneb Lääne-Euroopas, kus tööjõukulud on ülejäänud maailmaga võrreldes suuremad. Samas moodustavad tööjõukulud kokku enam kui [20–30] * % PSA toodangu omahinnast. Lisaks sellele asub suurem osa teadus- ja arendustegevusega seotud töötajatest Prantsusmaal, mis toob kaasa suured personalikulud.

* Konfidentsiaalne teave.

(22) Kontsern on samuti jäänud konkurentidest maha teadus- ja arendustegevuse valdkonnas, eeskätt puudutab see sõidukite detailide standardiseerimist.

(23) Ja lõpuks ei ole PSA kuvand ja tuntus samaväärne Saksamaa *premium*-klassi autotootjatega.

(24) Kontserni ja eeskätt selle autotootmise haru probleemid on mõjutanud otseselt ka BPFi (ja vastupidi). Kontsernile kuuluva panga raskused on üldjuhul tingitud kontserni raskustest, sest nad on omavahel seotud finantsreitingute kaudu. PSA reitingu alandamine toob kaasa BPFi reitingu alandamise, mis omakorda muudab keerulisemaks juurdepääsu refinantseerimise turule. Samas on BPFil PSA kontserni autotootmise haru toetamisel määrava tähtsusega roll. 2012. aastal rahastas BPF 29,8 % autotootja enda ja 100 % tema Euroopa vahendajate müügimahust. BPFi rahastamissuutlikkuse märkimisväärne vähenemine (ja sellele vastav laenumahu vähenemine) on avaldanud negatiivset mõju autotootmise haru tegevusele. Reitingumehhanismi tulemusena võib käivituda nõiaring, mis viib BPFi rahastamissuutlikkuse täiendavale vähenemisele, mis mõjutab omakorda PSA kontserni müügitulemusi krediidivõimaluste piiramise kaudu ja nii edasi.

2.3. *ABIMEETMED*

2.3.1. RIIGI TAGATIS BPF VÕLAKIRJAEMISSIOONIDELE

(25) Et võimaldada PSA kontsernil läbi viia ümberkorraldusi, otsustas Prantsusmaa valitsus anda PSA kontsernile tagatise ettevõtja pikaajaliste võlakirjade osas, mis emiteeritakse mitte enne tagatislepingu sõlmimist või Euroopa Komisjoni nõusoleku saamist ning hiljemalt 31. detsembril 2016. aastal (edaspidi „tagatis“). Selleks sõlmitakse Prantsuse riigi ja PSA kontserni vahel eraldi tagatisleping, mille jõustumise tingimuseks seatakse Euroopa Komisjoni poolne Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklite 107 ja 108 kohane nõusolek. Pärast esimese 1,2 miljardi euro suuruse põhiosaga ajutise tagatislepingu sõlmimist komisjoni 11. veebruaril 2013. aastal tehtud otsuse alusel, millega anti luba päästmisabi andmiseks, kavatsevad Prantsuse ametiasutused sõlmida PSA kontserniga teise tagatislepingu, mis hõlmab tagatise ülejäänud osa, mille põhiosa suurus on 5,8 miljardit eurot.

(26) 29. detsembri 2012. aasta seaduse nr 2012–1510 (paranduseelarve 2012. aasta kohta) artiklis 85 antakse majandusküsimuste eest vastutavale ministrile õigus anda riigi rahaline tagatis BPF ajavahemikul 1. jaanuarist 2013 kuni 31. detsembrini 2016 väljastatud laenudele. Tagatis katab BPFi uusi pikaajalisi turule suunatud võlakirjaemissioone. Tagatis laieneb ka BPFi väljastatud tagamata laenudele, mis on väljastatud pärast tagatisele antud komisjoni nõusolekut ja hiljemalt 31. detsembril 2016. aastal. Nende väärtpaberite lepinguline tähtaeg on maksimaalselt 36 kuud alates nende väljastamise hetkest.

(27) Prantsuse ametiasutused täpsustavad, et PSA kontsernile antava tagatise maksimaalse suuruse määramise aluseks oli BPFi bilansi praegune struktuur (sealhulgas eeskätt BPFi rahastamisstruktuur) ning tulevaste rahastamiste prognoosid aastateks 2013–2016, mille puhul Prantsuse ametiasutused lähtusid järgmistest eeldustest:

a) peaaegu muutumatuna püsiv 24–25 miljardi euro suurune saadaolev laenude tagastamata summa võimaldab säilitada PSA automüügi rahastamist;

b) väärtpaberite osakaalu suurenemine BPFi rahastamisel kompenseerib osaliselt võlaväärtpaberite / hoiusertifikaatide vähenemist (mõjuhinnang A-3 / P-3);

c) panga likviidsusliini tähtaja pikendamine, mis võimaldas BPFil 2013. aasta jaanuaris saada 11,6 miljardi euro ulatuses keskpika tähtajaga pangakrediiti, lisaks sellele lepiti kokku 4,1 miljardi euro suuruse 5aastase tähtajaga sündikaatlaenu saamises, samuti pikendati suurema osa kahepoolsete krediidiliinide tähtaega, pikendati 1,2 miljardi euro suuruse põhiosaga ja 2016. aasta jaanuari tähtajaga arvelduskrediidilepingut ning pikendati 1,8 miljoni euro suuruse krediidilepingu tähtaega kuni 2015. aasta detsembrini (vt täpsustused allpool toodud põhjenduses 31);

d) deposiitide kasutamine alates 2013. aastast.

(28) Prantsuse ametiasutuste väitel määrati tagatise andmise tingimused turuhinna põhjal, kohaldades ühenduse suuniseid raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta ([4]) (edaspidi „päästmis- ja ümberkorraldusabi suunised“) ning komisjoni teatist EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 (millest said Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklid 107 ja 108) kohaldamise kohta garantiidena antava riigiabi suhtes ([5]). Garantiidena antava riigiabi teatises on sätestatud, et kui kapitaliturgudelt ei leita vastavat garantiipreemia viitemäära, tuleb garantiiga tagatud laenu kogu maksumust, kaasa arvatud laenu intressimäär ja garantiipreemia, võrrelda samasuguse garanteerimata laenu turuhinnaga.

(29) Prantsuse ametiasutused väidavad, et määramaks kindlaks riigipoolse rahastamise taset, pidi riik, järgides New Club Dealis osalevate pankade võrdväärsuse loogikat, tuginema PBFi ja teda krediteerinud pankade vahelisele lepingule. Selleks hindasid pangad New Club Deali likviidsusliinide täieliku rahastamismahu põhjal riskikulude suurust, et võtta arvesse erinevusi likviidsete vahendite eraldamise ja tagatise vahel. Riigi tagatise suuruseks määrati sel viisil 260 baaspunkti.

(30) BPF emiteeris võlakirju oma nimel, kõnealuste võlakirjadega kaubeldakse ka järelturul. Allpool toodud tabelis 2 on esitatud BPFi olemasolevate kolmeaastase tähtajaga võlakirjade mediaantootlus ühe kuu pikkuse perioodi puhul enne seda, kui ajakirjanduses avaldati teade ([6]) kontserni suhtes abimeetme rakendamisest. Hüpoteetilise täpselt kolme aasta pikkuse tähtajaga võlakirja tootlust interpoleeriti BPFi selliste võlakirjade alusel, mille tähtaeg oli igal antud kuupäeval kõige lähedasem kolmele aastale. Tabelis 2 on samuti toodud kolmeaastase tähtajaga riigi võlakirjade tootluse tasemed.

Tabel 2

Tootlused järelturul

(protsentides)

	16.10.2012 seisuga	Mediaan 16. 9–16.10
Võlakiri tähtajaga 25.9.2015	5,04	5,52
Võlakiri tähtajaga 24.6.2015	4,84	5,57
Võlakiri tähtajaga 25.2.2016	5,37	6,23
Hüpoteetiline kolmeaastase tähtajaga võlakiri (interpoleeritud väärtused)	5,09	5,54
Kolmeaastase tähtajaga riigikassa võlakiri	0,34	0,39

(31) 2012. aasta detsembri lõpus pidas BPF läbirääkimisi uute krediitide kohta pankade rühmaga, kes nõustusid BPFile võimaldama järgmised vahendid:

a) likviidsed vahendid pikaajaliste laenudena 4 miljardi euro ulatuses (edaspidi „New Club Deal“);

b) kahepoolsed krediidiliinid 4,6 miljardi euro ulatuses;

c) kahe asenduskrediidiliini (*back-up*) (mida ei kavatseta kasutada) laiendamine 3 miljardi euro ulatuses.

Kõnealuste pankade kogu finantseerimiskohustus ulatub seega 11,6 miljardi euroni. Prantsusmaa edastatud teabe kohaselt oli New Club Deali krediidiliinide avamise tingimuseks riiklikku toetust hõlmava meetme rakendamine ([7]).

([4]) ELT C 244, 1.10.2004, lk 2.
([5]) ELT C 155, 20.6.2008, lk 10.
([6]) Ajakirjanduses avaldati teave riigi kavatsusest meedet rakendada 17. oktoobril 2012. aastal.
([7]) Prantsusmaa 7. jaanuaril 2013 esitatud dokumentides „Term sheets“ on märgitud: „Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan (kava ülevõtmine rahastamise seadusesse)“ .

(32) 25. märtsil 2013. aastal toimus BPFi 1,2 miljardi euro suurune riigi tagatisega kaetud võlakirjaemissioon. See 0,625 % suuruse kupongiga võlakiri pakub 0,664 % suurust tootlust, mis tähendab 24 baaspunkti võrra suuremat lisakulu kui 3 aasta pikkuse tähtajaga riigikassa võlakirjade puhul.

(33) Päästmisotsuse põhjenduses 51 leidis komisjon, et abile vastava osa suurus on 91,8 miljonit eurot võlakirjade nominaalväärtuse 1,2 miljardit eurot kohta. Prantsuse ametiasutused märgivad, et päästmisotsuses rakendatud metoodika põhjal on meetmes sisalduva abi suurus järgmine:

Tabel 3

Tagatud võlakirjades sisalduva abielemendi arvutus

3 aasta interpoleeritud andmed 24 baaspunkti suurune riskimarginaal riigi võlakirjade osas	Spot	Võlakirjade tootluse mediaanväärtus	
	16.10.2012	12.7 – 16.10	16.9–16.10
Kolmeaastase tähtajaga riigikassa võlakiri	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Riigi võlakirjadega seotud riskimarginaal pärast tagatise andmist	0,24 %	0,24 %	0,24 %
BPSA intressimäär pärast tagatise andmist (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Tagatise kulumäär (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Tagatise emissiooni hinnanguline kulu a + b	3,18 %	3,19 %	3,23 %
BPSA järelturu tootlus, interpoleeritud 3 aasta peale	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Meetmes sisalduva abi summa (mln eurot)	401	429	486

Allikas: BNP Paribas Global Markets, Datastream.

(34) Prantsuse ametiasutused leiavad, et komisjoni valitud võrdlusperiood on BPFi emiteeritud võlakirjade tootluse ajaloos väga ebasoodus. Prantsuse ametiasutuste väitel tuleb võlakirjade tootluse hindamiseks pidada asjakohasemaks perioodi 12. juulist kuni 16. oktoobrini 2012, st perioodi, mis algab PSA kontserni raskustest teatamisega koos ümberkorralduskava väljakuulutamisega.

2.3.2. „50CO_2CARS“ PROJEKTILE ANTAV ABI

(35) „50CO_2Cars“ projekti Prantsusmaa poolne rahastamine toimub programmi „Tulevikuinvesteeringud“ raames, ja selle aluseks on 9. märtsi 2010. aasta seadus nr 2010-237 paranduseelarve kohta. Keskkonna- ja energeetikaagentuur (L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie, edaspidi „ADEME“) on üks ettevõtetest, ([8]) keda riik on kohustanud haldama tulevikuinvesteeringutega seotud krediite. ADEME eelarve kogumaht on 2,65 miljardit eurot.

(36) Tulevikuinvesteeringute seas viiakse „50CO_2Cars“ projekti ellu programmi „Tuleviku sõiduk“ raames, mille eesmärk on katsetada ja välja töötada väiksema energiatarbimisega ja vähem kasvuhoonegaase tekitavaid tehnoloogiaid ning töövõtteid. Kõnealuse projekti raames on kahe hankemenetluse abil valitud välja mitmeid tehnoloogilisi lähenemisviise:

a) uus väga suure energiatõhususega, kaksiksiduriga käigukastiga (DCT) uue põlvkonna diiselmootor valiti välja konkursi „Sisepõlemismootoriga sõiduki veosüsteem ja lisaseadmed“ (edaspidi „konkurss nr 1“) abil;

([8]) Vt kõnealuste ettevõtete nimekiri, mis kinnitati ülalnimetatud seaduse nr 2010-237 artikliga 8 ja 3. mai 2010. aasta dekreediga nr 2010-442.

b) elektrihübriidtehnoloogia valiti välja konkursi „Elektri- ja hübriidsõidukite veosüsteemid, lisaseadmed ja energiasalvestusseadmed“ (edaspidi „konkurss nr 2“) abil.

(37) Programmile „Tuleviku sõiduk“ antakse riigiabi SA.32466 (2011/X), ([9]) millest üldise grupierandi määruse ([10]) kohaselt ei tule komisjonile teatada.

(38) Prantsuse ametiasutused on esitanud üksikasjaliku kirjelduse ja dokumentatsiooni kõigi projekti kuuluvate partnerasutuste riikliku rahastamise kohta. Välja arvatud juhtettevõtte PSA puhul, on „$50CO_2$Cars“ projekti elluviimiseks eraldatud riikliku rahastamise summad kõigi teiste partnerettevõtete (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON ja IC2MP) üldise grupierandi määruse artikli 6 lõike 1 punktis e sätestatud eraldi teatamise künnisest väiksemad. Kuigi tegemist on riigiabidega Euroopa Liidu toimimise lepingu ([11]) artikli 107 tähenduses, on need toetused teatamise kohustusest vabastatud seoses ülalnimetatud riigiabi SA.32466 (2011/X) suhtes kohaldatud sätetele.

(39) Seevastu üldise grupierandi määruse artikli 1 lõike 6 punkti c kohaselt ei kohaldata kõnealuse määruse sätteid raskustes olevatele ettevõtjatele antava abi suhtes, kuid PSA kontsern vastab raskustes oleva ettevõtja määratlusele kindalt vähemalt alates 17. oktoobrist 2012, kui Prantsuse ametiasutused teatasid oma kavatsusest anda PSA kontsernile tagatis. PSA kontsernile „$50CO_2$Cars“ projekti elluviimiseks antava riigipoolse abi suhtes ei saa seega kohaldada abi SA 32466 (2011/X) korraldust ega eraldi teatamise kohustust ühenduse raamistiku teadus- ja arendustegevuseks ning innovatsiooniks antava riigiabi kohta ([12]) (edaspidi „teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni raamistik“) ([13]).

(40) Halduse lihtsustamiseks on „$50CO_2$Cars“ projekti elluviimisega seotud PSA tegevuse kulud liigendatud samal viisil kui partnerettevõtete puhul, st kasutatud on üldises grupierandi määruses toodud kategooriaid (mis langevad kokku teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni raamistiku omadega).

(41) Seega jagatakse ([14]) PSA tegevus alusuuringuteks, rakendusuuringuteks ja arendustegevuseks, mille abikõlblikud kulud on toodud tabelis 4:

Tabel 4

$50CO_2$Cars projekti kulud teadus- ja arendustegevuse liikide lõikes (tuhandetes eurodes)

Kulud	Kokku	Abikõlblikud ([1])	Alus-uuringud	Rakendus-uuringud	Arendus-tegevus
Konkurss nr 1	[260–330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
Konkurss nr 2	[50–110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Kokku	**[300–400]***	**304 593,48**	**1 328,79**	**175 567,54**	**127 697,15**

([1]) „$50CO_2$Cars“ projekti kulud jagati üldise grupierandi määruse artikli 31 lõikes 5 määratletud teadus- ja arendustegevuse kategooriate vahel (mis vastavad teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni raamistiku punktis 5.1.4 toodud kategooriatele).

(42) Riigiabi kogusummas 85,9 miljonit eurot, mida kavatsetakse anda PSA kontsernile ümberkorralduskava selle osa elluviimiseks, antakse toetuste (24,5 miljoni euro ulatuses) ja tagastatavate avansside (61,4 miljonit eurot) kujul. Abi jaguneb osatähtsuse põhjal järgmiselt: kaetakse 100 % abikõlblikest alusuuringute kuludest, 30 % rakendusuuringutega seotud tegevuse kuludest ja 25 % tootearenduse kuludest.

([9]) ELT C 78, 11.3.2011, lk 33.
([10]) Komisjoni määrus (EÜ) nr 800/2008, 6. august 2008, EÜ asutamislepingu artiklite 87 ja 88 kohaldamise kohta, millega teatavat liiki abi tunnistatakse ühisturuga kokkusobivaks (üldine grupierandi määrus) (ELT L 214, 9.8.2008, lk 3).
([11]) Komisjon meenutab selle küsimuse kohta eeskätt, et teadusasutuste sõltumatu (mittemajandusliku) teadus- ja uurimistegevuse toetamist ei käsitleta riigiabina.
([12]) ELT C 323, 30.12.2006, lk 1.
([13]) Vt eeskätt teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni raamistiku punkti 2.1 viimane lõik: „Raskustes olevate ettevõtjate päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antavat abi käsitlevate ühenduse suuniste mõttes raskustes olevatele ettevõtjatele teadus- ja arendustegevuseks ning innovatsiooniks antav abi on käesoleva raamistiku kohaldamisalast välja jäetud“.
([14]) Üldise grupierandi määruse artikli 30 punktides 1, 2, 3 toodud tähenduses (mis langeb kokku teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni raamistiku artikli 2.2 punktide e, f ja g sätetega).

(43) Tagastatavate avansside väljamaksmisel arvestatakse nende pealt intressi abi andmise otsuse tegemise ajal, 2012. aasta jaanuaris kehtiva võrdlusintressimäära alusel, mis Prantsusmaa jaoks oli 3,07 %. Avansid maksab PSA tagasi vastavalt konkreetse konkursi tingimustes sätestatud korrale.

(44) Konkursiga nr 1 hõlmatava projekti osa puhul peeti võimalikuks ja hinnati paralleelselt kolme hübriidsüsteemide konstruktsiooni: eDCT käigukastiga süsteem, mootori veorihma poolse ülekandega süsteem ja mootori veorihma poolse ülekandega vabarattasüsteem. Avansi tagasimaksmise kord sõltub lõppkokkuvõttes projekti kavandamise käigus valitud hübriidsüsteemist ja võib olla üks järgmistest variantidest.

a) kui valituks osutub eDCT käigukastiga hübriidsüsteem, toimub tagasimaksmine kahe eeskirja kohaselt:

— [10–20]* eurot iga 40/50 kW ja 70 kW võimsusega mootori kohta alates [500 000.–600 000.]* valmistatud mootorist, nii et nominaalstsenaariumi korral makstakse avansi kõnealuse osa ajakohastatud summa tagasi ligikaudu nelja aasta jooksul. Kui avansi ajakohastatud summa on 100 % ulatuses tagasi makstud, jätkab PSA kontsern veel [1–3] aasta jooksul [3–6] euro võrra vähendatud summa maksmist iga toodetud mootori kohta;

— [30–40]* eurot iga valmistatud eDCT käigukasti kohta alates [50 000.–60 000.] toodetud käigukastist, nii et nominaalstsenaariumi korral makstakse avansi kõnealuse osa ajakohastatud summa tagasi ligikaudu viie aasta jooksul. Kui avansi ajakohastatud summa on 100 % ulatuses tagasi makstud, jätkab PSA kontsern [5–10]* euro võrra vähendatud summa maksmist iga toodetud eDCT käigukasti kohta.

b) Kui valituks osutub mootori veorihma poolse ülekandega hübriidsüsteem, toimub avansi tagasimaksmine ühes jaos, PSA maksab [10–20]* eurot iga toodetud 40/50 kW ja 70 kW võimsusega diiselmootori kohta alates [500 000.–600 000.]* valmistatud mootorist, kuni ajakohastatud avansisumma täieliku tagasimaksmiseni (ligikaudu [0–5]* aasta jooksul nominaalstsenaariumi korral) ning seejärel [5–10]* eurot iga toodetud mootori kohta.

c) Kui valituks osutub mootori veorihma poolse ülekandega vabarattasüsteem, toimub avansi tagasimaksmine samuti iga toodetud 40/50 kW ja 70 kW võimsusega diiselmootori pealt: PSA maksab [20–30]* eurot iga toodetud mootori kohta alates [500 000.–600 000.]* valmistatud mootorist, kuni ajakohastatud avansisumma täieliku tagasimaksmiseni (ligikaudu [0–5]* aasta jooksul nominaalstsenaariumi korral) ning seejärel [5–10]* eurot iga toodetud mootori kohta.

(45) Konkursiga nr 2 hõlmatava projekti osa korral toimub tagasimaksmine toodetud elektrilise veosüsteemi üksuste arvu alusel: PSA maksab [20–30]* eurot iga toodetud üksuse kohta alates [500 000. – 600 000.]* valmistatud üksusest, kuni ajakohastatud avansisumma täieliku tagasimaksmiseni (ligikaudu [5–10]* aasta jooksul nominaalstsenaariumi korral) ning seejärel [5–10]* eurot iga toodetud üksuse kohta.

(46) Prantsuse ametiasutused leiavad, et rakendatavad meetmed on sellised, mis tagavad ettevaatlikel ja arukatel eeldustel põhineva projekti soodsa stsenaariumi rakendumisel makstud avansi ajakohastatud summa tagasimaksmise ning et projekti osalise ebaõnnestumise korral on tagasimakstava summa suurus proportsionaalne projekti õnnestumise määraga.

2.4. *PSA KONTSERNI ÜMBERKORRALDUSKAVA*

(47) Ümberkorralduskava järgnes kulude vähendamise meetmetele, mis esitati 26. oktoobril 2011 (kulude vähendamine 800 miljoni euro võrra, millega kaasnes 2 500 töökoha kaotamine Euroopas) ja 15. veebruaril 2012 (täiendavad meetmed 200 miljoni euro ulatuses).

(48) Ümberkorralduskava hõlmab kolme liiki meetmeid: tööstuslik ümberkorraldamine, kontserni haldusstruktuuri vähendamine ning teadus- ja arendusprojekti „50CO_2Cars“ elluviimine. Kuigi PSA kontsern tegutseb paljudes riikides üle maailma, hõlmavad ümberkorraldusmeetmed peamiselt Prantsusmaad, kuhu on koondunud suurem osa kontserni tootmisvahendeid.

2.4.1. TÖÖSTUSLIKU TOOTMISE ÜMBERKORRALDUSMEETMED

(49) Põhilised meetmed hõlmavad Prantsusmaal asuvaid tehaseid: Aulnay tehase sulgemine ja Rennes'i tehase tootmisvõimsuse oluline vähendamine toovad kaasa 4 400 töökoha kaotamise. Need kaks meedet kuuluvad PSA tehaste üldisesse optimeerimiskavasse.

(50) PSA kontsern tegutseb ajalooliselt mitmeotstarbeliste linnasõidukite turusegmendis (edaspidi „B-segment“) ja tal on kõnealuses B-segmendis olulised tootmisvahendid: Prantsusmaal (Aulnay, Poissy ja Mulhouse'i tehased), Hispaanias (Madridi tehas) ja Slovakkias (Trnava tehas). Vaatamata alates 2000. aastate algusest võetud kohandamismeetmetele (Rytoni tehase (Suurbritannia) sulgemine 2006. aastal ja Aulnay tehase tootmisvõimsuse vähendamine 2008. aastal) on suurem osa kontserni tootmisvõimsusest koondatud endiselt B-segmenti. Aulnay tehase sulgemine tõi kaasa sõidukimudelite 208, C3, DS3 tootmise vähendamise 155 000 sõiduki võrra aastas võrreldes 2012. aastal väljatöötatud tootmiskorraldusega ja see vastab tootmisvõimsuse maksimaalsele vähendamisele 232 000 sõiduki võrra aastas ja B-segmendi sõidukite tootmise keskendamisele Poissy, Mulhouse'i ja Trnava tehastesse. Prantsuse ametiasutuste väitel vähendab kõnealune meede pikaajaliselt B-segmendi sõidukite tootmismahtu ja võimaldab kogu kontserni püsikulude olulist kokkuhoidu (hinnanguliselt [100–200]* miljoni euro võrra aastas).

(51) Rennes'i tehas keskendub praegu D- ja E-segmentide ([15]) sõidukite tootmisele. Kõnealuste sõidukite puhul on täheldatud nõudluse jätkuvat langust, eeskätt hõlmab see D-segmendi sedaanmudeleid. Üleminek 2,5-vahetuseliselt töölt 2-vahetuselisele, ühe öise vahetuse ja ühe tootmise väikeliini kaotamine võimaldavad Prantsuse ametiasutuste väitel piirata mudelite Peugeot 508 (sedaan ja luukpära) ja C5 (sedaan ja luukpära) tootmist.

(52) Ka teadus- ja arendustegevuse maht väheneb (10 % võrra), piirdub tegevus vaid tehase tegevuse toetamisega (ära jäävad kontserni üldist arendustegevust hõlmavad ülesanded).

(53) PSA loodab sel viisil suurendada Euroopas paiknevate tootmisvahendite tõhusust, eeskätt olemasoleva paigaldatud tootmisvõimuse parema ärakasutamise teel ja tänu tehaste kitsale spetsialiseerumisele vaid ühe või kahe segmendi sõidukite tootmisele. Kõnealuse ümberkorralduse eesmärk on vähendada [200–300]* kuni [200–300]* euro võrra iga sõiduki keskmist omahinda.

2.4.2. PSA KONTSERNI HALDUSSTRUKTUURIGA SEOTUD MEETMED

(54) PSA kontsern kavatseb läbi viia haldusteenuste ja kõigi juhtorganite ümberkorralduse. Kõnealuse ümberkorraldusega kaasneb kokku vahendite kokkuhoid, mis vastab 3 586 töökohale.

(55) Samaaegselt on PSA kuulutanud välja ümberkorraldusmeetmed, mille tulemusena kavandatav kokkuhoid ulatub 1 miljardi euroni, mis hõlmab nii oste (400 miljonit eurot) kui ka püsikulusid (600 miljonit eurot) ja millele lisandub täiendavalt rida koosöös GM kontserniga võetavaid meetmeid, mis on suunatud tööstustegevuse, teadus- ja arendustegevuse ja üldkulude vähendamisele.

2.4.3. TEADUS- JA ARENDUSPROJEKT „50CO_2CARS“

(56) Tööstusliku ümberkorralduse raames kavatseb PSA kontsern ühtlasi välja arendada uued hübriidtehnoloogiad, mille väljatöötamine toetab Prantsuse ametiasutuste väitel kontserni elujõulisuse taastamist. Edukuse korral võimaldab kõnealune teadus- ja arendusprojekt PSA kontsernil käivitada diiselhübriidmootoriga B-segmendi sõidukite (kaaluga 900 kg kuni 1,3 tonni) masstootmise ning mitmekesistada seeläbi oma toodangut olulise kasumlikkusega turusegmendis. Euroopa tarbijad eelistavad diiselmootoriga sõidukeid, kuid hübriidsüsteemi põhikomponente ([16]) on võimalik kohandada ka sama võimsusega bensiinimootorite jaoks, mis suunatakse ülemaailmsele turule.

(57) Kõnealuse teadus- ja arendusprojekti nimetus on „50CO_2Cars“ ja selle eesmärk on välja töötada ja tootmisse suunata B-segmendi sõidukite (mittelaetav) hübriidveosüsteem, mis võimaldab nende sõidukite CO_2 heidet piirata 50 grammini kilomeetri kohta (edaspidi „g CO_2/km“) ja mis võimaldab samas viia peresõidukite (C-segment) heite väärtuseni 65 g CO_2/km. Projekti eesmärk on muuta kõnealune tehnoloogia majanduslikult kättesaadavaks võimalikult suurele tarbijaskonnale.

([15]) D- ja E-segmendid hõlmavad sõidukeid, mis kuuluvad klassidesse „peresõiduk“, „maanteesõiduk“, „mahtuniversaal“ ja „maastur“, mille pikkus Euroopas on keskmiselt 4,40 kuni 5 meetrit. Kõnealustesse segmentidesse kuuluvad mudelid on Peugeot 508 sedaan, 508 SW, 807, 4007 ja Citroën C5 sedaan, C5 Break, DS5, C8, C-Crosser ja C6.

([16]) Energiasalvesti, elektriline jõuseade ja selle elektrooniline juhtseade ning pingemuundur, mis võimaldab kasutada kahe pingega võrku.

(58) Tehniliselt hõlmab kõnealune projekt uut suure energiatõhususega diiselmootorite seeriat, kaksiksiduriga hübriidtehnoloogiaga kokkusobivat robotiseeritud käigukasti („DCT“) ning madala maksumusega elektrilist hübriidtehnoloogiat.

(59) PSA on „50CO_2Cars“ projekti elluviimiseks loodud teadus- ja arenduskonsortsiumi juhtettevõtja.

(60) Kõnealune konsortsium hõlmab tööstus- ja teaduspartnereid – viit suurettevõtjat (Delphi, Mann & Hummel, Valeo ja Rhodia), üht VKE-d (CTI), üht ühendust (IRMA) ja nelja teadusorganisatsiooni (IFPEN, LACCO, IRCELYON ja IC2MP).

2.4.4. PSA KONTSERNI ÄRIPLAAN

(61) PSA kontserni äriplaan hõlmab ajavahemikku 2013–2017. Prantsuse ametiasutused täpsustasid, et kontserni jooksev majandustulem muutub keskmise stsenaariumi kohaselt alates 2014. aastast positiivseks [1 200–2 000]* miljoni euro ulatuses, mis moodustab [1–5]* % kontserni kogukäibest. Elujõulisuse taastamine tuleneb eeskätt ümberkorralduskavas sisalduvate kontsernisiseste meetmete võtmisest. Elujõulisuse taastamise aluseks on ühelt poolt tootmiskulude oluline vähendamine ja rahavoogude suurendamine ning teiselt poolt kavatsus PSA kontserni tegevus geograafiliselt ümber keskendada. Eesmärk on saavutada 2015. aastaks olukord, kus 50 % kontserni müükidest on suunatud Euroopa Liidust väljapoole, mis võimaldab ära kasutada müügipiirkondade (eeskätt Hiina, Brasiilia jne) majanduskasvu potentsiaali.

(62) Prantsuse ametiasutused esitasid komisjonile PSA kontserni äriplaani kuni aastani 2017. Äriplaani aluseks on Euroopa turu mahu ja PSA turuosa kohta tehtud prognoosid. Kõnealused prognoosid põhinevad konsultatsioonifirma IHS Global Insight esitatud hinnangutel.

(63) Prantsuse ametiasutuste väitel on Euroopa turu mahu osas 2013. aastal oodata 2,2 % suurust vähenemist, kuid sellele järgneb 6 % suurune tõus 2014. ja 2015. aastal ning 3 % suurune tõus 2016. ja 2017. aastal. PSA turuosa suurus on 2013. aastal [12–15]* %, 2014. aastal [13–16]* % ning 2015., 2016. ja 2017. aastal [11–15]* %.

(64) Äriplaan hõlmab mitut stsenaariumi. Nn keskmise stsenaariumi kohaselt muutub PSA kontserni majandustulem alates 2014. aastast positiivseks [1 200–2 000]* miljardi euro ulatuses, mis moodustab [1–5]* % kontserni kogukäibest. 2017. aastal ulatub majandustulem [3 000–3 800] miljardi euroni, mis moodustab [2–6]* % PSA kontserni kogukäibest. Prantsuse ametiasutuste väitel võimaldab selline tootluse tase saada PSA kontsernil piisava reitingu, et tagada kontserni autonoomne refinantseerimine turgude kaudu. Kontserni parem reiting mõjutab automaatselt ka BPFi reitingut.

(65) Kava hõlmab ka alternatiivseid stsenaariume. Ebasoodsa stsenaariumi kohaselt väheneb PSA kontserni müügimaht Euroopas (keskmise stsenaariumiga võrreldes) 100 000 sõiduki võrra aastas alates 2013. aastast. Seevastu soodsa stsenaariumi kohaselt suureneb PSA kontserni müügimaht Euroopas 100 000 täiendava sõiduki võrra aastas alates 2013. aastast. Esitatud äriplaani kohaselt on kogu PSA kontserni jooksev tegevustulem, seejuures ka ebasoodsa stsenaariumi järgi alates 2014. aastast positiivne (suurusjärgus [1–5]* % võrra PSA kontserni kogukäibest) ja ulatub 2017. aastal [2–6]* protsendini. Samas tuleb märkida, et PSA kontserni prognooside kohaselt kasvab kontserni käive märkimisväärselt väljapoole Euroopat suunatud müükide osas, st kiiresti kasvavatel turgudel. Selline eeldus selgitab asjaolu, et vaatamata Euroopa turgudega seotud pessimistlikele prognoosidele näeb PSA kontsern ette oma müügimahu kasvamist – kontserni eesmärk on saavutada 2015. aastaks väljapoole Euroopat suunatud müükide osakaaluks 50 %.

(66) PSA kontserni tootmisvõimsuse muutumise kohta on Prantsuse ametiasutused esitanud kaks tabelit, milles on toodud kõigi tehaste nn Harbouri tasemed ([17]) enne ja pärast kontserni ümberkorraldamist. Kõigi tehaste puhul, peale Poissy tehase, jäävad need tasemed samaks. Prantsuse ametiasutused selgitasid, et iga tehase elujõulisust ei ole võimalik määratleda eraldi PSA kontserni üldisest elujõulisusest. Nad väidavad vastupidi, et vaadelda tuleks PSA kontserni autotootmisega seotud tegevust tervikuna eri turusegmentide lõikes. Prantsuse ametiasutuste väitel on igal tehasel oma sõidukite valik, mida ta on suuteline tootma. Kuigi teatud tehaste tootmisvahendite kasutamise määr on madalam või kõrgem, on üldiselt tegemist teadaolevate ja kontrollitavate kõikumistega, mis sõltuvad vastavate toodete olelustsükli pikkusest.

([17]) Nn Harbouri tootmisvõimsus on tööstuses kasutatav standard. Sellega tähistatakse sellise tehase tootmisvõimsust, mis töötab kahes vahetuses, vahetuse pikkus on 8 tundi ja aastas on 235 tööpäeva. Harbouri tase näitab igas tehases reaalselt toodetud sõidukite arvu Harbouri tootmisvõimsuse korral.

Tabel 5

PSA kontserni käibeprognoos vastavalt kolmele stsenaariumile (miljonites eurodes)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Keskmine stsenaarium	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]
Ebasoodne stsenaarium (100 000 sõidukit aastas vähem)	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]
Soodne stsenaarium (100 000 sõidukit aastas rohkem)	[57 000–62 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]	[65 000–70 000]

Tabel 6

Autotootmise haru käibeprognoos vastavalt kolmele stsenaariumile (miljonites eurodes)

	2013	2014	2015	2016	2017
Keskmine stsenaarium	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]
Ebasoodne stsenaarium (100 000 sõidukit aastas vähem)	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]
Soodne stsenaarium (100 000 sõidukit aastas rohkem)	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]

2.4.5. PRANTSUSE AMETIASUTUSTE ALGSELT ESITATUD TASAKAALUSTUSMEETMED

(67) PSA kontsern teatas ümberkorraldamismeetmetest, mille tulemusena väheneb kontserni tootmismaht ja turuosa ning mis hõlmavad eeskätt Aulnay tehase sulgemist (kus on 3 000 töökohta) ning Rennes'i tehase tootmisvõimsuse märkimisväärset vähendamist, mille tulemusena kaotatakse ligikaudu 1 400 töökohta. Lisaks sellele müüakse või on juba müüdud tulutoovaid varasid, eeskätt avati GEFCO kapital, müüdi teatud kinnisvara ja sõidukite rendiettevõtte Citer varasid. PSA kontsern on samuti teatanud kapitaliinvesteeringute vähendamisest, mis piirab kontserni tootmisvõimsuse raskuste tekkimise eelsel perioodil kavandatud tasemest madalamale tasemele.

(68) Lisaks sellele tegid Prantsuse ametiasutused ettepaneku võtta järgmised tasakaalustusmeetmed:

— kapitaliinvesteeringute (CAPEX, *„capital expenditures“*) täiendav vähendamine (2.4.5.1);

— Sevelnordi tehase tootmisvõimsusest loobumine konkurendi kasuks (2.4.5.2);

— *plug-in* (pistikhübriidi) tehnoloogia arendamisest ja tootmisest loobumine (2.4.5.3);

— BPFi turuosa maksimaalse määra kinnitamine (2.4.5.4).

Kõnealused meetmed võetakse lisaks ümberkorraldusmeetmetele, mis nähti ette 2012. aasta keskpika tähtajaga kavas ([18]).

2.4.5.1. ***PSA kontserni investeeringute täiendav vähendamine***

(69) Nähakse ette kapitaliinvesteeringute (CAPEX) täiendavat vähendamist (võrreldes 2012. aasta esialgse keskpika kavaga) 300 miljoni euro võrra 2013. aastal ja 500 miljoni euro võrra aastatel 2014. ja 2015. 2013.–2015. aasta kava maht (CAPEX ning teadus- ja arendustegevus) vähenes 9,9 miljardilt eurolt 8,6 miljardi euroni, seega on investeeringute mahu langus kahe kava vahel 13 %. Kõnealune summa on 27 % võrra väiksem kui 2011.–2012. aasta keskmine summa.

([18]) Keskpika tähtajaga kava kasutatakse PSA kontserni finantshaldamisel selleks, et esitada kontserni majandustulemuste prognoose järgnevateks aastateks.

(70) Seega vähenevad PSA investeeringusummad keskmiselt 3,3 miljardilt eurolt aastas keskmiselt 2,86 miljardi euroni aastas. Kõnealune 1,3 miljardi euro suurune vähenemine hõlmab valdavalt (enam kui 80 % ulatuses) kontserni autotootmisega seotud tegevust Euroopas.

(71) Prantsuse ametiasutuste väitel piirab kapitaliinvesteeringute (CAPEX) vähendamine märkimisväärselt PSA suutlikkust olla turul konkurentsivõimeline ettevõtja. Teatud teadus- ja arendustegevuse ja kapitaliinvesteeringute täiendav vähendamine toob PSA jaoks kaasa veel teisigi negatiivseid tagajärgi. Eeskätt väheneb olulisel määral PSA kontserni suutlikkus järgmistes valdkondades:

a) võimalus vastata klientide ootustele teatud kliendikategooriate puhul, kes on eriti huvitatud sõidukite seeriatest ja tehnoloogiatest, mille turustamise PSA kontsern lõpetab;

b) konkurentide tehtavatele muudatustele reageerimine;

c) teatud huvipakkuvate tehnoloogiate oma jõududega väljaarendamine, selle asemel, et neid konkurentidelt oma kasumimarginaali vähendades osta;

d) teatud maksundusalaste soodustuste saamine, nagu CO_2 heite vähendamisega seotud soodustus jne.

(72) Nimetatud vähendamine hõlmab eeskätt järgmisi meetmeid:

— sõidukimudeli Citroën C6 tootmise lõpetamine alates 31. detsembrist 2012 ja sõidukimudeli Peugeot 607 (E-segment) uuendamisest loobumine (a);

— sõidukimudelite Bipper/Nemo tootmise lõpetamine alates 2015. aastast, kaks aastat enne ettenähtud tähtaega, ja nende sõidukite (B-segment, LCV) uuendamisest loobumine (b);

— üle kaheliitrise töömahuga diiselmootoriga sõidukite (D-segment) tootmisest loobumine (c).

a) **Sõidukimudelite Citroën 6 – Peugeot 607 tootmise lõpetamine**

(73) See tasakaalustusmeede hõlmab kaht tegurit, mis hõlmavad E-segmenti tervikuna:

— aastaks 2016 kavandatud sõiduki Citroën C6 tootmise lõpetamine alates 2013. aastast; ja

— sõidukite Citroën C6/Peugeot 607 uuendamisest loobumine.

(74) Esimese teguri avaldatava mõju suuruseks hindab PSA kontsern 3 000 sõidukit (st 1 000 sõidukit aastas), mis toob kaasa 90 miljoni euro suuruse käibe vähenemise kolme aasta jooksul. Sõiduk C6 kuulub E-segmenti, mis on kõrgklassi sõidukite segment. PSA kontserni prognoosi kohaselt moodustab kõnealune segment 2013. aastal 5,7 % Euroopa autoturu kogumahust.

(75) Prantsuse ametiasutuste väitel toob kontserni kõrgklassi sõidukite uuendamata jätmine kaasa olulise turuosa languse. Viimase Peugeot' mudeli (607) potentsiaalne tootmismaht oli 20 000 sõidukit aastas, seega toob selle sõiduki tootmise peatamine kaasa käibe vähenemise ligikaudu 500 miljoni euro võrra. Viimase Citroëni mudeli (C6) potentsiaalne tootmismaht oli 7 000 sõidukit aastas, seega toob selle sõiduki tootmise peatamine kaasa käibe vähenemise ligikaudu 200 miljoni euro võrra.

(76) Sõidukite Citroën C6/Peugeot 607 uuendamisest loobumine hõlmab aastaid 2016–2018. PSA kontsern hõlmab meetme selle aspekti mõju suuruseks 40 500 sõidukit, mis tähendab käibe vähenemist 1,05 miljardi euro võrra. Lisaks sellele võimaldab kõnealuste sõidukite uuendamisest loobumine loobuda ka nendega seotud investeeringutest alates 2013. aastast (uue sõiduki väljaarendamise tavaline kestus on kolm aastat).

(77) Prantsuse ametiasutuste väitel avaldab kõnealune tasakaalustusmeede ka olulist kaudset negatiivset mõju PSA kontserni kaubamärgi kuvandi kaudu. Sõidukite puudumine E-segmendis (ja/või piisavalt võimsate mootoritega sõidukite puudumine) ei võimalda näiteks vastata teatud pakkumiskutsetele. Lisaks sellele toob PSA kontserni väljumine E-segmendist kaasa ka olukorra, kus kõrgklassi sõidukite pakkumistest huvitatud isikud hakkavad vähem külastama PSA kontserni võrgustikku, mis piirab kontserni sõidukite, sealhulgas B-segmendi sõidukite (DS liin) võimalusi liikuda kõrgemasse sõidukite klassi. PSA kontserni hinnangul on sõidukipartiide pakkumismenetlustes osalemisega seotud negatiivse mõju suuruseks 2 000 sõidukit aastas, mis tähendab käibemahu vähenemist 30 miljoni euro võrra aastas, seega 12 000 sõiduki kohta kokku 180 miljoni võrra.

(78) PSA kontserni hinnangul väheneb kõnealuse tasakaalustusmeetme võtmise tulemusel käive kokkuvõttes 1,32 miljardi euro võrra.

b) **Sõidukimudelite Bipper/Nemo tootmise peatamine ja uuendamisest loobumine**

(79) Bipper/Nemo on tarbesõiduk, mida turustatakse kahe erineva nimetuse all. Kavandatud meede hõlmab kaht tegurit:

— Bipper/Nemo sõidukite uuendamisest loobumine (st loobumine sõiduki uue põlvkonna väljalaskmisest) alates 2017. aastast, mille mõju kontserni käibele on PSA hinnangul 1 miljard eurot; ja

— praeguste Bipper/Nemo sõidukite tootmise ennetähtaegne lõpetamine alates 2015. aastast (tootmise lõpetamine oli kavandatud alates 2017. aastast), mille mõju kontserni käibele on hinnanguliselt 560 miljonit eurot.

(80) 2012. aastal müüs PSA 35 650 Bipper/Nemo sõidukit (16 678 Bipperi sõiduauto ja tarbesõiduki versiooni mudelit ning 18 972 Nemo mudelit (sõiduauto ja tarbesõiduk koos), kusjuures ühe sõiduki keskmine müügihind oli 8 950 eurot, seega oli nende sõidukite tekitatud käive kokku 319 miljonit eurot aastas.

(81) Bipper/Nemo tarbesõidukite mudelid kuuluvad B-segmendi LCV rühma ([19]) sõidukite hulka, 2012. aastal moodustas see rühm 3,7 % Euroopa LCV sõidukite turust. PSA osa selles rühmas moodustas 49 %. 2012. aastal müüs OSA kontsern 26 674 tarbesõidukit, kusjuures vastava turu kogumaht oli 54 514 sõidukit. 2012. aastal müüs PSA kontsern 8 976 sõiduautot (mis moodustab 10 % suuruse turuosa).

(82) Prantsuse ametiasutuste väitel ei ole kõnealuste sõidukite turustamine tootnud mingit puhaskasumit sõiduki kasutusaja jooksul, selle põhjuseks on asjaolu, et uued väljalastavad sõidukimudelid ei olegi otsekohe kasumlikud. Kõnealused sõidukid oleksid muutunud kasumlikuks alles esimese põlvkonna tootmise lõpuks.

(83) Kokkuvõttes hindab PSA kontsern kõnealuse tasakaalustusmeetme võtmise tulemusena käibe vähenemist 1,56 miljardi euro võrra.

c) **2 liitrit ületava töömahuga diiselmootorid**

(84) See kavandatud tasakaalustusmeede on suunatud EURO 6 standardile vastavate üle kaheliitrise töömahuga diiselmootorite tootmise lõpetamisele. Prantsuse ametiasutuste väitel on PSA kontsernil olemas tootmisvahendid selliste mootorite valmistamiseks, eeskätt peetakse silmas mootori DW12 versiooni EURO 6. Erinevalt oma konkurentidest ei ole kontsernil üle kaheliitrise töömahuga bensiinimootoriga sõidukeid (bensiinimootoriga sõidukite piiriks on 1,6-liitrine turbomootor). Kõnealune meede mõjutab eeskätt D-segmendi sõidukeid.

(85) PSA kontserni D-segmendi sõiduautode müük moodustas 2012. aastal 1 % Euroopa turust (ehk 150 000 sõidukit). Edukamatel aastatel ulatus PSA kontserni üle kaheliitrise töömahuga mootoriga sõiduautode arv maksimaalselt 30 000 sõidukini aastas. PSA kontsern on oma hinnangus meetme mõju kohta toonud välja arvu 10 000 sõidukit aastas, mis moodustab ligikaudu 20 % D-segmendi sõidukitest.

(86) Tuginedes üle kaheliitrise diiselmootoriga sõiduautode registreerimisandmetele 2011. ja 2012. aastal, leiab PSA, et PSA kontserni valmistatavate sellise töömahuga diiselmootoriga (või samaväärse võimsusega) *plug-in* hübriidsüsteemiga sõiduautode arendamisel on võimalik jõuda 30 000–40 000 sõidukini. Prantsuse ametiasutuste väitel on kõnealuse meetme avaldatava mõju suurus 10 000 sõidukit aastas, mis vastab kogukäibe vähenemisele 200 miljoni euro võrra aastas.

2.4.5.2. ***Sevelnordi tehase tootmisvõimsusest loobumine konkurendi kasuks***

(87) Selle meetme kohaselt loobub PSA kontsern Selvelnordi tehase tootmisvõimsusest Toyota kasuks. Sevelnordi tehas rajati 1988. aastal Euroopa väikesõidukite ühingu (Société Européenne de Véhicules Légers, „Sevel“) tegevuse laiendamise raames ja selle haldamine toimus koos Fiati kontserniga rajatud ühisettevõtte („*joint-venture*“) abil. 2011. aastal oli tehases 2 700 töökohta ja seal toodeti keskmiselt 420 sõidukit päevas (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). 2011. aastal toodeti tehases kokku 94 843 sõidukit.

([19]) Ingliskeelne lühend, mis tähistab väikest tarbesõidukit („Light Commercial Vehicles“). Prantsuskeelne lühend on „VUL“ (véhicule utilitaire léger).

(88) Kui Fiat avaldas soovi loobuda Sevelnordi tehast haldavas ühisettevõttes partnerlusest PSA kontserniga, sõlmis PSA koostöölepingu Toyota kontserniga, mille kohaselt PSA valmistas seal väikeautode klassi kuuluvaid tarbeautosid, mida Toyota turustas Euroopas oma kaubamärgi all. See võimaldas Toyotal luua suhteliselt väikeste kulutustega ulatusliku kliendibaasi.

(89) Kõnealuse lepingu kohaselt valmistas PSA selles tehases esialgu (alates 2013. aasta teisest kvartalist) väikeautode klassi kuuluvaid tarbesõidukeid, mis kuulusid olemasolevatesse sõidukiseeriatesse Peugeot Expert ja Citroën Jumpy (pakkumine „G9“). Järgmises etapis nägi leping ette koostööd PSA kontserni kavandatava uue sõidukite põlvkonna loomiseks (pakkumine „K0“).

(90) Prantsuse ametiasutuste väitel leiab PSA kontsern, et ta oleks olnud suuteline iseseisvalt taastama väikeautode klassi kuuluvate tarbesõidukite tootmise tulususe. Seega ei olnud Toyotaga sõlmitud leping nende väitel vajalik tegevuse jätkamiseks kõnealuses tehases.

(91) Prantsuse ametiasutused märgivad, et kõnealune meede on suunatud PSA kontserni turuosa piiramisele, millest otseseks kasusaajateks on kontserni konkurendid, kuivõrd:

a) PSA loobub ligi 30 % ulatuses oma Sevelnordi tehase tootmisvõimsusest Toyota kontserni kasuks;

b) kõnealune leping võimaldab Toyotal siseneda turule, kus ta siiamaani ei olnud tegutsenud, ning laiendada pakutavate tarbesõidukite valikut;

c) kõnealune leping annab Toyotale otsese ja kindla konkurentsieelise, võimaldades tal hõivata olulise osa lepingu esemeks olevate sõidukite pealt teenitavast kasumist ning saada juurde oma konkurendile truuks jäävaid kliente turul, kus tal osalus siiani puudus;

d) kõnealune meede hõlmab üht turgudest, kus PSA kontserni osalus on märkimisväärselt suur (21 % Euroopa turgudel 2011. aastal).

(92) Kontserni kogukäibele selle meetmega avaldatava mõju suurus ulatub 443 miljoni euroni.

2.4.5.3. ***Plug-in (pistikhübriidi) tehnoloogia arendamisest ja tootmisest loobumine***

(93) PSA kontsern vähendab oma turuosa, lõpetades 25. oktoobril 2011. aastal BMW kontserniga sõlmitud lepingu ühisettevõtte loomiseks hübriid- ja elektrisõidukite tootmiseks vajaliku tehnoloogia väljaarendamiseks ja tootmiseks.

(94) Ühisettevõte arendaks välja ja hakkaks tootma kõiki elektrilise veosüsteemiga sõidukite jaoks vajalikke detaile. PSA kontsern ja BMW on kõnealusesse projekti investeerinud üle 100 miljoni euro, 2011. aasta lõpu seisuga hõlmas kõnealune projekt 400 töökohta Müncheni teadus- ja arenduskeskuses. Ühisettevõtte tegevuse lõpetamine tooks kaasa selle aluseks oleva PSA kontserni ja BMW (C-segmendi sõidukid) koostöölepingu lõpetamise ja PSA väljumise nn *plug-in* hübriidsõidukite segmendist.

(95) Prantsuse ametiasutuste väitel väljub PSA kontsern ühisettevõtte tegevuse lõpetamisel lõplikult oluliseks peetud turusegmendist ja kaotab turuosast alates 2016. aastast ligikaudu 6 %. Lepingu lõpetamine kahjustab ka PSA kontserni kaubamärgi kuvandit seoses partnerluse lõppemisega BMWga.

(96) BMWga seotud ühisettevõttest lahkumine avaldab PSA kontsernile kaht laadi mõju:

a) esiteks kahjustab *plug-in* hübriidtehnoloogia arendamise lõpetamisest teatamine kontserni kuvandit kõnealuses segmendis ja mõjutab sellega seoses alates 2013. aastast ka PSA kontserni hübriiddiiselmootoriga sõidukite müügitulemusi. PSA kontserni hinnangul ulatub kõnealune mõju (10 % suuruse müügimahu alusel) 3 000 sõidukini aastas, mis tähendab kogukäibe vähenemist 60 miljoni euro võrra;

b) teiseks tähendab *plug-in* hübriidtehnoloogia arendamise lõpetamine (kõnealuse tehnoloogia väljalaskmine oli kavandatud 2016. aastaks), toodangu vähenemist keskmiselt 20 000 sõiduki võrra aastas ehk keskmiselt 400 miljoni euro suurust käibe vähenemist aastas.

(97) PSA kontserni hinnangul ulatub kõnealuse meetme mõju kontserni kogukäibele 1,56 miljardi euroni.

2.4.5.4. ***Ettepanek, mis hõlmab BPFi maksimaalse turuosa kindlaksmääramist***

(98) Prantsuse ametiasutused kavatsevad võtta kohustuse kinnitada BPFi turuosa ([20]) maksimaalne määr. Prantsuse ametiasutuste väitel on nii BPFi kui tema konkurentide puhul kõnealune turuosa määr väga selgelt kasvanud, suurenedes allpool toodud tabeli 7 põhjal BPFi puhul 2009. aasta 27,5 %-lt 29,8 %ni 2012. aastal, RCI Banque SA ([21]) puhul samal ajavahemikul 30,0 %-lt 35,0 %ni.

(99) Prantsuse ametiasutused kavatsevad võtta kõnealuse kohustuse, kuivõrd nad leiavad, et turuosa suuruse kontrollimine on lihtne ja seda on võimalik teha avalikele allikatele tuginedes.

(100) Võetava kohustuse sisu on 2013. aasta puhul erinev kui 2014. ja 2015. aasta puhul. 2013. aasta puhul tehakse ettepanek, mille kohaselt kõigi G10 piirkonda ([22]) kuuluvate Euroopa riikide puhul, kus BPF tegutseb, ei tohi turuosa suurus ületada 2012. aasta taset H2, mida on paindlikkuse huvides suurendatud 1 punkti võrra.

(101) Järgmiste ajavahemike puhul leiavad Prantsuse ametiasutused, et kõnealuse sektori kiirete muutuste tõttu peab BPFiga seotud kohustus olema suuteline nendele muutustele reageerima. Seetõttu tehakse ettepanek, et BPFi maksimaalse turuosa suurus määratakse kindlaks aasta „n – 1“ alusel, nii et konkreetse aasta „n“ maksimaalse turuosa määra arvutamisel võetakse arvesse BPFi Euroopas asuvate konkurentide turuosa määra muutusi aastal „n – 1“. See võimaldab vältida olukorda, kus BPF ei saa järgida oma konkurentsikeskkonda mõjutavaid suundumusi.

(102) Seega on alates 31. detsembrist 2013 BPFi võetav kohustus maksimaalse turuosa määra kohta G10 piirkonnas aasta „n“ jaoks võrdne BPFi turuosa määraga samas piirkonnas aastal „n – 1“, mida on kohandatud vastavalt BPFiga võrreldavate ettevõtjate turuosade muutumisele aastal „n – 1“, kusjuures on kindlaks määratud, et kõnealuse kohandamise tulemusena ei või BPFi turuosa määr väheneda alla fikseeritud miinimumväärtuse. Ettepanekus on BPFiga võrreldavate ettevõtjatena toodud ettevõtja RCI Banque SA „Ida-Euroopa“ turusegment ja ettevõtte Volkswagen Financial Services (VWFS) „Euroopa“ turusegment. Selleks et vältida konkurentide vigadest tingitud arenguid ja võtta arvesse BPFi praegust turuosa, mis on konkurentide omast madalam, määratakse kindlaks maksimaalse turuosa määra piir 32,4 %, mis võrdub BPFi turuosaga G10 piirkonnas 2012. aasta teisel poolaastal.

Tabel 7

BPFi uute sõidukite müügi turuosa (%) riikide ja suurte geograafiliste piirkondade lõikes

	2012. a piir- määr H2*	Paindlikkus-varu	Ettepanekus sisalduv maks. määr*
Saksamaa	[…]	+ 1,0	[…]
Austria	[…]	+ 1,0	[…]
Belgia	[…]	+ 1,0	[…]
Itaalia	[…]	+ 1,0	[…]
Hispaania	[…]	+ 1,0	[…]
Madalmaad	[…]	+ 1,0	[…]
Portugal	[…]	+ 1,0	[…]
Šveits	[…]	+ 1,0	[…]
Prantsusmaa	[…]	+ 1,0	[…]
Suurbritannia	[…]	+ 1,0	[…]

([20]) Tegemist on suhtarvuga, mis saadakse BPF panga rahastatud sõidukimüükide arvu jagamisel PSA kontserni kogumüügiga.
([21]) RCI Banque SA on 100 % ulatuses kontsernile Renault SAS kuuluv tütarettevõtja. RCI Banque rahastab Renault kontserni ja Nissani kontserni sõidukite müüke.
([22]) Saksamaa, Austria, Belgia, Itaalia, Hispaania, Madalmaad, Portugal, Šveits, Prantsusmaa, Suurbritannia.

	2012. a piir- määr H2*	Paindlikkus-varu	Ettepanekus sisalduv maks. määr*
G5 piirkond ([1])	33,3	+ 1,0	34,3
M5 piirkond ([2])	27,3	+ 1,0	28,3
G10 piirkond ([3])	32,4	+ 1,0	33,4

([1]) Piirkond G5 hõlmab järgmisi riike: Prantsusmaa, Saksamaa, Itaalia, Hispaania ja Ühendkuningriik.
([2]) Piirkond M5 hõlmab järgmisi riike: Belgia, Madalmaad, Šveits, Austria ja Portugal.
([3]) Piirkond G10 hõlmab kümmet tabelis toodud riiki.

2.4.6. ÜMBERKORRALDAMISE KULUDE HINNANG JA NENDE RAHASTAMINE

(103) Ümberkorraldamise kulud ulatuvad hinnanguliselt 1 708,9 miljoni euroni. Need kulud hõlmavad järgmisi kavandatavaid meetmeid: 2014. aastal tootmise peatamine Aulnay tehases, mis hõlmab 3 000 töökohta, tootmise üleviimine Pariisi piirkonnas asuvasse Poissy tehasesse ja Aulnay piirkonna taastamine. Kõnealused kulud ulatuvad aastatel 2012–2017 hinnanguliselt [400–500]* miljoni euroni. 5 600 töötajaga Rennes'i tehase tootmisvahendite kohandamine, mis toob kaasa 1 400 töökoha ümberpaigutamise, millega seotud kulud ajavahemikul 2012–2017 on hinnanguliselt [100–200]* miljonit eurot. PSA kontserni struktuuri ümberkorraldamine GPEC 1 ja GPEC 2 programmide abil („Tööhõive ja oskusteabe prognoosipõhine haldamine" (Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences), millega seotud kulud 2012. ja 2013. aastaks kokku on hinnanguliselt [500–600]* miljonit eurot. Tuleb märkida, et kulude jagunemist GPEC 1 ja GPEC 2 programmide ning Aulnay ja Rennes'i tehaste ümberkorraldamise vahel ei ole esitatud. Teiste meetmetega, eeskätt Euroopasse suunatud müügitegevuse ümberkorraldamise ja peamiselt Lõuna-Euroopas paikneva vahendajate võrgustiku PSA haru, PCRi (Peugeot Citroën Retail), töökohtade vähendamisega seotud kulud ulatuvad hinnanguliselt [100–200] miljoni euroni. Ja lõpuks ulatuvad „50CO_2Cars" projektiga seotud PSA tegevuse kulud [300–400]* miljoni euroni.

(104) Ümberkorraldamise kulude rahastamiseks on PSA kontsern alustanud alates 2012. aasta algusest varade müügi programmi, mille tulemusena on PSA kontsern saanud järgmised vahendid:

a) Gefco müük 2012. aasta detsembris: 878 miljonit eurot ([23]);

b) ettevõtja Citer müük 2012. aasta veebruaris: 449 miljonit eurot;

c) kinnisvaraobjektide (sealhulgas kontserni peakorteri) müük 2012. aasta jooksul: 628,7 miljonit eurot.

(105) Prantsuse ametiasutuste väitel on PSA kontsernil juba pikemat aega olemas 1,956 miljardit eurot, mis on tagasi investeeritud PSA kontserni ümberkorraldamisse, et taastada kontserni elujõulisus.

(106) Likviidsetest vahenditest on New Club Deal toonud kontsernile 11,6 miljardit eurot erapankade raha kontserni rahastamistegevuse toetamiseks ümberkorraldusperioodi kestel.

2.5. *BPFI ELUJÕULISUSE TAASTAMISE KAVA*

(107) Prantsuse ametiasutuste esitatud kava hõlmab BPFi finantsprognoose ja rahastamiskava kuni 2015. aasta lõpuni. Prantsuse ametiasutuste väitel on BPFi omavahendite tootlus alates 2014. aastast [5–10]* % ja 2016. aastal [10–20]* %. Prantsuse ametiasutused meenutavad, et komisjoni otsustuspraktika kohaselt peetakse panga elujõulisuse tõendamisel vastuvõetavaks omavahendite tootlust, mis on suurusjärgus 8–12 %.

2.5.1. RAHASTAMISKAVA

(108) BPF näeb ette oma pikaajalise rahastamise suurenemist 2012. aasta lõpu [0–5]* miljardilt eurolt [5–10]* miljardi euroni 2015. aasta lõpus. Pank käivitas ka eraisikutele suunatud hoiuse teenuse, millest tulenevad vahendid ulatuvad prognoosi kohaselt [800–900]* miljoni euroni 2015. aastal (võrreldes 2012. aasta lõpuga). Väärtpaberistamisest tulenev rahastamine ja emissioon EMTN-programmi (Euro Medium Term Note) raames samal ajavahemikul vähenes.

([23]) Makstava netosumma suurus oli 797 miljonit eurot, millele lisandusid erakorralised dividendid 100 miljoni euro ulatuses ja millest arvati maha 19 miljonit eurot, mis vastab omafinantseerimise brutomarginaali tühistamisele.

Tabel 8

BPFi varaline olukord ettevõtja ümberkorraldamise eel*

[…]*

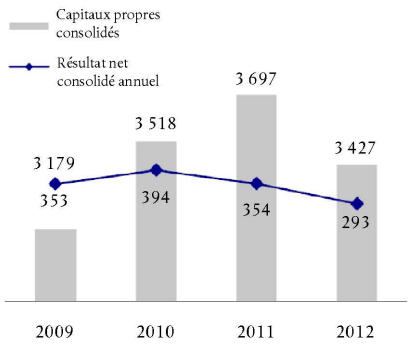
(109) Panga bilansimaht ja sellest tulenevalt rahastamisvajadus suureneb kavandamisperioodi jooksul pidevalt, ulatudes 27 186 miljonilt eurolt 2012. aasta lõpul [enam kui 28 000] miljoni euroni 2015. aasta lõpul.

2.5.2. TULUSUS JA MAKSUJÕULISUS

(110) Nagu on näha allpool olevalt jooniselt, oli BPF varem kasumlik ettevõtja. 2012. aasta lõpus oli „core tier 1" ([24]) suhtarvu abil mõõdetud kapitaliseerituse tase 13 %.

Joonis 1

BPFi kasumlikkuse areng



(111) Nagu on näha tabelist 9, prognoosib pank kasumlikkuse saavutamist juba kontserni ümberkorraldusperioodi kestel.

Tabel 9

BPFi kasumlikkuse prognoosid

(protsentides)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Omavahendite tootlus (RoE)*	8,0	[4–6]	[6–8]	[8–10]	[10–12]	[10–12]

(112) Esitatud teabe kohaselt ei tooks BPFi tegevuse peatamine võlausaldajatele mingeid kahjusid. Panga likvideerimisel on võimalik saada kolme aasta möödumisel likviidsusboonust, mille suurus ulatub [1–3]* miljardist eurost kuni [2–4]* miljardi euroni ebasoodsa stsenaariumi korral, sõltuvalt olukorra ebasoodsuse tasemest.

(113) BPFi aktivasse kuuluvad varad on väga lühikese tähtajaga ja keskmiselt lühema tähtajaga kui passiva omad.

(114) Panga riskidega seotud kulud on suurenenud […]* 2011. aastal kuni […]* 2012. aastal. Halbade laenude tase on tõusnud 2008. aasta 3 %-lt 4,2 %-ni 2012. aasta lõpus.

([24]) *Core tier one* on maksejõulisuse suhtarv, mis võimaldab hinnata pankade maksejõulisust. See saadakse omavahendite ja varade kogusumma jagamisel (mis on kaalutud riskide alusel).

2.5.3. TURUOSA

(115) Prantsuse ametiasutuste väitel oli PSA kontserni autode müügiga seotud BPFi turuosa 2012. aastal ligikaudu 29,8 %, seega rahastab BPF suurt osa PSA kontserni toodetud sõidukitega seotud nõudlusest, ning toetab oma vahendajate ja klientide võrgustikuga väga oluliselt kontserni kaubandustegevuse ja kogu autotööstuse rahastamist.

(116) Ametiasutused märgivad, et prognoose hõlmavas kavas on võetud eelduseks turuosa mõningane suurenemine kuni 2017. aastani 2011. aasta turuosaga võrreldes. Selline areng põhineb mitmel teguril:

a) tavapäraste pankade jätkuv osaline lahkumine kõnealusest sektorist, mis on tingitud nende bilansside valikulisest haldamisest rahastamis- ja kapitali piirangute tõttu, mis on eeskätt seotud Basel III reeglite jõustumisega;

b) tarbijate rahastamisvajaduse suurenemine ostujõu olulise vähenemise tingimustes Euroopas;

c) praegused ajalooliselt madalad intressimäärad, mis soodustavad laenude kasutamist sõidukite rahastamiseks; ja

d) olukord, kus sõiduauto on muutunud tavapäraseks tarbekaubaks, mis on käsitletav kui „*commodity*“ (tarbeese), mis toetab laenude abil rahastamise ja igakuiste laenumaksete kasutamise levikut.

(117) BPFi turuosa muutumine eri geograafiliste piirkondade ja turusegmentide lõikes (B, C, D, H ja tarbesõidukid) on esitatud allpool toodud tabelis 10 (AP tähistab „Peugeot' autot“ ja AC tähistab „Citroëni autot“.

Tabel 10

BPFi turuosa (protsentides) geograafiliste piirkondade, sõidukite turusegmentide ja sõidukimarkide lõikes

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Prantsusmaa						
B-segment	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C-segment						
D-segment						
H-segment						
VU						
Kokku						
Suur-britannia						
B-segment	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C-segment						

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
D-segment						
H-segment						
VU						
Kokku						
Saksamaa						
B-segment	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C-segment						
D-segment						
H-segment						
VU						
Kokku						
Itaalia						
B-segment	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C-segment						
D-segment						
H-segment						
VU						
Kokku						
Hispaania						
B-segment	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C-segment						
D-segment						
H-segment						
VU						
Kokku						
G5 kokku						
B-segment	[28–33]	[31,6–36,6]	[33,1–38,1]	[26,5–31,5]	[29–34]	[34,4–39,4]
C-segment	[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
D-segment	[20–25]	[17,8–22,8]	[18,5–23,5]	[20,6–25,6]	[20,9–25,9]	[22,2–27,2]
H-segment	[12,4–17,4]	[28,6–33,6]	[0,0–2,5]	[20,7–25,1]	[19,2–24]	[14,6–19,6]
VU	[24,6–29,6]	[25,9–30,9]	[24,9–29,9]	[26,7–31,7]	[28–33]	[29,6–34,6]
Kokku	[25,1–30,1]	[25,4–30,4]	[26,8–31,8]	[25,1–30,1]	[26,7–31,7]	[30,6–35,6]
B-segment	Ion, 107, 1007, 206+, 207, 208, Czero, C1, C3, DS3, C2, C3 Picasso					
C-segment	307, 308, 3008, 4008, 5008, RCZ, C4, C4 Picasso, C4 Aircross, DS4, Xsara Picasso					
D-segment	407, 4007, 508, 807, C5, DS5, C8, C Crosser					
H-segment	607, C6					
Tarbesõiduk	Partner, Bipper, Expert, Boxer, Berlingo, Nemo, Jumper, Jumpy					

2.5.4. SÕLTUVUS KONTSERNIST

(118) Prantsuse ametiasutuste arvates sõltub BPFi reiting PSA reitingust, millest annab tunnistust tihe seos kontserni ja panga võlakirjade tootluse vahel.

(119) Reitinguagentuurid on toonud oma aruannetes välja seose PSA reitingu ja BPFi reitingu vahel, määratledes kontserni reitingu ja kontsernile kuuluva panga reitingu erinevuse maksimaalselt kahe pügala võrra ([25]). 14. veebruaril 2013. aastal langetati BPFi reiting tasemele „*non investment grade*“ (mitteinvesteeringu tüüpi investeeringuklass).

2.6. *KAEBUS*

(120) Anonüümne kaebuse esitaja leiab, et Prantsuse riigi antud tagatis võimaldab BPFil pakkuda vahendajatele ja PSA klientidele atraktiivsemaid rahastamistingimusi kui konkureerivate autotootjate kontsernidele kuuluvad pangad.

3. **MENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED**

(121) Menetluse algatamise otsuses väljendas komisjon kahtlusi seoses järgmiste asjaoludega.

3.1. *BPFI ELUJÕULISUSE TAASTAMISE KAVA*

(122) BPFi elujõulisuse taastamise kava puhul, mida tuleb analüüsida lähtuvalt pangandusteatisest, väljendas komisjon kahtlusi seoses ebakindlusega kogu PSA kontserni kui terviku elujõulisuse suhtes.

3.2. *PSA KONTSERNI ÜMBERKORRALDUSKAVA*

(123) Tööstuskontserni ümberkorraldamise kava puhul, mida tuleb analüüsida ülalnimetatud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste alusel, märkis komisjon, et kahtlused esinevad järgmiste tegurite suhtes:

3.2.1. KAHTLUSED ELUJÕULISUSE TAASTAMISE SUHTES

(124) Komisjon soovib kolmandate isikute märkusi järgmistes küsimustes:

a) Euroopa ja ülejäänud maailma autoturu arenguga seotud eeldused, eeskätt küsimus sellest, kas need eeldused on piisavalt konservatiivsed;

([25]) See erinevus on praegu kolm Moody's pügalat (*notches*) ja see tuleneb BPFile tagatise andmisest.

b) PSA kontserni elujõulisuse taastamiseks kavandatud meetmed;

c) projekti „50CO_2Cars“ osa elujõulisuse taastamisel, eeskätt kõnealuse teadus- ja arendusvaldkonna investeeringu kokkusobivus asjaoluga, et samaaegselt „*mild-hybridation*“ uuringuprogrammi käivitamisega teatati loobumisest „*hybride plug-in*“ tehnoloogiast, mille rakendamiseks kontsern oli oma väitel valmis.

3.2.2. KAHTLUSED TASAKAALUSTUSMEETMETE SUHTES

(125) Komisjon soovib saada kolmandate isikute märkusi päästmise ja ümberkorraldamise suuniste alusel pakutavate tasakaalustusmeetmete kõlblikkuse kohta ning kõnealuste meetmete ulatuse ja asjakohasuse kohta seoses konkurentsi kahjustamise ohuga kõnealuse abi andmise tõttu.

4. **PRANTSUSMAA MÄRKUSED MENETLUSE ALGATAMISE OTSUSE KOHTA**

4.1. *ABI SUURUS*

(126) Prantsuse ametiasutused on seisukohal, et abi suurus ei saa vastata tagatise nominaalsummale, et BPFi emissioonid peavad kindlasti toimuma koos muutuva likviidsus- ja riskipreemiaga, mis on igal juhul suurem kui tehtud emissiooni käigus päästmisabi andmise tõttu täheldatud 24 baaspunkti ning et BPFi ajaloolise tootluse määratlemisel aluseks võetava võrdlusperioodi pikkus peaks olema kolm kuud.

(127) Prantsuse ametiasutuste väitel ei ole antud konkreetsel juhul täidetud kaks samaaegselt kehtivat tingimust, mis võimaldaksid järeldada, et abisumma suurus on sama suur kui tagatisega kaetud summa, esiteks seoses eriti suure tõenäosusega, et laenaja ei ole suuteline tagatisega kaetud laenusummat tagasi maksma, ja teiseks seoses erakordsete asjaolude ilmnemisega. Seetõttu vastab riigi tagatises sisalduva abikomponendi suurus tagatise andmise tõttu võimalikuks osutunud rahastamise summa ja ilma tagatiseta võimaliku rahastamise summa vahele.

(128) Prantsuse ametiasutused väidavad samuti, et eeldus, mille kohaselt BPFi täiendavate kulude suurus on ligikaudu 40 baaspunkti, on põhjendatud. BPFi 25. märtsil 2013 tehtud emissioonide puhul olid turutingimused erakordselt soodsad. Emissiooni hetkel täheldatud riigikassa võlakirjade riskimarginaal (*spread*) (24 baaspunkti) kuulub tavapärasest madalamate tasemete hulka. Prantsuse ametiasutused leiavad, et investorid eeldavad autotööstuse sektori kontsernile kuuluvalt tugipangalt suuremat tasu kui avalikelt asutustelt, nagu UNEDIC ([26]) või CADES, ([27]) ning seda eeskätt seetõttu, et neil on selliste asutuste puhul seda liiki tehingute jaoks krediidiliinid, kuid BPFi jaoks ei pruugi neil krediidiliini olla.

(129) Prantsuse ametiasutuste nimetatud võrdlusperioodi (mis kestab 12. juulist 2012 kuni 16. oktoobrini 2012) tuleb pidada BPF võlakirjade tegelike turutootluste määratlemiseks kõige sobivamaks, sest see võtab arvesse PSA kontserni raskusi ja seda ei mõjuta teadaanne riigi tagatise andmise kohta.

4.2. *BPFi ELUJÕULISUS*

(130) Prantsuse ametiasutused võtavad teadmiseks komisjoni seisukoha, mille kohaselt BPFil ei ole maksejõulisuse ega kasumlikkusega seotud probleeme ning et tema likviidsusprobleem on tingitud üksnes asjaolust, et BPF on seotud PSA kontserniga.

(131) Prantsuse ametiasutused soovivad siiski teha järgmised märkused:

a) prantsuse ametiasutuste väitel jääb BPFi finantsvõimenduse suurenemine mõõdukaks ja seotuks inflatsiooni muutumise perspektiividega. See bilansimahu kasv tuleneb makromajanduslike tingimuste halvenemisest, mille tõttu tarbijad kasutavad sõidukite hankimise rahastamiseks sagedamini krediidivõimalusi;

b) vastuseks komisjoni väitele, mille kohaselt tuleks vältida seda, et BPF rahastab madala kvaliteediga laene, et suurendada kunstlikult PSA kontserni käivet, meenutavad Prantsuse ametiasutused järgmiseid asjaolusid:

([26]) Riiklik kutsealadevaheline tööstus- ja kaubandustööhõive ühing (*Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce*).
([27]) Sotsiaalkindlustusvõlgade väljaostmise fond (*Caisse d'amortissement de la dette sociale*).

— BPFi suhtes rakendatava tasakaalustusmeetme ainus eesmärk on vähendada tema tegevuse konkurentsitaset ja piirata tema turuosa;

— viivislaenude (*non performing loans*) osakaal, ligikaudu 4 %, ei ole kolme viimase aasta jooksul oluliselt muutunud;

— BPF määratleb oma riskipoliitika iseseisvalt ja järelevalveasutuse kontrolli all.

Kaheldava väärtusega laenude määr on noteerimisasutuste ja BPF auditeerimiskomitee hoolika järelevalve all ning panga riskipoliitika mis tahes muutmine ei ole Prantsuse ametiasutuste väitel võimalik.

4.3. *PSA KONTSERNI ELUJÕULISUSE TAASTAMINE*

4.3.1. TURU ARENGUPROGNOOSIDE ALUSEKS VÕETUD EELDUSED

(132) Esmalt leiavad Prantsuse ametiasutused, et PSA kontserni prognoose ei ole ümber lükanud ei turu areng 2013. aasta esimese kvartali jooksul ega erinevused 2012. aasta jaoks prognoositud tulemuste ja sama aasta tegelike tulemuste vahel.

(133) Prantsuse ametiasutused väidavad, et PSA kontsern nägi ette müügimahu edasist vähenemist 2013. aastal ja hindas samalaadselt konsultatsioonifirmaga IHS Global Insight, et lõplik müügimahu vähenemine 2012. ja 2013. aasta vahel on 4 %.

(134) Prantsuse ametiasutused esitasid ajakohastatud prognoosid, mille aluseks olid vähemoptimistlikud eeldused kui need, millele osutatakse menetluse algatamise otsuse põhjendustes 54–58. Kuid strateegilist suunitlust, mida menetluse algatamise otsuse kõnealustes põhjendustes kirjeldatakse, ei ole muudetud.

(135) Prognoosidesse tehtud muudatused tulenevad konsultatsioonifirma IHS Global Insight tehtud turuprognooside „Europe 30“ ajakohastamisest ja hõlmavad autotööstuse käibe suuruse vähendamist prognoositava ajavahemiku kestel.

(136) Ajakohastatud on ka „ebasoodsat“ stsenaariumi, mis hõlmab PSA kontserni müügimahu vähenemist (keskmise stsenaariumiga võrreldes) 100 000 täiendava sõiduki võrra alates 2013. aastast.

Tabel 11

Euroopa turu suurus IHS Global Insight prognooside kohaselt ja PSA turuosa suurus

	2013	2014	2015	2016	2017
Euroopa turu suurus (Europe 30) IHS Global Insight 2013. aasta aprillis tehtud prognoosi kohaselt (tuhandetes sõidukites)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
PSA* osa Euroopa turul	[10–14]	[10–14] %	[10–14] %	[9–13] %	[9–13] %

Tabel 12

PSA kontserni käibeprognoos (miljonites eurodes)

	2013	2014	2015	2016	2017
Menetluse algatamise otsuses toodud keskmine stsenaarium*	[55 000 – 60 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[65 000 – 70 000]
Ajakohastatud keskmine stsenaarium*	[55 000 – 60 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[59 000 – 64 000]	[60 000 – 65 000]
Ajakohastatud ebasoodne stsenaarium (100 000 sõidukit aastas vähem)*	[55 000 – 60 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 70 000]	[60 000 – 65 000]

Tabel 13

Autotootmise haru käibeprognoos (miljonites eurodes)

	2013	2014	2015	2016	2017
Menetluse algatamise otsuses toodud keskmine stsenaarium*	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]
Ajakohastatud keskmine stsenaarium*	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]
Ajakohastatud ebasoodne stsenaarium (100 000 sõidukit aastas vähem)*	[35 000 – 40 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]

(137) Rahavoogude lõikes toob ajakohastamine kaasa tootmisega seotud rahavoogude vähenemise, samas kui investeerimistegevusega seotud rahavood jäävad samaks. Selle tulemusena on prognoositav võlatase […]* suurem kui menetluse algatamise otsuses toodud tase, seejuures on keskmisele stsenaariumile vastav tase kõrgem kui varasem ebasoodsa stsenaariumi tase.

(138) PSA esitas samuti võla netosumma prognoosi veelgi suuremat tootmismahu vähenemist hõlmava stsenaariumi puhul, mille korral PSA kontserni müügimaht Euroopas väheneb (keskmise stsenaariumiga võrreldes) 200 000 täiendava sõiduki võrra alates 2013. aastast. Võla netosumma suurused erinevate stsenaariumide korral on toodud tabelis 14 allpool. PSA kontserni esitatud arvandmete põhjal toob müügimahu vähenemine 100 000 sõiduki võrra kaasa […]* võla netosumma suurenemise [200–400]* miljoni euro võrra aastas.

Tabel 14

[…]* netovõla suurus miljonites eurodes

	2013	2014	2015	2016	2017
Menetluse algatamise otsuses toodud keskmine stsenaarium	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ajakohastatud keskmine stsenaarium	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2013	2014	2015	2016	2017
Ajakohastatud ebasoodne stsenaarium (100 000 sõidukit aastas vähem)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ajakohastatud eriti ebasoodne stsenaarium (200 000 sõidukit aastas vähem)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(139) Lisaks sellele leiavad Prantsuse ametiasutused, et PSA kontserni pikaajalise elujõulisuse taastamise prognooside aluseks olev oluline tegur ei ole mitte kontserni käibe suurus, vaid tegevuskasum enne maksude tasumist. Järelevalvenõukogu 6. novembri 2012. aasta istungil prognoositi tegevustulemi suuruseks [1 000–2 000]* miljoni euro suurune kahjum, tegeliku kahjumi suuruseks kujunes 1 504 miljonit eurot (erinevus on seega alla [0–3] %).

(140) Prantsuse ametiasutused leiavad samuti, et turu arenguprognoosid, millele PSA kontsern tugineb, on äärmiselt konservatiivsed, seevastu komisjoni põhjenduste aluseks olevate analüütikute toodud arvandmed on lünklikud ja vaieldavad.

(141) Tegelikult on kõik asjaomased huvirühmad seisukohal, et turg on saavutanud madalseisu ning saab edasi liikuda ainult tõusu suunas. Üldises plaanis on viimased analüüsid ([28]) näidanud, et Euroopa makromajanduslikud tingimused on lähiaastatel paranemas. Selline paranemine peab Prantsuse ametiasutuste väitel mõjutama kindlasti ka autotööstuse sektorit.

(142) Prantsuse ametiasutused leiavad, et komisjon on kasutanud finantsanalüütikute märkuste mitteesinduslikku valikut ja jätnud kõrvale sellised seisukohad, mis lähenevad PSA kontserni esitatud prognoosidele. Prantsuse ametiasutused ei saa mingil juhul nõustuda sellega, et finantsanalüüse kasutatakse keskpika tähtajaga ümberkorralduskava hindamiseks. Nad on seisukohal, et finantsanalüütikud tegelevad lähtuvalt konkreetselt määratletud eesmärgist väärtpaberite ostu või müügi hetke soovitamisega. Finantsanalüütikud ei keskendu tavapäraselt prognoositavatele müügimahtudele ega käibeprognoosidele. Seetõttu ei ole sellised hinnangud tihtipeale sidusad asjaomaste majanduslike aluspõhimõtetega.

(143) Seetõttu leiavad Prantsuse ametiasutused, et ümberkorralduskava rakendamiseks vajalike prognooside koostamisel on neil täielik õigus tugineda konsultatsioonifirma IHS Global Insight tehtud prognoosidele, mille suhtes kohaldatakse majandussurutisega seotud vähendamiskoefitsienti, samuti on neil õigus mitte võtta arvesse finantsanalüütikute prognoose.

(144) Lõpuks rõhutavad Prantsuse ametiasutused, et erasektor usub PSA kontserni elujõulisuse taastamise võimalikkusesse. See väljendub eelkõige PSA ja GM vaheliste sidemete tugevnemises, millest annavad tunnistust 20. detsembril 2012 alla kirjutatud lõplikud lepingud kolme sõidukiprojekti kohta ja ostudega seotud ühisettevõtte loomine. Lisaks sellele on pankade BPFile võimaldatud 11,6 miljardi euro suurune rahastamine tunnistuseks sellest, et turg usub olukorra paranemise perspektiivi. Ja lõpuks näitavad ka hiljutised BPFi väärtpaberistamistehingud seda, et turg ei püüa vältida autotootmisega seotud riske.

4.3.2. PSA KONTSERNI TOOTMISVÕIMSUSE KASUTAMINE JA MÜÜGI MITMEKESISTAMINE

(145) Prantsuse ametiasutused leiavad, et komisjoni kahtlused tootmisvõimsuste kasutamise taseme kohta on alusetud, sest nende põhjendamisel ei võetud arvesse Aulnay tehase sulgemist, mis ametiasutuste väitel võimaldas korvata PSA konkurentsivõime nõrkust segmendis B. Kuivõrd PSA kontsern on kõnealuses segmendis väga teravas konkurentsiolukorras, on kõnealuse tehase sulgemine kontserni elujõulisuse taastamise jaoks eriti olulise tähtsusega.

([28]) Perspectives de l'économie mondiale (Maailmamajanduse perspektiivid), 1. ja 2. peatükk, aprill 2013.

(146) Prantsuse ametiasutused on seisukohal, et PSA kontsern on võtnud kõik vajalikud meetmed, et saavutada seatud eesmärk – tõsta väljapoole Euroopat suunatud müügi maht 50 %ni 2015. aastal. Need meetmed hõlmavad kolmanda tehase avamist ja uute kontsessioonilepingute sõlmimist Hiinas, kahe Ladina-Ameerikas turustatava sõidukimudeli uuendamist, kahe uue spetsiaalselt väljaspool Euroopat asuvatele turgudele suunatud mudeli väljalaskmist ning koostöös GM-iga ühisplatvormi rajamist B-segmendi sõidukite turustamiseks Euroopas ja ülejäänud maailmas, koostööd väikese võimsusega säästlike väikemootorite väljaarendamisel ning Ladina-Ameerika, Venemaa ja teiste riikide turgudele suunatud sõidukiprojektide elluviimist.

4.3.3. PROJEKTI „50CO_2CARS“ OST PSA KONTSERNI ELUJÕULISUSE TAASTAMISEL

a) **Projekti „50CO_2Cars“ sidusus PSA kontserni ümberkorralduskavaga**

(147) Prantsuse ametiasutused rõhutavad, et tõsiste „50CO_2Cars“ projekti raames tehtud teadus- ja arendustegevusega seotud pingutuste eesmärk oli omandada tehnoloogia, mis parandab diiselmootori ökoloogilist ja energeetilist tasakaalu. Seda silmas pidades toetab kõnealune teadus- ja arendusprojekt püüdlust pöörata ümber diiselmootoriga sõidukite müügi puhul ilmnenud langustendents.

(148) Diiselmootoriga sõidukid moodustavad praegu PSA kontserni jaoks olulise tuluallika: 2012. aastal moodustasid diiselmootoriga sõidukid [60–80]* % Euroopas müüdud sõidukitest. PSA kontsernil on diiselmootoriga sõidukite jaoks välja töötatud optimaalne tööstuslik lahendus, vastavatel kaubamärkidel on positiivne kuvand ja oluline tulusus, mis ületab bensiinimootoritega sõidukite oma. Samas on praegune turukontekst siiski ebasoodus: diiselmootoriga sõidukite populaarsus Euroopas väheneb, asjakohaste eeskirjade ja standardite (Euro VI) raamistik muutub rangemaks, mis võib diiselmootoriga sõiduki muuta bensiinimootoriga sõidukist kallimaks ja tekitab selle müügi jaoks ebasoodsa olukorra, eriti kui võtta arvesse asjaolu, et siiani kasutatud *„downsizing“* strateegia ([29]) nõuetega kohandumiseks on oma võimalused ammendanud ning et teatud liikmesriigid või kohalikud omavalitsused kavatsevad kehtestada maksuraamistiku, mis on diiselmootoriga sõidukite jaoks ebasoodus. PSA hinnangul on kasumi vähenemine, mis on tingitud diiselmootoriga sõidukite müügi asendumisest bensiinimootoriga sõidukite müügiga Euroopa turul, suurusjärgus [500–700]* miljonit eurot. Võttes arvesse leibkondade ostujõu vähenemist ja tarbijate ökoloogiliste nõudmiste suurenemist, on diiselmootoriga sõidukite konkurentsivõime tõstmine ja kuvandi parandamine (bensiinimootoriga sõidukite suhtes) PSA kontserni jaoks esmatähtis ülesanne. Olemasolevate diiselmootoriga hübriidsõidukite hinnatase ei ole masstootmise jaoks vastuvõetav, vajalik on olulisel määral investeerida teadus- ja arendustegevusse, et muuta see tehnoloogia laiemale kasutajaskonnale kättesaadavaks. Prantsuse ametiasutused väidavad samuti, et kuivõrd „50CO_2Cars“ projekt aitab kaasa diislikütuse konkurentsivõime taastamisele ja soodsa kuvandi tekitamisele, mõjutab see positiivselt ka kontserni elujõulisuse taastamist, aidates lisaks PSA kontserni diiselmootoritega sõidukite müügimahu säilitamisele tõsta ka autode valmistaja kasumimarginaali. Lisaks sellele, kui tööstuslik ümberkorraldamine peaks lõpule jõudma, moodustaks „50CO_2Cars“ projekti tehnoloogia tekkival turul olulise majanduskasvu varu 2020. aasta perspektiivi silmas pidades. Võimalus ära kasutada diiselmootoriga *„mild-hybrid“* sõidukite jaoks avanevaid perspektiive pärast ümberkorralduskava teostamist annab täiendava võimaluse kontserni käibe suurenemise kindlustamiseks tänu tootmise laiendamisele olulise tähtsusega ja kontserni põhitegevusega seotud sektoris (suurtesse sõidukiseeriatesse kuuluvad sõidukid).

(149) Investeerimisvajaduste puhul teevad Prantsuse ametiasutused vahet „tasakaalustusmeetme raames“ tehtavate investeeringute vähenemisel, mille eesmärk on piirata riigiabi andmisest tingitud konkurentsi kahjustamise ulatust, ning vajadusel säilitada teadus- ja arendusinvesteeringute maht, mis on vajalik ettevõtja „pikaajalise elujõulisuse tagamiseks“. Prantsuse ametiasutused rõhutavad, et komisjon on oma otsustuspraktikas mitmel korral nõustunud sellega, et ettevõtja elujõulisuse taastamine võib olla seotud uute toodete turuletoomisega, et tagada ettevõtja käibe suurenemine ([30]).

(150) Ametiasutused selgitavad, et „50CO_2Cars“ projektiga seotud riigiabi puudumisel oleks PSA pidanud välja töötama n-ö võrdlusprojekti. Kuivõrd kontsern ei ole suuteline üksinda ületama tehnoloogilisi takistusi, oleks ta ilma „50CO_2Cars“ projekti partneritega tehtava võimaliku koostööta sunnitud piirama oma investeeringute mahu minimaalsele võimalikule tasemele, mis võimaldab üksnes tagada vastavuse diiselmootoritega seotud eeskirjade muutustele. Prantsuse ametiasutused rõhutavad sellega seoses, et avalike ametiasutuste sekkumine ei piirduks üksnes PSA kontserni rahalise toetamisega „50CO_2Cars“ projekti nõuetekohaseks elluviimiseks, vaid võimaldab tekitada kontserni ümber partnerettevõtete konsortsiumi (tööstusettevõtted, ühingud, uurimislaboratooriumid jne), kelle ühiste pingutuste abil on võimalik ületada odava hinnaga diiselhübriidmootoriga sõiduki väljaarendamise tehnoloogilised probleemid. Ametiasutused täpsustavad, et PSA kontsernile kui projekti „50CO_2Cars“ juhtettevõttele riigiabi andmisest loobumine seaks ohtu kõnealuse projekti elluviimise mitte üksnes

([29]) Tegemist on CO_2 heite vähendamisega, mis on seotud mootori mõõtmete vähendamisega ja mille puhul kasutatakse kohandatud ülelaadimisega mootorit.

([30]) Komisjoni 1. detsembri 2004. aasta otsus kohtuasjas C-504/03, Bull, põhjendus 51; komisjoni 18. veebruari 2004. aasta otsus kohtuasjas C-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, põhjendus 236; 3. juuli 2001. aasta otsus kohtuasjas C-33/98, Babcock Wilcox Espana SA, põhjendus 98.

konkreetse kontserni, vaid ka kõigi partnerettevõtete jaoks. Võrdlusstrateegia, mis seisneb diiselmootorite asendamises bensiinimootoritega, toob kaasa lisakulusid ja suurendab märkimisväärselt tööstuslikke riskitegureid: loobumine teadmiste omandamisest diislikütuse valdkonnas, müügimahu langus üleminekuperioodi kestel, ressursside kogumine kontserni tootmisvahendite kohandamiseks ja ümberhäälestamiseks bensiinimootorite tootmiseks, samas kui kõnealused ressursid oleks kontserni elujõulisuse taastamiseks mujal vajalikud.

(151) Kokkuvõttes leiavad Prantsuse ametiasutused, et „50CO_2Cars“ projekt on samaaegselt vajalik nii PSA kontserni põhilise tööstustegevuse (diiselmootoriga sõidukid) elujõulisuse tagamiseks kui ka kontserni elujõulisuse reaalseks taastamiseks, sest see annab kontsernile vahendid ümberkorraldusest tuleneva majanduskasvu realiseerimiseks (uus innovaatiline ja kasumlik sõidukiseeria). Selline teadus- ja arendusinvesteering oleks seega täielikus kooskõlas ümberkorralduskava eesmärkidega.

b) **Komisjoni menetluse algatamise otsuses väljendatud kahtlused**

(152) Prantsuse ametiasutused said menetluse algatamise otsusest aru nii, et komisjon, kes on väidetavalt tuvastanud PSA kontserni mahajäämuse teadus- ja arendustegevuse valdkonnas, leiab, et „50CO_2Cars“ projekt on PSA kontserni elujõulisuse taastamiseks vajalik vaid sedavõrd, kuivõrd see võimaldab tal likvideerida teadus- ja arendustegevuse alane mahajäämus võrreldes oma konkurentidega. Prantsuse ametiasutused ei saa nõustuda juba selle analüüsi põhimõttega iseenesest.

a) Esiteks väidavad Prantsuse ametiasutused, et „50CO_2Cars“ projekt võib toetada kontserni elujõulisuse taastamist – see hõlmab diiselmootoriga sõidukite keskkonnakaitsega seotud aspektide taasväärtustamist, uut tarbimisdünaamikat (laiale avalikkusele kättesaadavad hübriidsõidukid) ning majanduskasvu varu loomist ümberkorralduskava elluviimise järgseks perioodiks.

b) Teiseks märgivad ametiasutused, et teadus- ja arendustegevuse valdkonna struktuurne mahajäämus, mis menetluse algatamise teatises toodi välja PSA kontserni teatud probleemide põhjusena, hõlmas eeskätt mahajäämust detailide standardiseerimise valdkonnas, mis vähendas teadus- ja arendustegevuse produktiivsust võrreldes konkurentidega (mastaabisääst). Kuid „50CO_2Cars“ projekt võimaldab nimelt sellisest mahajäämusest üle saada, kuivõrd see hõlmab järgmisi tegureid:

— esiteks parandab „50CO_2Cars“ projekt teatud autoosade, eeskätt jõuülekande standardiseerimist;

— teiseks parandavad „50CO_2Cars“ projekti elluviimise tingimused kontserni teadus- ja arendustegevuse produktiivsust, eeskätt tänu sünergiale, mis saadakse tänu erinevate partneritega tehtavale koostööle ning samuti tänu abi andvate riigiasutuste teostatavale põhjalikule järelevalvele.

c) Kolmandaks ei nõustu Prantsuse ametiasutused komisjoni poolse menetluse algatamise otsuse põhjenduses 169 väidetavalt kasutatud „õiguslikult uuendusliku“ kriteeriumiga, mis põhineb PSA kontserni teadus- ja arendustegevuse mahajäämuse olemasolul. Ametiasutused leiavad, et nad on siiani esitanud piisavalt põhjendusi väitele, et „50CO_2Cars“ projekt toetab PSA kontserni elujõulisuse taastamist. Seetõttu käsitlevad nad vaid täiendavalt küsimust sellest, kas selline kriteerium on konkreetsel juhul tegelikult täidetud.

i) *Tehnoloogilise mahajäämuse olemasolu hübriidtehnoloogia valdkonnas*

(153) Prantsuse ametiasutuste väitel on kõnealune teadus- ja arendustegevuse valdkonna mahajäämuse olemasolu kriteerium täidetud kolmel järgmisel põhjusel.

a) Esiteks märgivad ametiasutused, et „50CO_2Cars“ projekti kolm haru on seotud tehnoloogiliste valdkondadega, kus PSA kontsernil oli tekkinud mahajäämus:

— diiselmootoriga sõidukite valdkonnas hõlmas mahajäämus tehnoloogiat, mis võimaldab piirata mootorite kütusetarbimist. „50CO_2Cars“ projekt on suunatud nimelt sellele valdkonnale;

— jõuülekande osas hõlmab PSA kontserni mahajäämus kaksiksiduriga, nn DCT jõuülekandeid (*dual clutch transmissions*) ja selle põhjuseks on eeskätt poolautomaat- või elektrooniliselt juhitavate käigukastide traditsiooniline eelistamine, kuigi viimased on tehnoloogiliselt vähemjõudsamad kui DCT jõuülekanded. „50CO_2Cars“ projekt võimaldab ettevõtjal samaaegselt likvideerida mahajäämus nii DCT kui eDCT ülekannete valdkonnas;

— hübriidsüsteemide osas avaldub PSA kontserni mahajäämus kättesaadava hinnaga hübriidsüsteeme võimaldava tehnoloogia väljatöötamise valdkonnas, mis oleks piisavalt universaalne, et võimaldada masstootmist. Konkureerivad autotootjad, nagu Toyota, Honda või VAG ([31]) on töötanud välja universaalsed hübriidtehnoloogiad (või on sellele lähedal) ning on seega laiatarbeturu vajadustega paremini kohanenud. Sellega seoses toovad Prantsuse ametiasutused välja komisjoni varasema analüüsi (mis on toodud menetluse algatamise otsuse põhjenduses 187), mille kohaselt praegune mikrohübriidtehnoloogia ([32]) Stop & Start ei ole piisav selleks, et ületada „CO_2 vähendamise tehnoloogiline piir“, mida võimaldab „*mild-*“ ja/või „*full-hybrid*“ tehnoloogiate väljatöötamine. Seda silmas pidades on „50CO_2Cars“ projekti eesmärk ületada tehnoloogiline mahajäämus hübriidsüsteemide valdkonnas.

b) Teiseks leiavad ametiasutused, et „50CO_2Cars“ projekt annab PSA kontsernile vahendid mahajäämuse ületamiseks, kõrvaldades teatud tehnoloogilised tõkked hübriidtehnoloogiate rakendamisel:

— „50CO_2Cars“ projekti raames väljatöötatud diiselmootorid võimaldavad saavutada üksnes Start & Stop tehnoloogia kasutamise abil B-segmendi sõidukite puhul (mootorid võimsusega 40–70 kW) CO_2 heite taseme [50–70]* g/km, nii et PSA kontsern võib enne 2017.–2018. aastat pakkuda madala CO_2 heitega väikese kütusekuluga diiselmootoriga sõidukeid, mis on võrreldavad tema konkurentide omadega Euroopa turul;

— kaksiksiduriga eDCT intelligentne jõuülekanne võimaldab optimeerida hübriidjõuallika energeetilist kasutegurit, jäädes samas ühilduvaks laia võimsusskaala erinevate elektriliste jõuseadmetega. Standardiseerimine võimaldab PSA kontsernil ületada tekkinud tehnoloogilise mahajäämuse;

— „50CO_2Cars“ projekti hübriidsüsteemidega seotud osa viib läbimurdele mootori maksumuse osas ning hõlmab kahekordset energiakulu minimeerimist (aku ja võimsuselektroonika) ja optimeeritud mehaanilist konstruktsiooni (elektrilise jõuallika ja jõuülekande sidestus). Lisaks sellele võimaldab hübriidsüsteemi standardiseerimine suurendada tootmismahtu ja muuta kõnealuse süsteemi B-segmendi tarbijatele kättesaadavamaks.

c) Lõpuks kommenteerivad Prantsuse ametiasutused võimalikku strateegilist pööret, mis seisneb „50CO_2Cars“ projekti ellurakendamises samaaegselt *plug-in* hübriidsüsteemist loobumisega. Ametiasutused rõhutavad sellega seoses, et kaks kõnealust tehnoloogiat („*mild-hybrid*“ ja „*plug-in*“) on erineva ulatusega ja erineva kaubandusliku suunitlusega. Kui teise puhul neist ([33]) on tegemist sellise hinnaklassiga, mis teeb selle tehnoloogia sobivaks *premium*-klassi sõidukite jaoks (hõlmates olulisel määral ka sõiduki kuvandiga seotud tegureid, eeskätt korporatiivsete klientide puhul), siis esimese tehnoloogia kättesaadavus võimaldab selle suunata mitmetesse erinevatesse sotsiaalsetesse rühmadesse kuuluvatele klientidele (ka väikese ja keskmise suurusega sissetulekutega tarbijatele) ning rahuldada seeläbi kontserni klientide suuremat osa. Prantsuse ametiasutused rõhutavad, et kaks kõnealust tehnoloogiat ei ole teineteist välistavad ning et PSA kontsern soovis esialgu arendada mõlemat samaaegselt, et müüa nii *plug-in premium*-klassi sõidukeid kui ka B- ja C-segmendi odavamaid hübriidsõidukeid. Samuti ei ole *plug-in* hübriidtehnoloogiast loobumise näol tasakaalustusmeetmena tegemist „strateegilise pöördega“, vaid kaubanduslikult elujõulise tegevuse peatamisega, mis ei takista kontserni elujõulisuse taastamist. Seevastu „50CO_2Cars“ projekt osaleb täiel määral ümberkorralduskava ellurakendamisel ning Prantsuse ametiasutuste hinnangul on kõnealune projekt täiesti kooskõlas ümberkorralduskavas määratletud strateegiaga hübriidsüsteemide valdkonnas.

ii) *„50CO_2Cars“ projekti raames kasutatavate vahendite sidusus ülejäänud ümberkorralduskavaga*

(154) Prantsuse ametiasutuste väitel vastab PSA kontsernis „50CO_2Cars“ projekti elluviimisega läbiviidav tööstuslik kohandamine ümberkorralduskavas määratletud lähenemisviisile. Eeskätt võimaldab tootmissüsteemi optimeerida diiselmootoriga sõidukite jõuallikate ja jõuülekannete standardiseerimine.

a) Diiselmootoriga sõidukite puhul ulatuvad Trémery ja Douvrini tehastes tehtud investeeringud [100–200]* miljoni euroni, mis moodustab [0–5]* % kogu ümberkorraldusperioodi jooksul investeeritavast [10–20]* miljardi euro suurusest summast, seejuures nimetavad Prantsuse ametiasutused seda osakaalu „äärmiselt

([31]) VAG kontsern esitles viimasel Viini kongressil oma hübriidtehnoloogia moodullahendust („assembly kit“), mis võimaldab hübriidsüsteemi minimaalsete kuludega kohaldada kontserni erinevatele sõidukiplatvormidele. Osutatud allikas: VAG kontserni esitlusaruanne 34. Viini sümpoosionil 26. aprillil 2013, lk 28.

([32]) „Micro-hybridation“ vastab võimsusele 2–4 kW, „mild-hybridation“ võimsusele 8–15 kW ja „full hybridation“ võimsusele üle 20 kW.

([33]) Prantsusmaa ametiasutused kinnitavad, et majanduslikult vastuvõetavate tingimuste korral oleks PSA kontsern *plug-in* tehnoloogia juba välja arendanud.

tagasihoidlikuks, isegi tähtsusetuks". Kõnealune finantsmõju on kajastatud PSA 2012. aasta novembris koostatud keskpika tähtajaga kavas ja on toodud ka kõnealuse kava ajakohastatud versioonis, seega leiavad Prantsuse ametiasutused, et need investeeringud on komisjonile esitatud ümberkorralduskava üldpõhimõtetega täiesti kokkusobivad. Tööstuslikule tootmisele avaldatava mõju osas on kõnealuste meetmete eesmärk muuta ([34]) olemasolevaid diiselmootoriga sõidukite tootmise mahte ühtlasemaks: tootmismaht ei suurene [100 000–200 000] sõiduki puhul, mis on seotud „50CO_2Cars" projekti praeguse etapiga, pigem on tegemist osa tootmisvahendite ümbersuunamisega ülemäärase mahuga tootmissegmendist segmenti, mis on alles väljaarendamisel ja mille tootmismaht võib seetõttu olla liiga väike (ettevõttesisene vahendite ümbersuunamine atraktiivsemate toodete kasuks).

b) Jõuülekannete puhul kinnitavad Prantsuse ametiasutused menetluse algatamise otsuse põhjenduses 202 toodud analüüsi: kui „50CO_2Cars" projekt osutub edukaks, hakatakse praegu välisriikidest sisseostetavaid lahendusi tootma kontsernisiseselt ([35]). Vajalikud investeeringud, mida nähti ette ka komisjonile esitatud ümberkorralduskavas, on toodud ka ajakohastatud keskpika tähtajaga kavas. Prantsuse ametiasutused leiavad, et selline tehnoloogia välismaalt sisseostmise piiramine on kooskõlas kontserni elujõulisuse taastamise eesmärgiga. Rahaliselt võimaldab see toiming lõpetada kasumi kandumise välisriikidesse, likvideerib Jaapani jeeni vahetuskursist tingitud ohud ([36]) ja võimaldab vähendada logistikakulusid ja transpordiaega, jättes PSA kontsernile samas alles võimaluse kiiresti reageerida nõudluse muutumisele.

c) Ja lõpuks ulatuvad ümberkorraldusperioodi kestel tehtavad hübriidsüsteemidega seotud investeeringud [40–50] miljoni euroni, mis moodustab [0–5] % kogu kavandatud investeeringust, mis Prantsuse ametiasutuste hinnangul tähendab väga väikest ulatust. Need investeeringud on lisaks sellele seotud alles tekkiva turuga (ja seega ei saa olla tegemist ülemäärase tootmismahuga). Ka need investeeringud on seega kooskõlas PSA kontserni ümberkorralduskava eesmärkidega.

iii) *Positiivne mõju kontserni müügimahule ja kasumlikkusele*

(155) Prantsuse ametiasutuste väitel võimaldab „50CO_2Cars" projekt ümberkorralduskava abil muuta PSA kontserni müügitegevuse ja kasumlikkuse dünaamilisemaks.

a) Vastates komisjoni menetluse algatamise otsuse põhjendustes 210 ja 211 esitatud küsimustele (diiselmootorite bensiinimootoritele eelistamise põhjendatuse kohta) ja põhjenduses 216 esitatud küsimusele („50CO_2Cars" projekti äriplaan ja selle aluseks olevate eelduste usaldusväärsus), leiavad Prantsuse ametiasutused, et järgitav strateegia ei ole mitte üksnes tööstuslikult põhjendatud, vaid avaldab positiivset mõju ka kontserni müügitulemustele. Ametiasutused on seisukohal, et selle asemel, et arendada odavamat bensiinimootoritele suunatud hübriidtehnoloogiat, tuleb pidada eelistatavaks teha investeeringuid diislikütuse ökoloogilis-energeetilise bilansi parandamiseks, et esmajärjekorras „hajutada tarbijate kõhklused" ja seejärel, teises etapis kanda „50CO_2Cars" projekti tulemused üle bensiinimootoritele, ([37]) mida on seejärel võimalik levitada algseadmete valmistajate vahendusel üle maailma, suurendades seeläbi tehtud investeeringute tootlust mastaabisäästu abil. PSA valitud strateegia põhjendatust on kinnitanud läbiviidud turu-uuringud, mis on üksmeelselt prognoosinud ([38]) diiselmootoriga sõidukite müügimahu kasvu lähiaastatel.

b) Prantsuse ametiasutused on esitanud „50CO_2Cars" projekti finantsmõjude kohta äriplaani, mis põhineb ajakirjanduses laialdast kajastamist leidnud eeldustel ja hõlmab prognoositud rahavoogusid kuni 2026. aastani (mida tuleb hilisemaid ajakohastamisi ja EURO VI standardite asendamist silmas pidades lugeda põhjendatuks). „50CO_2Cars" projektiga seotud teadus- ja arendustegevus toimub ajavahemikul 2013–2017, seega on esimeste mootorite turustamist oodata 2016. aasta keskel ja 2017. aasta alguses, sellele järgneb peagi ka ökonoomse hübriidsüsteemi väljalaskmine. Tasuvuse arvestuse jaoks on kasutatud kaht ajakohastamismäära (vastavalt [10–13]* % ja [13–15]* %), neist viimane võimaldab paremini arvesse võtta hiljuti täheldatud rahastamiskulude kasvu. Mingeid tulusid ei ole prognoositud „50CO_2Cars" projekti teatud tulemuste patenteerimise pealt. Hinnang on antud ka uute diiselmootorite ja hübriidsüsteemide müügimahtudele ja müügihindadele erinevate

([34]) Sõna „muuta" on Prantsusmaa ametiasutuste esitatud dokumendi originaalis alla kriipsutatud.
([35]) Prantsusmaa ametiasutused rõhutavad, et selline tootmise kontserni sisse toomine saab olla vaid osaline ja sõltub „50CO_2Cars" projekti tulemustest.
([36]) Prantsusmaa ametiasutused rõhutavad, et euro ja jeeni vahetuskursi muutus on ajavahemikul 2009–2012 olnud ebasoodus ligikaudu 30 % ulatuses ja jõudis 2009. aasta tasemele 2012. aasta lõpu ja 2013. aasta mai vahel. Selline volatiilsus muudab automaatkäigukastide hankekulud raskelt ennustatavateks. Sellele lisanduvad tollimaksud, mis Prantsusmaa hinnangul on küllalt kõrged.
([37]) „50CO_2Cars" projekti põhikomponendid on seotud diiselmootoritega. Samas nõuab projekti tulemuste ümberhäälestamine sama võimsusega bensiinimootorite jaoks *„vaid mõõdukaid ja väga lühiajalisi teadus- ja arendustegevusega seotud investeeringuid"*.
([38]) Osutatud allikas: http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles.

stsenaariumide korral: stsenaarium A, mis hõlmab „50CO_2Cars“ projekti elluviimist riigiabi andmise korral, mille puhul hübriidsõiduki müügist saadakse täiendavat hinnangulist kasumimarginaali vahemikus [200–300]* eurost kuni [300–400]* euroni, sõltuvalt konkreetsest tehnoloogilisest variandist (lisaks B-segmendi sõiduki valmistaja saadavale [2 000–3 000]* euro suurusele kasumimarginaalile); „50CO_2Cars“ projekti elluviimise stsenaarium B, mis ei hõlma riigiabi andmist ja mille kasumimarginaalid on samad mis stsenaariumil A. Prantsuse ametiasutused täpsustavad samas, et tegemist on fiktiivse stsenaariumiga, mida PSA kontsern ei ole suuteline ellu viima (see on esitatud vaid teoreetilise võrdlusena); võrdlusstsenaarium C, mis ei hõlma „50CO_2Cars“ projekti elluviimist, vaid alternatiivse projekti rakendamist, mille puhul on täiendav kasumimarginaal väiksem (jäädes vahemikku [100–200]* eurot kuni [200–300]* eurot. Selliste eelduste alusel arvutatud diferentseeritud nüüdispuhasväärtused (NPV) ([39]) vastavalt eDCT ja mootori veorihma poolse ülekandega süsteemi puhul on järgmised:

Tabel 15

„50CO_2Cars“ projekti finantsindikaatorid

PSA kontsern (võrreldes stsenaariumiga C)		Stsenaarium A* („50CO_2Cars“ koos riigiabiga)	Stsenaarium B* („50CO_2Cars“ ilma riigiabita)
eDCT	NPV [10–13]* %	[0–10] mln eurot	– [60–70] mln eurot
	NPV [13–15]* %	– [50–60] mln eurot	– [90–100] mln eurot
Mootori veorihma poolse ülekandega süsteem	NPV [10–13]* %	+ [30–40] mln eurot	– [20–30] mln eurot
	NPV [13–15]* %	– [20–30] mln eurot	– [60–70] mln eurot

Prantsuse ametiasutused järeldavad selle alusel, et sõltumata valitud tehnoloogilisest variandist on stsenaariumi B tulusus stsenaariumiga C võrreldes alati negatiivne, seega on „50CO_2Cars“ projekti elluviimine ilma riikliku toetuseta „ilmselt ja lihtsalt võimatu“. Stsenaariumi A puhul arvutatud nüüdispuhasväärtuse (NPV) väga madal määr (vaid veidi suurem [10–13]* % diskontomääraga stsenaariumi C omast, negatiivne NPV [13–15]* % diskontomäära puhul) näitab, et sellised tasuvuse tasemed on proportsionaalsed esimese innovatsioonipõlvkonna arengueesmärgiga.

c) „50CO_2Cars“ projektiga seotud riskid on nelja laadi ning riigiabi andmine võimaldab neid olulisel määral vähendada:

— õigusaktides sätestatud nõudmistest tulenevad riskid, mis on seotud diiselmootoriga sõidukite uue tüübikinnituse tsükliga;

— tehnoloogilised riskid, mis seisnevad mitmete tehnoloogiliste takistuste kõrvaldamises tarbijatele kättesaadava „*mild-hybridation*“ tehnoloogia väljaarendamiseks;

— kaubandusriskid, mis on seotud tarbijate ostukäitumisega ja nende tundlikkusega keskkonnamurede suhtes;

— finantsriskid, mis on eeskätt seotud PSA kontserni rahaliste vahendite piiratud kättesaadavusega.

([39]) 11. juuli 2013. aasta teatises selgitavad Prantsusmaa ametiasutused, et kuigi on võimalik määratleda sõiduki osade väljaarendamise kulusid ja tootmise omahinda, ei ole samas võimalik reaalselt arvuliselt määratleda mootoriga seotud osa sõiduki müügihinnas. Ametiasutused on samuti soovitanud kasutada marginaalipõhist lähenemist, mis seisneb stsenaariumide A ja C (ja vastavalt B ja C) võrdlemises erinevate projektide genereeritud väljundrahavoogudega (teadus- ja arendustegevuse ning tööstuslike investeeringutega seotud kulud) ja sisendrahavoogudega (sõidukite müügitulud ning lisateenustest saadavad tulud). Kõnealune indikaator võimaldab võrrelda erinevate stsenaariumide tasuvust kõnealuste osade puhul.

4.4. *TASAKAALUSTUSMEETMED*

4.4.1. ÜLDISED MÄRKUSED KAVANDATAVATE MEETMETE MÄÄRATLEMISE KOHTA ÜLDISTEKS TASAKAALUSTUSMEETMETEKS JA NENDE MEETMETE ULATUS

(156) Prantsuse ametiasutused leiavad, et menetluse algatamise otsuses ei esitanud komisjon mingit täpset hinnangut väidetava konkurentsi kahjustamise ulatuse kohta. Seetõttu võib PSA kontserni kavandatavaid meetmeid pidada igal juhul täiesti piisavateks. Mis tahes nõuete täiendav rangemaks muutmine läheks vastuollu päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 47 osutatud proportsionaalsuse nõudega.

(157) Lisaks sellele leiavad ametiasutused, et kavandatavad tasakaalustusmeetmed on suunatud B- ja C-segmendile, erinevalt sellest, mida oli märgitud menetluse algatamise otsuses. Mõlemat segmenti hõlmab eeskätt meede, mis on seotud BPFi rahastamise turuosa piiramisega. Sama kehtib ka pakkumiskutses nimetatud Citroën C6 mudeli ennetähtaegse tootmisest mahavõtmise ja mudelite V6 ning Peugeot 607 uuendamisest loobumise kohta. Meede, mis on seotud üle kaheliitrise töömahuga mootorite tootmisest loobumisega ning *plug-in* hübriidtehnoloogia arendamise ja tootmise peatamisega, avaldab märkimisväärset mõju C-segmendile.

(158) Prantsuse ametiasutused meenutavad, et PSA kontserni kavandatavad tasakaalustusmeetmed on märkimisväärsed – need toovad rakendamisperioodi lõpuks kaasa turuosa vähenemise [0–2]* % ulatuses.

4.4.2. ERINEVATE TASAKAALUSTUSMEETMETE KOHTA ESITATUD KONKREETSED MÄRKUSED

a) **PSA kontserni täiendavate investeeringute vähendamine**

i) *Citroën C6 mudeli enneaegne tootmisest mahavõtmine ja Citroën C6 ja Peugeot 607 uuendamisest loobumine*

(159) Prantsuse ametiasutused leiavad, et kuigi kõnealuste sõidukite müügitulemused olid kõige madalamad, oli neist saadav netomarginaal suurem kui teiste sõidukite müügist saadav marginaal ning eeskätt suurem kui B-segmendi sõidukite müügist saadav marginaal. Ametiasutused nõustuvad sellega, et kõnealuste sõidukite tootmisprogrammi tasuvus ei olnud piisav, kuid selle puudujäägi kompenseerimiseks kavandas PSA rajada partnerlussuhted ettevõtjaga DPCA mudelite C6 ja 607 turustamiseks Hiinas.

(160) Prantsuse ametiasutused kinnitavad samuti, et PSA ei ole kunagi kavandanud kõrgklassi mudelite tootmist alates 2009. aastast katkestada. PSA peatas ainult teadus- ja arendusprojekti, mis oli seotud uue sõidukiga, mis oleks lisandunud mudelitele C6 ja 607.

ii) *Mudeli Bipper/Nemo tootmise ennetähtaegne lõpetamine ja selle uuendamisest loobumine*

(161) Prantsuse ametiasutused leiavad, et selle meetme võtmine takistab PSA kontsernil saada tulu varasemast investeeringust ja vähendab märkimisväärselt tema konkurentsivõimet väikeste tarbeautode segmendis.

(162) Mudeleid Bipper/Nemo toodeti siiani koos partnerettevõtetega Fiat ja Tofaş. See partnerlus on saavutanud teatava küpsuse ja on andnud PSA kontsernile põhjalikud teadmised turu, turustatava toote ja rakendatud tootmisvõimsuste kohta. Et komisjon ei ole vastu võtnud otsust, mis oleks muutnud selle kavandatava tasakaalustusmeetme PSA kontserni jaoks siduvaks, andsid kõnealused kogunenud teadmised PSA-le suuremad läbirääkimisvõimalused kõnealuste mudelite (mis oleksid eeldatavalt olnud suurema tasuvusega) teise põlvkonna siirdehinna osas,. Seda suuremat tasuvust kinnitavad linnatranspordi korralduse hiljutised ja tulevased arengusuunad, mis soosivad kergeid tarbesõidukeid.

iii) *Üle kaheliitrise mahuga diiselmootoritega sõidukite tootmise peatamine*

(163) Prantsuse ametiasutused meenutavad, et see tasakaalustusmeede on eriti olulise tähtsusega, sest PSA kontsern on traditsiooniliste diiselmootoriga sõidukite turul liidrirollis.

(164) Prantsuse ametiasutused rõhutavad, et kõnealused mootorid on olulise tähtsusega D- ja E-segmendis, mis on autotootja kuvandi ja pakkumiskutsetele vastamise jaoks olulised.

(165) Seoses *plug-in* hübriiddiiselmootoriga mudeli arendamise pakkumise mõju hindamisega eeskätt üle kaheliitrise töömahuga mootoriga sõidukite jaoks, leiab PSA kontsern, et kõnealust mõju kinnitab *plug-in* hübriidsüsteemi turu hiljutine areng ja eeskätt Volvo teade selle kohta, et ta kavatseb kahekordistada V60 *plug-in* diiselmootoriga mudeli tootmisega seotud eesmärki ning jõuda saavutatud kaubanduslikku edu silmas pidades 10 000 sõiduki valmistamiseni 2014. aastal.

b) **Sevelnordi tehase tootmisvõimsusest loobumine konkurendi kasuks**

(166) Prantsuse ametiasutused märgivad esiteks, et kõnealune meede on suunatud PSA kontserni turuosa piiramisele, millest otseseks kasusaajateks on kontserni konkurendid, kuivõrd:

— PSA loobub ligi 30 % ulatuses oma Sevelnordi tehase tootmisvõimsusest Toyota kontserni kasuks;

— kõnealune kokkulepe võimaldab PSA ühel peakonkurendil, Toyotal siseneda turule, kus ta siiamaani ei ole tegutsenud ning laiendada pakutavate tarbesõidukite valikut;

— kõnealune kokkulepe annab Toyotale otsese ja kindla konkurentsieelise, võimaldades tal hõivata olulise osa kokkuleppe esemeks olevate sõidukite pealt teenitavast kasumist ning saada juurde oma konkurendile truuks jäävaid kliente turul, kus tal osalus siiani puudus;

— kõnealune meede hõlmab üht turgudest, kus PSA kontserni osalus oli märkimisväärselt suur (21 % Euroopa 30 turgudel 2011. aastal).

(167) Prantsuse ametiasutused märgivad samuti, et võttes arvesse projekti oodatavaid majandustulemusi (jooksev positiivne tegevusmarginaal [0–5] % ulatuses, mis vastab PSA kontserni tavapärastele ootustele), kavandab kontsern võrdlusstsenaariumi alusel selle projekti elluviimist ilma partnerettevõtteta. PSA peab Sevelnordi tehase käitamist ilma partnerettevõtteta seega elujõuliseks ja kasumlikuks tegevuseks.

(168) Prantsuse ametiasutused meenutavad, et 31. augusti 2012. aasta pressiteadet tuleb lugeda väga hoolikalt, võttes arvesse kõnealuse ajajärgu väga pingelist sotsiaalset konteksti.

c) ***Plug-in* hübriidtehnoloogia arendamisest ja tootmisest loobumine**

(169) Prantsuse ametiasutused leiavad esmalt, et arutelu kõnealuse meetme rakendamise hetke üle selleks, et otsustada, kas tegemist on tasakaalustusmeetme või elujõulisuse taastamise meetmega, ei saa pidada asjakohaseks. Nende väitel tuleb kõnealuste meetmete hindamisel pidada oluliseks seda, et need meetmed võimaldavad reaalselt piirata abi andmisest tingitud võimalikku konkurentsi kahjustamist.

(170) Prantsuse ametiasutused ei soovi vastata komisjoni küsimustele kõnealuse meetme mõju hindamise tegelikkusele vastavuse kohta, kuivõrd komisjoni kriitika selles küsimuses ei ole piisavalt põhjendatud. Ametiasutused on igal juhul seisukohal, et kõnealuse meetme mõju hindamise aluseks olevad eeldused on vastavuses *plug-in* hübriidsüsteemide turu viimaste arengutega.

(171) Lisaks sellele väidavad Prantsuse ametiasutused, et autotootjal või algseadmete valmistajal ei ole võimalik kõnealuse tehnoloogia litsentsi omandada, kuivõrd kõnealune turg on alles arengustaadiumis ja asjaomasel tehnoloogial on oluline tähtsus eristava tegurina konkurentsiolukorras. Samas, kui selline olukord siiski realiseeruks, oleks PSA kontsern valmis võtma kohustuse mitte omandada kolmandatelt isikutelt kõnealust litsentsi kuni ümberkorralduskava ellurakendamise perioodi lõpuni.

(172) Lõpuks leiavad Prantsuse ametiasutused, et „50CO_2Cars“ projekt ei neutraliseerinud kõnealuse meetme mõju, kuivõrd „50CO_2Cars“ projekt on suunatud erinevale turule ja klientuurile (kõrgklassi mudelid) kui tasakaalustusmeetmega hõlmatud turg ja kliendid ning võimaldab vähendada CO_2 heidet erineval määral kui *plug-in* hübriidtehnoloogia.

d) **BPFi turuosa maksimaalse määra kinnitamine**

(173) Prantsuse ametiasutused meenutavad esmalt, et kõnealuse meetme näol on tegemist kõige enam konkreetsele eesmärgile suunatud tasakaalustusmeetmega, mis võimaldab kõige paremini piirata BPFile tagatisena antavast abist otseselt tingitud võimalikke konkurentsi kahjustavaid asjaolusid.

(174) Ametiasutused on seisukohal, et turuosa maksimaalne määr peab vastama 2012. aasta teise kvartali määrale, millele on liidetud 1 % suurune paindlikkusvaru, sest see võimaldab BPFi turuosa muutumist vastavalt kontserni vajadustele ning võimaldab BPFil ühtlasi täita süsteemset rolli PSA autotootmisega seotud tegevuse suhtes. Olukorras, kus on saanud ilmseks, et ajavahemikul 2001–2012 täheldatud turuosa kasvamine jätkub ka ajavahemikul 2012–2013, piirab kinnitatud maksimaalne määr märkimisväärselt BPFi konkurentsivõimet.

(175) Prantsuse ametiasutuste väitel ei vähenda lisatav paindlikkusvaru mingilgi määral kavandatava tasakaalustusmeetme tõhusust ja piiravat laadi. Võttes arvesse prognoositavaid turu arenguid, jääb BPFi turuosa määr süstemaatiliselt ühe aasta võrra maha ning on seetõttu väiksem kui olulisemate konkurentide oma.

(176) Lisaks sellele on Prantsuse ametiasutused vastuseks komisjoni esitatud küsimusele valmis hõlmama Fiati ja Fordi kontsernidele kuuluvad pangad nende pankade paneeli, mille alusel toimub BPFi turuosa määra indekseerimine.

(177) Ja lõpuks väidavad Prantsuse ametiasutused, et PSA tegevuse ülemaailmse ulatuse tõttu (G10 riigid, ilma konkreetsele segmendile keskendumata) ei ole kontsernil võimalik rakendada teatud riikide või teatud segmentide suhtes agressiivset kaubanduspoliitikat, mis võiks tasakaalustusmeetme mõju kustutada. Lisaks asjaolule, et PSA kontsern ei saa sundida BPFi muutma oma riskipoliitikat, mõjutab BPFi rahastamise turuosa piirav meede eeskätt B- ja C-sektorit, kuivõrd kõnealuste sektorite kaalutud keskmine suhteline osakaal on suur (üle […]* % BPFi rahastatud tehingutest viimaste aastate jooksul, ja keskmiselt […]* % BPFi 2012. aastal Prantsusmaal, Suurbritannias, Saksamaal, Hispaanias ja Itaalias rahastatud tehingutest).

5. HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED

(178) Pärast menetluse algatamise otsuse tegemist sai komisjon märkusi viielt huvitatud isikult, kelleks olid PSA kontsern, anonüümseks jääda soovinud ettevõte (edaspidi „anonüümne kolmas isik“), Fiat, GM ja Toyota.

5.1. *ANONÜÜMSE KOLMANDA ISIKU MÄRKUSED*

(179) Anonüümne kolmas isik teatas komisjonile, et ta tunneb muret PSA teatud kaubandustavade pärast. Ta leiab, et PSA eelistab Prantsuse algseadmete tootjaid teiste riikide ettevõtjatele. Kõnealuse anonüümse kolmanda isiku väitel on eriti iseloomulik PSA käitumine algseadmete tootja Agrati France suhtes – väidetavalt on PSA võimaldanud kõnealusel ettevõtjal vältida kohtuotsuse alusel likvideerimist, ostes talt tooteid turuhindadest märgatavalt kõrgemate hindadega. Sama anonüümne kolmas isik väitis, et kuigi ettevõte oli varustusahela katkestamisega põhjustanud kontsernile kahju, loobus PSA Agrati France'i vastu hagi esitamast, et vältida niigi raskustes olevale ettevõtjale täiendavate probleemide tekitamist.

(180) Oma märkustes esitab anonüümne kolmas isik süüdistuse, et PSA kontserni ja Prantsuse valitsuse suhted ning käesoleva menetluse aluseks olev riiklik toetus on vastuolus siseturgu reguleerivate õigusaktidega, eeskätt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklis 34 sätestatud kaupade vaba liikumise põhimõttega.

(181) Kolmas isik leiab, et ettevõtja Agrati France abistamiseks on PSA kasutanud oma osalemist algseadmete tootjate sektori kaasajastamise fondis (*Fonds de modernisation des équipementiers automobiles*, edaspidi „FMEA“) ning andnud kõnealusele ettevõtjale sel moel 17 miljoni ulatuses kaudset abi.

(182) Anonüümne kolmas isik nõuab, et tasakaalustusmeetmena peaks PSA riikliku abi saamise perioodil loobuma osalemisest FMEAs ja mis tahes rahalisest osalusest autode kinnitusvahendite varustus- või edasimüügiettevõtjates, samuti nõuab ta ettevõtjale Agrati France makstud summade tagasinõudmist ning seda, et PSA rakendaks tööle läbipaistva ja mittediskrimineeriva varustajate valimise süsteemi.

5.2. *OPELI (JA GM KONTSERNI) MÄRKUSED*

(183) Turuprognooside kohta märgib GM, et suurem osa autotootjaid kasutab konsultatsioonifirmade, nagu Global Insight või POLK, pakutavaid andmeid.

(184) Teadus- ja arendusprojekti „50CO_2Cars“ kohta meenutab GM, et kõik autotootjad investeerivad gaasiheidet vähendavatesse tehnoloogiatesse. Üldiselt on keeruline prognoosida, milline on selliste uuringute tulevane edu tööstuslikus plaanis. Võib ette kujutada mitmeid erinevaid tehnilisi lahendusi, seda ka hübriidsüsteemide valdkonnas. Seejuures on tegemist valdkonnaga, kus võib eeldada mitmete autotootjate vahelist koostööd mastaabisäästu saavutamiseks. GM väitel ei ole „50CO_2Cars“ projektile antav 85 miljoni euro suurune abisumma autotööstuse sektori teadus- ja arendustegevuse kulutustega võrreldes eriti märkimisväärne, kuid „*mild hybridation*“ tehnoloogiat kasutava süsteemi ühe teadus- ja arendusprojekti jaoks on see summa täiesti arvestatav. GM leiab, et kõnealune meede ei takista konkureerival ettevõtjal samas valdkonnas oma teadus- ja arendusprogrammi ellu viia, sest tehnoloogiline ebakindlus on praegu veel suur.

(185) Autotööstuskontsernidele kuuluvate pankade kohta märgib GM, et need pangad hõlbustavad autode müüki märkimisväärselt, pakkudes oma klientidele huvipakkuvaid rahastamisvõimalusi. Sellised pangad annavad autotootjatele vajaliku paindlikkuse, mis võimaldab neil kiiresti reageerida autode turul toimuvatele muudatustele.

(186) Lõpuks märgib GM, et PSA kontsern on alustanud tootmisvõimsuse märkimisväärset vähendamist ja leiab, et tegemist on vaevarikka ja keerulise protsessiga.

5.3. *FIATI MÄRKUSED*

5.3.1. ELUJÕULISUSE TAASTAMINE

(187) Mis puutub elujõulisuse taastamisse, siis osutab Fiat teatud analüütikute kommentaaridele, eeskätt konsultatsioonifirma Global Insight prognoosidele, mille kohaselt aastatel 2015–2016 toimub esmalt müügimahtude langus ja seejärel võimalik taastumine, mis aga on nõrk ja väga pikaldane.

(188) Fiati arvates on praeguse autoturu kriisi põhjused järgmised:

a) tugev konkurentsisurve turul, eeskätt masstootmise segmentides, mis on seotud uute Korea ja potentsiaalselt ka Jaapani ja India konkurentide turule lisandumisega;

b) turu polariseerumine, mis vähendab üksnes *premium*-klassi sõidukite pealt teenitava kasumi võimalusi;

c) tarbijate suundumus eelistada üha enam madalama hinnaklassi sõidukeid;

d) kriisieelsete müügimahtude taastumise selge perspektiivi puudumine; ja

e) Euroopa autotootjate struktuurne ülemäärane tootmisvõimsus.

5.3.2. „50CO_2CARS“ PROJEKT

(189) „50CO_2Cars“ projekti kohta arvab Fiat, et kuigi teave selle kohta ei ole kuigi kättesaadav, peab ta püstitatud eesmärki saavutatavaks. Ta rõhutab samas, et sellist tehnoloogiat kasutava sõiduki valmistamisega seotud suured kulud võivad piirata selle levikut turul, esmalt kõrge müügihinna tõttu ning ka seetõttu, et tootjatel on keeruline teha sõidukite müügil allahindlusi. Fiati väitel on Euroopa Komisjoni 2020. aastaks kindlaksmääratud CO_2 heite piirnormid kõigi autotootjate jaoks tõeline proovikivi. Sellega hakkamasaamine eeldab mitmekülgset lähenemist teadus- ja arendustegevusele, mis ei saa piirduda vaid ühe teadus- ja arendustegevuse projektiga, mis keskendub teatud konkreetsele tehnoloogiale, nagu see tundub olevat „50CO_2Cars“ projekti puhul (Fiati ettekujutuses).

(190) Fiatil puuduvad andmed selle kohta, kas teised autotootjad saavad teadus- ja arendusprojektide elluviimiseks riigiabi. Ettevõtja arvates ei ole innovatsiooniprotsessi puhul muid väljumistõkkeid kui kulud, vajalikud investeeringud ja tehtud tehnoloogiliste valikute korrigeerimiseks vajaminev aeg. „50CO_2Cars“ projektiga võimaldatav tehnoloogiline edasiminek ei kujuta endast ka sisenemistõket. Samas leiab Fiat, et võimaluse näol saada riigiabi ja vähendada seeläbi konkurentidega võrreldes uute tehnoloogiate väljaarendamisega seotud kulusid on vaieldamatult tegemist abi saajale antava eelisega.

5.3.3. TAGATISE ANDMISEGA TURULE AVALDATAV MÕJU

(191) Fiati väitel võrdub PBFile antud riiklik tagatis kolmandikuga PSA kontsernile kuuluva panga võla kogusummast. Lisaks sellele ei nähtud selle tehingu puhul ette komisjonitasu tagatise mittekasutamise korral („*commitment fee*“). Fiat on seisukohal, et tagatise maksumusele tuleks lisada vähemalt 100 baaspunkti, et tagatise maksumus vastaks kehtivale turupraktikale.

(192) Riiklik tagatis on Fiati väitel kahjustanud konkurentsi teiste turul tegutsevate kontsernidele kuuluvate pankadega. Tänu tagatisele põhineb BPFi emiteeritud väärtpaberite reiting Prantsusmaale antaval reitingul, st Aa1/AA reitingul ja mitte kõnealuse panga enda saavutustel. Fiat järeldab sellest, et BPFi reiting jääb muutumatuks kuni 2016. aastani.

(193) Fiati väitel on PSA kontserni ja BPFi vaheline rahastamise maksumuse erinevus hinnanguliselt 40 baaspunkti ning selle põhjuseks on ilmselgelt kõnealuse tagatise andmine. Fiat leiab, et BPFil on võimalik end rahastada järelturul, kasutades „uut“ 360/380 baaspunkti suurust vahet, teades, et PSA kontserni võlakirja tähtaja saabumisel 2016. aastal on selle vahe ligikaudu 400 baaspunkti. 2013. aasta märtsis BPFi tehtud 1,2 miljardi euro suuruse emissiooni puhul oli rahastamise maksumus ligikaudu 270 baaspunkti.

(194) Fiat leiab samuti, et riiklik tagatis võimaldas BPFil uuesti finantsasutustega läbi rääkida oma laenude andmise tingimused, muutes kõnealuseid tingimusi Prantsuse riigi tingimustele lähedasemaks.

(195) Ühtlasi mõjutas riikliku tagatise andmine positiivselt BPFi reitingut. Vaatamata sellele, et peamised reitinguagentuurid alandasid BPFi reitingut 2013. aastal, jäi BPFi reiting ikkagi ühe astme võrra kõrgemaks reitingust, millele ta oleks võinud loota tagatise puudumise korral. Fiati väited tuginevad eeskätt agentuuri Standard & Poor's 28. jaanuari, 14. veebruari ja 18. aprilli 2013 avaldustele. Lisaks sellele rõhutab Fiat, et on üldiselt tunnustatud tõsiasi, et kellegi tagatise või muu rahastamise võimaldamine parandab automaatselt abi saaja rahalist olukorda, sõltumata sellest, kui ulatuslikult ta tema käsutusse antud vahendeid kasutab.

(196) Üldisemas plaanis on Fiat seisukohal, et autotööstuse kontsernidele kuuluvate pankade näol on tegemist erakordselt tõhusate müügi- ja turustusvahenditega,

a) mis võimaldavad juurde meelitada uusi kliente, pakkudes neile väga atraktiivseid rahastamistingimusi ([40]);

b) mis toetavad müügitegevust, pakkudes eeskätt võimalust loobuda tavapäraste finantsasutuste teenustest tarbijatele ja vahendajatele antavate laenude sektoris;

c) mis suurendavad juba klientideks olevate tarbijate lojaalsust.

(197) Fiat leiab, et BPFi rahastamise kulude suurendamine 100 baaspunkti võrra vähendaks otseselt, vahetult ja viivitamata PSA kontserni tulusid Euroopa riikides.

5.3.4. TASAKAALUSTUSMEETMED

(198) Fiati väitel tehti otsused tootmisvõimsuste vähendamise kohta juba eelmises kavas ja need seisnesid kahjumlike tehaste sulgemises. Seetõttu ei ole teatatud tehaste sulgemised PSA jaoks elujõulisuse taastamise perspektiivi silmas pidades põhitähtsusega (tootmisvahendite kasutamise määr ei muutu). Nende sulgemiste mõju on seega piiratud vaid püsikuludega.

(199) Kapitaliinvesteeringute (CAPEX) vähendamise kohta leiab Fiat, et PSA kasutab oma elujõulisuse taastamise kava selleks, et omakasupüüdlikult põhjendada strateegilisi otsuseid tegevuse üleviimise kohta B- ja C-segmentidesse ning varjata mõnda aega tagasi võetud teisi vähem tõhusaid meetmeid. Väljakuulutatud loobumine üle kaheliitrise töömahuga diiselmootoritest on tõenäoliselt seotud autotootjate üldise suundumusega mahu vähendamisele („*downsizing*“). Sevelnordi tehase kohta väidab Fiat, et sellega seotud meetme näol ei ole tegemist tegeliku tootmisvõimsuse vähendamisega, vaid üksnes kõnealuse tootmisvõimsuse ajutise loovutamisega konkurendile, seejuures jääb PSA-le võimalus see tootmisvõimsus vastavalt oma vajadustele hõlpsasti tagasi saada.

([40]) Fiat toob näite tema kontsernile kuuluva panga kohta, mille turuosa suurenes klientidele atraktiivsemaid rahastamisvõimalusi pakkuva kaubandusstrateegia rakendamise tulemusena 2012. aasta 23,3 %-lt 39,6 %ni 2013. aastal.

(200) Mis puutub viimasesse tasakaalustusmeetmesse, siis tunnistab Fiat, et ta ei ole suuteline analüüsima *plug-in* hübriidtehnoloogiast loobumise tulemusi üksnes tema käsutuses oleva teabe põhjal. Selle loobumise põhjuseks on Fiati arvates PSA ümberpaiknemine turul. Samuti võib seda käsitleda kui meedet, mis võimaldab parandada ebaõige tehnoloogilise valiku tagajärgi. Fiat ei nõustu sellega, et autotootjal on võimalik keskenduda vaid ühele tehnoloogiale, et täita Euroopa Liidu sätestatud nõudeid heite vähendamise kohta.

(201) Turuosa piiramisega seotud tasakaalustusmeetme kohta märgib Fiat, et mitte ükski tasakaalustusmeede ei suuda piirata tagatise andmisega põhjustatud konkurentsi kahjustamist.

5.4. *TOYOTA MÄRKUSED*

(202) Toyota märgib, et ta ei ole suuteline kommenteerima PSA ümberkorralduskava. Ta väidab samas, et see ei ole ka tema ülesanne. Toyota kinnitab, et eeldused, millel PSA kava põhineb, on usaldusväärsed. Üldises plaanis muudab autoturgu mõjutavate tegurite suur arv igasuguse prognoosimise äärmiselt keeruliseks.

(203) „50CO_2Cars“ projekti kohta väidab Toyota, et mis tahes keskkonnasõbraliku tehnoloogia arendamine on autode valmistajate müügiedu jaoks võtmetähtsusega. Toyota on seisukohal, et bensiinimootoriga hübriidsõidukite müügitulemused on tulevikus paremad kui diiselmootoriga hübriidsõidukite omad, kuigi ta tunnistab, et ka diiselmootoriga hübriidsõidukite jaoks võib oma turg olemas olla. Samas jääb müügimaht selle tehnoloogiaga seotud suuremate kulude tõttu alla bensiinimootoriga hübriidsõidukite omale. Toyota ei näe ette, et kõnealune teadus- ja arendusprojekt võiks takistada PSA konkurentidel tegutsemast „*mild-hybrid*“ süsteemide turul.

(204) Kontsernidele kuuluvate pankade kohta väidab Toyota, et need võimaldavad parandada klientide lojaalsust teatud autormargi suhtes („customer loyalty“) ligikaudu 15 % võrra. Seejuures on suuremate turuosadega tegemist väiksemate sõidukimudelite puhul.

(205) Tasakaalustusmeetmete puhul ei ole Toyota kindel, kas selliseks meetmeks saab õiguslikult kvalifitseerida meedet, mis seisneb vähese müügieduga sõidukimudelite tootmise lõpetamises. Samuti leiab ta, et Toyota ja PSA koostööd Sevelnordi tehases ei saa käsitleda PSA kontserni elujõulisuse taastamiseks vajaliku tingimusena. Lisaks sellele ei ole *plug-in* hübriidtehnoloogia veel lõpuni välja arendatud, võttes arvesse sellega seotud suuri kulusid ja tootmiseks vajalikku taristut. Toyota väitel tuleb keskpikas perspektiivis pidada ainukeseks elujõuliseks tehnoloogiaks „*full-hybrid*“ tehnoloogiat.

(206) Lõpuks väidab Toyota, et tal ei ole võimalik hinnata PSA kontserni kavandatud tasakaalustusmeetmete asjakohasust.

5.5. *PSA KONTSERNI MÄRKUSED*

(207) Esmalt nõustub PSA kontsern täielikult Prantsuse ametiasutuste esitatud märkustega.

(208) Seejärel meenutab PSA oma elujõulisuse taastamise strateegiat, millega viiakse tootmisvahendid vastavusse turu uute tingimustega. Selline kohanemine hõlmab eeskätt kontserni turuosa märkimisväärset vähendamist. PSA meenutab samuti, et kõnealuseid ümberkorraldusmeetmeid rahastatakse peaaegu täielikult varade müümisest saadud omavahenditest. PSA väitel oleks kõnealustest vahenditest täielikult piisanud, kui BPFi ei oleks ebaõiglaselt karistatud reitinguagentuuride eeskirjade alusel, kuivõrd tugipanga probleemid tulenesid üksnes panga seosest PSA kontserniga. Seega muutus riigi sekkumine PSA väitel mõõdapääsmatuks üksnes kõnealuste reitinguagentuuride reeglite tõttu. PSA leiab, et seetõttu on riigi antaval tagatisel vaid piiratud mõju, seda enam, et BPFile ei eraldatud mingit otsest riiklikku toetust.

(209) Lisaks sellele rõhutab PSA, et ümberkorraldusmeetmetega kaasneb ka kontserni kaubanduspoliitika muutumine. Kõnealune poliitika põhineb esmalt teadus- ja arendusprojektidel, mille eesmärk on vähendada tehnoloogilise innovatsiooniga seotud kulutusi lõpptarbija jaoks, ja teiseks kontserni tegevuse järjest suuremal rahvusvahelisel haardel, mis võimaldab vähendada Euroopa turu, eriti Lõuna-Euroopa turu kõikumiste mõju.

(210) PSA täpsustab, et kui Euroopa autoturu olukord peaks tehtud prognoosidega võrreldes halvenema, võtab kontsern kõik vajalikud meetmed oma pikaajalise elujõulisuse taastamiseks.

(211) Tasakaalustusmeetmete kohta väidab PSA, et nende näol on tegemist üliolulistе pingutustega, mis vähendavad olulisel määral kontserni konkurentsivõimet kõigis turusegmentides. PSA väitel on nende meetmete ulatus väga suur, võrreldes saadava abi summaga ja eeskätt võrreldes vahendite ulatusega, mida PSA on kasutanud oma ümberkorralduse rahastamiseks. Lisaks sellele muudab BPFi bilansistruktuur tagatise kasutamise tõenäosuse väga väikeseks, seetõttu on abi mõju PSA konkurentidele reaalselt äärmiselt piiratud.

(212) Samas on tasakaalustusmeetmete avaldatav mõju äärmiselt suur. Tööstuslikus plaanis avaldab *plug-in* hübriidtehnoloogiast loobumine märkimisväärset negatiivset mõju kontserni olukorrale Euroopa turul. Lisaks sellele leiab PSA, et andes Sevelnordi tehases oma tootmisvõimsuse otsesele konkurendile, aitab PSA sel konkurendil siseneda asjaomasele turule. Ka investeeringute vähendamine avaldab mõju PSA kuvandile turul. Eeskätt on see seotud loobumisega kahe mudeli tootmisest kergete tarbesõidukite segmendis, kus PSA kontsernil on oluline turuosa. Ühtlasi vähendab kõrgklassi sõidukite ja võimsate mootorite uuendamisest loobumine PSA võimalusi osaleda korporatiivsete klientide korraldatavates pakkumismenetlustes ja mõjutab negatiivselt kontserni kuvandit, kusjuures see negatiivne mõju säilib ka pärast ümberkorraldusperioodi lõppu.

(213) PSA väitel kompenseerivad BPF turuosadele ülempiiride seadmine ja nende indekseerimine lähtuvalt peamistele konkurentidele kuuluvate pankade tulemustest täielikult abi andmisega turule avaldatava mõju.

(214) Lõpuks meenutab PSA, et abimeetmete komisjoni poolne heakskiitmine oleks Prantsusmaa majanduse jaoks äärmiselt olulise tähtsusega, sest autotootmise valdkonna osatähtsus Prantsusmaal on väga suur (enam kui kaks miljonit otsest ja kaudset töökohta). PSA elujõulisuse taastamine oleks äärmiselt oluline ka Euroopa autotööstuse elujõulisuse ja konkurentsivõime tagamiseks. Sellega seoses märgib PSA, et tema teatud konkurendid on varasemalt saanud (või saavad siiani) oma valitsustelt ülisuuri toetusi kas nende eksporditegevuse jaoks ülisoodsa valuutakursi hoidmise või vastavatele kontsernidele kuuluvate pankade ajutise riigistamise teel. Teatavate väljaspool Euroopa Liitu asuvate autotootjate suhtes kohaldatakse vabakaubanduslepinguid, mis on kõnealuste autotootjate jaoks soodsad ja mis võimaldab neil rakendada Euroopa turul agressiivset kaubanduspoliitikat.

6. **PRANTSUSMAA KOMMENTAARID HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSTE KOHTA**

6.1. *KOMMENTAARID ANONÜÜMSE KOLMANDA ISIKU MÄRKUSTE KOHTA*

(215) Esmalt märgivad Prantsuse ametiasutused, et PSA kontserni ümberkorralduseks antav abi ei paku Euroopa autoturul tegutsevatele ettevõtjatele väga suurt huvi – oma märkused on esitanud vaid neli huvitatud isikut (vaatamata menetluse algatamise otsusest teavitamisele).

(216) Anonüümse kolmanda isiku märkuste kohta (mis on kokku võetud 5.1 jao põhjendustes 179–182) märgivad Prantsuse ametiasutused, et neil märkustel puudub igasugune seos PSA kontserni ümberkorraldamiseks antavat abi käsitleva käesoleva uurimismenetlusega, ning need hõlmavad pigem kõnealuse anonüümse kolmanda isiku Euroopa Komisjonile esitatud kaebust.

(217) Prantsuse ametiasutused leiavad täiendavalt, et kõnealused märkused ei hõlma ühtegi tõsiselt võetavat põhjendust PSA väidetava eeliseid võimaldava käitumise kohta Agrati France'i suhtes ning et PSA võib eraettevõtjana korraldada kaubandussuhteid oma varustajatega vastavalt oma paremale äranägemisele. Seoses sellega märgivad ametiasutused, et PSA rakendab kontserniga GM tehtava koostöö raames alates 25. veebruarist 2013 ostude ratsionaliseerimise poliitikat, mis hõlmab eeskätt regulaarset hankemenetluste korraldamist parima võimaliku turuhinna saamiseks. Prantsuse ametiasutused rõhutavad asjaolu, et Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 34 sätteid saab rikkuda vaid meede, mille puhul abi andjaks on riik ning kõnealust sätet ei saa kohaldada otsuse suhtes, mille on teinud eraettevõtja, nagu PSA. FMEA väidetav toimimisviis ei ole seotud käesoleva menetlusega.

(218) Prantsuse ametiasutused järeldavad, et abimeetme hindamise menetlus ei tohiks pöörata tähelepanu süüdistusele, mis ei ole seotud Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 34 sätete rikkumisega ja mis hõlmab asjaolusid, millel puudub igasugune seos asjaomase abiga või PSA kontserni ümberkorraldamisega.

6.2. *KOMMENTAARID GM KONTSERNI MÄRKUSTE KOHTA*

(219) Prantsuse ametiasutused ei esitanud kommentaare GM kontserni märkuste kohta (mis on kokku võetud 5.2 jao põhjendustes 183–186).

6.3. *KOMMENTAARID FIATI MÄRKUSTE KOHTA*

6.3.1. PSA KONTSERNI ELUJÕULISUSE TAASTAMINE

(220) Prantsuse ametiasutuste väitel esitas Fiat oma märkustes selle punkti kohta (mis on toodud 5.3.1 jao põhjendustes 187–188e) turu arenguhüpoteesi, mis on optimistlikum kui PSA kontserni esitatu, kinnitades seega, et PSA kontserni väljapakutud stsenaarium on usutav ja piisavalt ettevaatlik. Nad meenutavad samuti, et Fiat (ja lisaks sellele ka Opel) on kinnitanud konsultatsioonifirma IHS Global Insight andmete asjakohasust turu arengupersпektiivide hindamisel. Ja lõpuks ei ole Fiatil olemasoleva teabe alusel võimalik hinnata PSA elujõulisuse taastamise kava. Seetõttu ei pea Prantsuse ametiasutused vajalikuks vaidlustada kõiki Fiati osutatud analüütikute esitatud väiteid.

6.3.2. TAGATISE ANDMISEST TINGITUD ABINA KÄSITLETAVAD ASJAOLUD JA NENDE TURULE AVALDATAV MÕJU

(221) Prantsuse ametiasutused rõhutavad, et selle punkti kohta esitatud märkustes (mis on kokku võetud 5.3.3 jao põhjendustes 191–196c) hindab Fiat riigiabi moodustava osa suuruseks ligikaudu 100–110 baaspunkti, mis vastab abisummale 231 miljonit eurot ja on oluliselt väiksem kui komisjoni menetluse algatamise otsuses nimetatud vahemik. Prantsuse ametiasutuste väitel näitab Fiati selline hinnang, et komisjoni välja toodud abisumma on tõenäoliselt ülehinnatud.

(222) Komisjonitasude („*commitment fee*“) arvessevõtmise kohta meenutavad Prantsuse ametiasutused, et PSA kontserni riigile makstava garantiipreemia suurus arvutati New Club Deali kuuluvate pankade „*all-in*“ kulude (440 baaspunkti) alusel ja sellest lahutati kõnealuste pankade likviidsuskulud (Itraxx Senior Financial 5 aasta indeksi põhjal keskmiselt ühe kuu pikkuse ajavahemiku alusel hinnanguliselt 180 baaspunkti). Kõnealune kulu hõlmab 120 baaspunkti suurust „*up-front*“ komisjonitasu ning tagatise kasutamise komisjonitasu, mille suurus ulatub 40 %ni kasumimarginaalist, olles seega suurem komisjonitasust, mida Fiat peab turul tavaliseks tasumääraks. Seega kinnitavad Fiati märkused Prantsuse ametiasutuste väitel, et kõnealuse komisjonitasu suurus on suurem turul tavapäraselt kehtivast tasust.

(223) Lõpuks leiavad Prantsuse ametiasutused, et „*up-front*“ komisjonitasu ja tagatise kasutamise komisjonitasu ei tuleks üldse arvesse võtta, sest riik ei kanna alternatiivkulusid, st kulusid kapitali mobiliseerimise pealt, mille pealt pankade puhul oleks arvestatud tasu.

(224) Prantsuse ametiasutused rõhutavad, et Fiat kinnitas antava tagatise äärmiselt suurt mõju turule, selgitamata samas, milles see mõju seisneb. Prantsusmaa väitel leidis Fiat eeskätt, et tagatis andis BPFile väidetavalt eelise, mida komisjon ei analüüsinud ja mis seisnes rahastamiskulude hoidmises teatud kindlal tasemel, sõltumata turul toimuvatest muutustest. Prantsuse ametiasutused peavad seda väidet üllatavaks, sest kõnealune mõju ongi ilmselgelt tagatise andmise eesmärk: tagatise ülesanne ongi stabiliseerida panga refinantseerimiskulusid maksimaalselt 7 miljardi euro piires. Lisaks sellele tuleks BPFile ja PSA kontsernile antud eelist analüüsida sel hetkel, kui tagatise andmisest teatati.

6.3.3. TASAKAALUSTUSMEETMED

(225) Esiteks väidavad Prantsuse ametiasutused, et Fiati märkusi selle punkti kohta (mis on kokku võetud 5.3.4 jao põhjendustes 198–200) tuleb pidada eriti pealiskaudseteks ja alusetuteks.

(226) Kapitaliinvesteeringute (CAPEX) vähendamise kohta ei esita Fiat ühtegi konkreetset ja kindlat tõendit, mis võiks seada kahtluse alla kõrgklassi sõidukite tootmisest loobumise äärmiselt piiravat mõju.

(227) Sevelnordi tehast hõlmava meetme puhul näeb Fiat Sevelnordis üksnes tootmisvõimsuste paiknemise asukohta, mille PSA võib suvalisel hetkel otsustada tagasi võtta. Prantsuse ametiasutused leiavad, et selline kriitika ei ole asjakohane, kuivõrd Fiati väide ei võta arvesse komisjoni otsuste alusel võetavate meetmete siduvat laadi. Prantsusmaa väitel ei ole kõnealune meede tagasipööratavat laadi, sest see annab Toyotale võimaluse siseneda turule optimaalsetel tingimustel.

(228) Fiat kritiseerib ka *plug-in* hübriidtehnoloogiast loobumist, tuues põhjenduseks, et kõige asjakohasem strateegia oleks vastupidine – suurendada saasteainete heidet vähendavaid erinevaid võimalusi. Prantsuse ametiasutused vastavad, et nimelt selline oligi PSA kontserni esialgu kavandatud strateegia. *Plug-in* hübriidsüsteemidest loobudes vähendas PSA kontsern ka märkimisväärselt oma konkurentsivõimet turul võrreldes autotootjatega, kes suudavad suurendada saasteainete heidet vähendavate tehnoloogiate arvu. Lisaks sellele tuleb Fiati kriitikat PSA *„ebaõige tehnoloogilise valiku“* aadressil, millega osutatakse omaaegsele otsusele investeerida *plug-in* hübriidsüsteemidesse, Prantsusmaa väitel käsitleda seoses Fiati enda tehnoloogiliste valikutega. Erinevalt kõigist ülejäänud autotootjatest, sh ka kõige suurema tootlusega tootjatest, kes on otsustanud sellesse tehnoloogiasse investeerida, on Fiat üks vähestest, kes ei ole seda teinud.

(229) Lõpuks märgivad Prantsuse ametiasutused, et Fiat ei esita otseseid väiteid BPFi turuosa piirava tasakaalustusmeetme kohta. Nad järeldavad sellest, et kohustuste määratlemine riikide ja turusegmentide kaupa on äärmiselt keeruline. Prantsuse ametiasutused väidavad samuti, et Fiati osutatud turu arengud kinnitavad tavapäraste pankade turult taandumist ja sellega seoses kontsernidele kuuluvate pankade turuosa vastavat suurenemist. 2013. aasta esimesest kvartalist rakendatud Fiati uus turunduspoliitika võimaldas tal saavutada 39,6 % suuruse turuosa, mis näitab Prantsuse ametiasutuste väitel selgelt, et kavandatav tasakaalustusmeede on äärmiselt piiravat laadi. Oma turuosa suurenemise piiramise teel vähendab BPF märkimisväärselt oma suutlikkust teha konkurentsivõimelisi pakkumisi ning seeläbi väheneb ka riigi antava tagatise mõju turule.

6.3.4. „50CO_2CARS“ PROJEKT

(230) Prantsusmaa väitel hõlmavad Fiati väited (mis on kokku võetud 5.3.2 jao põhjendustes 189–190) ühelt poolt kõnealuse projekti osa elujõulisuse taastamisel ja teiselt poolt selle projekti turule avaldatavat mõju.

(231) Prantsuse ametiasutused leiavad, et Fiati esitatud kriitika ei ole asjakohane ja ei võta arvesse isegi mitte projekti eesmärki, milleks ongi riigipoolse toetuse abil erinevate teadmiste ja tehnoloogiate ühendamine, et võimaldada partneritel välja töötada madalate kuludega hübriidtehnoloogia.

(232) Prantsuse ametiasutuste väitel on Fiat leidnud, et projektil puudub ressursse vähendav mõju, kinnitades, et kõik autotootjad investeerivad olulisel määral saasteainete heite vähendamisele suunatud projektidesse.

(233) Projekti turule avaldatava mõju osas peavad Prantsuse ametiasutused Fiati märkusi vastuolulisteks. Projekt vastab Fiati väljatoodud märkustele – kavandatav oluline tehnoloogiline läbimurre võimaldab märkimisväärselt vähendada hübriidtehnoloogiaga seotud kulutusi ja hajutab need kulutused piisavalt, et tagada nende tasuvus. Seetõttu ei pea Prantsuse ametiasutused Fiati tehtud kriitilisi märkusi „50CO_2Cars“ projekti piiratud kaubandusliku edukuse kohta asjakohasteks. Lõpuks leiavad Prantsuse ametiasutused, et Fiat ei selgita, kuidas 86 miljoni suurune abi võib mõjutada väljaarendatavate sõidukite lõplikku hinda, kui ta samal ajal väidab, et autotootjad teevad väga suuri investeeringuid, et saavutada Euroopa Komisjoni seatud eesmärke saasteainete heite vähendamise kohta.

6.4. *KOMMENTAARID TOYOTA MÄRKUSTE KOHTA*

(234) Prantsuse ametiasutused väidavad, et üldiselt toetavad Toyota tehtud märkused (mis on kokku võetud 5.4 jao põhjendustes 202–206) PSA kontserni ümberkorralduskava aluseks olevaid eeldusi ja kinnitavad selles kavas tehtud valikute asjakohasust. Seoses „50CO_2Cars“ projektiga on Toyota Prantsuse ametiasutuste väitel kinnitanud, et keskkonnasõbralikud tehnoloogilised lahendused on tulevikus peamiseks turgu edasiviivaks teguriks. Prantsuse ametiasutused väidavad, et Toyota märkuste kohaselt ei avalda „50CO_2Cars“ projektile antav riigiabi mõju PSA konkurentide konkurentsivõimele *„mild-hybrid“* turusegmendis.

(235) Tasakaalustusmeetmete osas ja eeskätt vastuseks Toyota küsimusele selle kohta, kas vähese müügieduga sõidukimudelite tootmise lõpetamist saab vaadelda reaalse tasakaalustusmeetmena, kinnitavad Prantsuse ametiasutused veel kord, et kõrgklassi mudelite turustamine loob paremad turueeldused kõigi kõnealuse sõidukimargi mudelite turustamise jaoks.

(236) Sevelnordi tehase kohta väitis Toyota, et tema sõlmitud kokkulepe PSA kontserniga võimaldab tal püsivalt jääda tegutsema kergete tarbeautode turusegmendis. Prantsuse ametiasutused rõhutavad veel kord, et Toyota tegevus Sevelnordi tehases mõjutab olulisel määral Toyota konkurentsivõimet, võimaldades tal saada reaalse ja olulise turuosa kõnealuses turusegmendis.

(237) Lõpuks märgivad Prantsuse ametiasutused, et Toyota märkused on vastuolus ettevõtja käitumisega turul. *Plug-in* hübriidmudeli Priuse turustamine, mida Toyota esitleb kui oma hübriidmudelite lipulaeva, tundub olevat vastuolus seda tüüpi mootoriga sõidukite turuperspektiividele antud madala hinnanguga.

6.5. *KOMMENTAARID PSA MÄRKUSTE KOHTA*

(238) Prantsuse ametiasutused ei esitanud kommentaare PSA kontserni märkuste kohta (mis on kokku võetud 5.5 jao põhjendustes 207–214).

7. **PRANTSUSMAA TEATISESSE TEHTUD MUUDATUSED**

(239) 16. juuli 2013. aasta teatises, millesse tehti parandused 23. juuli 2013. aasta kirjaga (edaspidi „23. juuli 2013. aasta kiri kohustuste võtmise kohta“ või „kiri kohustuste võtmise kohta“), muutsid Prantsuse ametiasutused 12. märtsi 2013. aasta ümberkorralduskava kohta esitatud teatist ja võtsid järgmised kohustused. Kõnealused kohustused asendavad Prantsuse ametiasutuste esialgu kavandatud tasakaalustusmeetmeid.

(240) Prantsuse ametiasutused täpsustasid, et kui ei ole sätestatud teisiti, kohaldatakse 7. jaos osutatud kohustusi kuni PSA kontserni ümberkorralduskava täieliku ellurakendamiseni, st kuni 31. detsembrini 2015.

7.1. *KOHUSTUS, MIS ON SEOTUD PSA KONTSERNI VÕLATASEMEGA*

(241) Ümberkorralduskava elluviimise ühelgi aastal ei või PSA kontserni tööstus- ja kaubandustegevusest tulenev konsolideeritud netovõlg, mis fikseeritakse samade raamatupidamiseeskirjade alusel auditeeritud aastaaruandes iga aasta 31. detsembri seisuga („netovõlg“), ületada järgmises tabelis 16 toodud ülempiiri A.

Tabel 16

PSA kontserni netovõla ülempiirid

(mln eurot)

	2013	2014	2015	2016
Maksimaalne netovõlg A	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Maksimaalne netovõlg B	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(242) Kui kontserni netovõla suurus mingil konkreetsel aastal N ületab ülempiiri A, peab PSA kontsern võtma mis tahes vajalikud ja piisavad finants- ja/või tööstusliku ümberkorralduse meetmed, et saavutada aastaks N + 1 olukord, kus netovõlg ei ületa ülempiiri A, arvestamata PSA kontserni kulutusi, mis on seotud kõnealuste meetmete võtmisega („korrigeerimismeetmed“).

(243) Korrigeerimismeetmeid ja nende kavandatavat finantsmõju tuleb üksikasjalikult ja mõõdetavalt kirjeldada iga meetme kohta eraldi ja neile tuleb lisada täpne ja siduv rakendamise ajakava. Kõnealused meetmed võivad täies osas või osaliselt hõlmata meetmeid, mida võetakse ennetavalt pärast 31. juulit 2013, kuid need meetmeid tuleb täpselt määratleda ja üksikasjalikult kirjeldada ning nende finantsmõju ülejäänud ümberkorralduskava ellurakendamise perioodil peab olema arvuliselt väljendatav. Korrigeerimismeetmetest, mis hõlmavad PSA kontserni rahavoogude ajakohastatud prognoose, tuleb teatada Euroopa Komisjonile ning neile tuleb lisada sõltumatu eksperdi arvamus 7.6. jaos toodud tähenduses, mis on koostatud ühe kuu jooksul alates auditeeritud konsolideeritud majandusaruande avaldamisest, millest ilmnes, et PSA kontserni netovõlg ületas vastava aasta netovõla ülempiiri A. Komisjoni ülesandeks on veenduda, et korrigeerimismeetmete finantsmõju on esitatud piisavalt mõõdetaval kujul, seadmata seejuures ohtu PSA kontserni elujõulisuse taastamist. Vastasel juhul peab komisjon tegema ettepaneku teiste korrigeerimismeetmete võtmiseks ja kinnitama kõnealused meetmed.

(244) Ümberkorralduskava loetakse nõuetekohaselt rakendatuks ja Prantsuse ametiasutuste võetud kohustused täidetuks, kui aasta N + 1 lõppedes on korrigeerimismeetmed või mis tahes muud PSA kontserni pärast 31. juulit 2013 võetud finants- ja/või tööstuslikud meetmed avaldanud netovõla muutumisele kavandatud mõju või kui

netovõlg ei ületa aasta N + 1 jaoks määratletud ülempiiri A. Vastasel juhul tuleb Prantsuse ametiasutustel vajaduse korral esitada komisjonile ühekordse abi põhimõtet silmas pidades teatis PSA ümberkorralduskava muutmise kohta, et komisjon saaks muuta käesolevat otsust, millega kuulutatakse PSA kontserni ümberkorraldamiseks antav riigiabi siseturuga kokkusobivaks.

(245) Samad tagajärjed järgnevad juhul, kui PSA kontserni netovõlg ületab ülempiiri B ümberkorralduskava ellurakendamise kahel järjestikusel aastal. Ka sel juhul tuleb Prantsuse ametiasutustel samamoodi vajaduse korral esitada komisjonile teatis ümberkorralduskava muutmise kohta, nii et komisjon saab teostada uue analüüsi PSA kontserni ümberkorraldamiseks antava riigiabi siseturuga kokkusobivuse kohta.

(246) Kõigi eelduste kohaselt loetakse käesolev kohustus täidetuks kogu ümberkorraldusperioodi kohta, kui PSA kontserni rakendatud ja komisjonile põhjenduses 243 toodud tingimustel teatatud korrigeerimismeetmed on netovõlale avaldanud kumulatiivset finantsmõju [0–5] miljardi euro ulatuses.

7.2. *KOHUSTUS, MIS ON SEOTUD BPFI TURUOSAGA*

(247) Prantsuse ametiasutused kohustuvad muutma põhjendustes 248–250 kirjeldatud viisil 5. märtsil 2013. aastal Peugeot S.A., PSA panga ja riigi vahel sõlmitud protokolli (edaspidi „protokoll“) artiklis 3.3 sätestatud tagatistasu esimesel nõudmisel väljastatava autonoomse tagatise (edaspidi „tagatis“) eest, mida antakse riigi ja PSA panga vahel Peugeot S.A. ja Banque de France juuresolekul sõlmitud lepingu alusel (edaspidi „tagatistasu“).

(248) Seni kuni kehtivad emiteeritud „tagatud väärtpaberid“, mille suhtes tagatist kohaldatakse (tagatud väärtpaberite mõiste on määratletud protokollis), suurendatakse protokolli artiklis 3.3 osutatud 260 baaspunkti suurust tagatistasu vastavalt põhjendustes 249 ja 250 toodud tingimustele, kui PSA panga turuosa G10 piirkonnas (Saksamaa, Austria, Belgia, Itaalia, Hispaania, Madalmaad, Portugal, Šveits, Prantsusmaa ja Suurbritannia) on suurem kui [26–29]* %.

(249) Tagatistasu suurendatakse järgmiselt:

a) tagatistasu suurendatakse sõltuvalt PSA panga turuosast G10 piirkonnas vastavalt põhjenduses 250 toodud tabeli 17 väärtustele, kusjuures juhul, kui teatud perioodi turuosa suurus hõlmab üht või enamat kümnendkohta pärast koma, arvestatakse tagatistasu suurenemise määr põhjenduses 250 toodud tabeli 17 väiksemale ilma kümnendkohata turuosa suurusele vastava määra ja suuremale ilma kümnendkohata väärtuse turuosa suurusele vastava määra lineaarse interpoleerimise teel;

b) tagatistasu suurendamise maksimaalseks määraks on 231 baaspunkti, nii et see saab ulatuda maksimaalselt kuni 491 baaspunktini, mis vastab Euroopa Komisjoni hinnangul tagatise turuväärtusele.

(250) Turuosa suurust mõõdetakse igal aastal 30. juuni seisuga. Tagatistasu suurendamise ulatus arvutatakse möödunud 12 kuu kohta iga aasta 30. juunil, võttes aluseks emiteeritud tagatud väärtpaberite, mille suhtes tagatist kohaldatakse (tagatud väärtpaberite mõiste on määratletud protokollis), erinevate liinidega seotud summade põhiosa vaadeldaval perioodil. Tagatistasu esimene arvutamine toimub 30. juunil 2013 ning selle puhul võetakse aluseks turuosa ajavahemikul 1. juulist 2012 kuni 30. juunini 2013.

Tabel 17

Tagatistasu suurendamine

Turuosa (%)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Tagatistasu suurendamine (baaspunktides)*	[10–20]	[20–30]	[40–50]	[70–80]	[90–120]	[120–150]	[150–180]	[180–210]	[200–230] –	231

7.3. *OMANDAMISKEELU KOHUSTUS*

(251) PSA kontsern kohustub loobuma mis tahes osaluse omandamisest teistes ettevõtetes ja ettevõtjate varade omandamistehingutest ümberkorralduskava elluviimise perioodil, st kuni 31. detsembrini 2015. See kohustus ei hõlma i) ettevõtete osaluse või varade omandamist juhul, kui PSA kontserni kõnealuse kavandatava omandamise jaoks kasutatav rahaline summa on väiksem kui 100 miljonit eurot aastas; ja ii) ettevõttes osaluse või ettevõtja varade omandamist juhul, kui selleks on saadud Euroopa Komisjoni luba, sest kõnealune omandamine on vajalik PSA kontserni elujõulisuse tagamiseks ja võimaldab kontsernil saavutada ümberkorralduskavas püstitatud eesmärke. Kavatsusest käesoleva lõigu punktis ii nimetatud omandamistehingu teostamiseks tuleb komisjonile teatada mõistliku etteteatamisajaga, mis võimaldab komisjonil hinnata kavandatavat omandamist selle kohta esitatud üksikasjalike finantsandmete põhjal ning määrata kindlaks selle väärtus ja mõju PSA kontserni omavahenditele.

(252) Lisaks sellele võib PSA kontsern komisjonilt saadava loa alusel omandada: i) osaluse tasuna sissemakstud osaluste või panustatud tegevuse eest varade või tegevuse loovutamise raames või liitmise korral (ühinemise või sissemakse teel); ii) väärtpabereid või varasid või kohustisi nende edasimüügi eesmärgil tingimustel, mis ei suurenda PSA kontserni netovõlga. Neid omandamisi ei võeta arvesse eelmises põhjenduses nimetatud 100 miljoni euro suuruses summas. Kavatsusest käesoleva põhjenduse punktides i ja ii nimetatud omandamistehingu teostamiseks tuleb komisjonile teatada mõistliku etteteatamisajaga, mis võimaldab komisjonil hinnata kavandatavate tehingute laadi.

(253) Faurecia või mõne tema tütarettevõtja tehtud osaluste või varade omandamise kohta PSA kontserni ümberkorralduskava ellurakendamise perioodi kestel, st kuni 31. detsembrini 2015, mis ületavad osutatud 100 miljoni euro piiri aasta kohta, peab olema Euroopa Komisjoni eelnev luba, seejuures võtab komisjon loa andmisel positiivsena arvesse omandamisi, mis i) toetavad otseselt või kaudselt PSA kontserni elujõulisuse taastamist ja suurendavad PSA kontserni prognoositavat tulusust ja ii) ei ole käsitletavad kõrvalehoidmisena kohustusest järgida PSA kontserni ümberkorralduskavas seatud eesmärkide täitmiseks vajaliku abi rangelt minimaalse suuruse nõuet. Kavatsusest käesolevas põhjenduses nimetatud omandamistehingu teostamiseks tuleb komisjonile teatada mõistliku etteteatamisajaga, mis võimaldab komisjonil hinnata kavandatavat omandamist lähtuvalt ülaltoodud kahest kriteeriumist.

(254) Juhul kui PSA kontserni netovõla tase (ülalpool määratletud tähenduses) jääb teatud konkreetsel aastal N väiksemaks, kui see on sama aasta kohta määratletud 31. mail 2013. aastal koostatud 2013. aasta keskpika tähtajaga kava 1. versioonis, millest teatati komisjonile 3. juunil 2013. aastal, suurendatakse käesoleva kohustuse raames sätestatud 100 miljoni euro suurust ülempiiri järgmise aasta N + 1 jaoks automaatselt summa võrra, mis võrdub 31. mail 2013. aastal koostatud 2013. aasta keskpika tähtajaga kava 1. versioonis, millest teatati komisjonile 3. juunil 2013. aastal, toodud aasta N aasta netovõla ja sama aasta PSA kontserni tegeliku netovõla vahega miljonites eurodes.

7.4. *KOHUSTUS, MIS ON SEOTUD VAHENDAJATE RAHASTAMISEL KASUTATAVA MARGINAALIGA*

(255) PSA kontsern ei muuda oma võrgustiku (PSA panga aastaaruandes toodud „korporatiivne võrgustik“) vahendajate rahastamisel kasutatavat aastast keskmist marginaali kogu ümberkorralduskava ellurakendamise perioodi jooksul väiksemaks kui 30. juunil 2013. aastal fikseeritud 12 viimase kuu keskmine aastane kaubanduslik marginaal.

7.5. *KOHUSTUS, MIS ON SEOTUD PROJEKTIGA „50CO_2CARS“*

(256) Prantsuse ametiasutused kohustuvad tagama, et Prantsuse ametiasutuste 12. märtsi 2013. aasta teatise osas 1.2 määratletud „50CO_2Cars“ projekti raames antav 24,5 miljoni euro suurune toetus, mis esialgu oli mõeldud PSA kontsernile antava abina, kujundataks ümber tagastatavateks avanssideks, kohaldades nende suhtes *mutatis mutandis* samu tähtaegu, tingimusi ja tagasimaksmise meetodeid nagu „50CO_2Cars“ projektile juba varasemalt eraldatud 61,4 miljoni euro suurustele tagastatavatele avanssidele. Esialgne tagasimaksmise ajakava jääb samaks. Igal aastal tagasimakstavaid summasid suurendatakse proportsionaalselt makstavate avansisummade suurenemisega.

7.6. *SÕLTUMATU EKSPERDI RAKENDAMINE*

(257) Prantsuse ametiasutused kohustuvad tagama, et PSA kontsern rakendab sõltumatut eksperti, kelle ülesandeks on üksikasjalikult kontrollida 23. juuli 2013. aasta kirjas kohustuste võtmise kohta sisalduvate kohustuste täitmist (edaspidi „sõltumatu ekspert“) kogu ümberkorralduskava ellurakendamise perioodi kestel, st kuni 31. detsembrini 2015, lisas toodud tingimustel.

8. **ABIMEETME HINDAMINE**

8.1. *EUROOPA LIIDU TOIMIMISE LEPINGU ARTIKLI 107 LÕIKE 1 KOHASE ABI OLEMASOLU*

(258) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohaselt „on igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, siseturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust“.

(259) Sellest sättest lähtudes leiab komisjon, et riikliku meetme käsitlemiseks riigiabina peavad samaaegselt olema täidetud järgmised tingimused: i) kõnealune meede annab kasusaajale majandusliku eelise, ii) kõnealuse eelise annab riik või see antakse riigi vahenditest, iii) kõnealune eelis on valikuline ja iv) kõnealune meede kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ja võib kahjustada liikmesriikide vahelist kaubandust.

(260) Komisjon leiab, et riigipoolse BPFile antava tagatise ja PSA kontsernile teadus- ja arendusprojekti „50CO_2Cars“ teostamiseks antavate tagastatavate avansside näol on tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses järgmistel põhjustel.

8.1.1. RIIGI ANTAV TAGATIS PSA KONTSERNI TÜTARETTEVÕTJAST PANGALE

(261) Komisjon märgib esiteks, et oma 11. veebruari 2013. aasta otsuses, milles anti ajutine luba tagatise esimese osa andmiseks päästmisabina, oli ta juba jõudnud järeldusele, et meetme näol on tegemist Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohase abiga. Prantsusmaa ei vaidlustanud seda otsust ja teavitas käeolevast meetmest kui ümberkorraldusabist.

8.1.1.1. ***Riigi ressursside kasutamine***

(262) Riigi ressursside kasutamise kohta tuleb märkida, et tagatise annab Prantsusmaa 29. detsembri 2012. aasta seaduse nr 2012-1510, millega muudetakse eelarvet, artikli 85 alusel.

(263) Ainuüksi sellest asjaolust piisab, et tõendada riigi ressursside kasutamist meetme rakendamisel.

8.1.1.2. ***Majandusliku eelise olemasolu***

(264) Mis puudutab majanduseelise olemasolu, siis tuleb selleks, et välja selgitada, kas riikliku meetme näol on tegemist abiga, väljakujunenud kohtupraktikast lähtudes määrata kindlaks, kas meetmest kasu saanud ettevõtja sai majandusliku eelise, mida ta tavapärastes turutingimustes tegutsedes ei oleks saanud. Komisjon peab seega hindama, millises ulatuses oli BPFile antud tagatise näol tegemist tasuga.

(265) 12. märtsi 2013. aasta teatises määratlesid Prantsuse ametiasutused 7 miljardi euro suuruse põhiosaga tagatisest abina 453–480 miljoni euro suuruse summa. See arv põhineb BPFi kolmeaastase tähtajaga võlakirjade tootluse interpoleerimisel. Prantsusmaa märkustes menetluse algatamise otsuse kohta, mis on kokku võetud põhjenduses 128, leiavad Prantsuse ametiasutused, et kui võtta arvesse 40 baaspunkti suurust riskipreemiat ja kolme kuu pikkust võrdlusperioodi, on tagatisest tulenev abisumma 396 miljonit eurot. Eelduse korral, mille kohaselt arvesse võetava riskipreemia suurus on 24 baaspunkti (nagu see oli päästmisabiga seotud emissiooni puhul), oleks abile vastava summa suurus 429 miljonit eurot.

(266) Lisaks sellele rõhutasid Prantsuse ametiasutused asjaolu, et BPFi 25. märtsil 2013. aastal tehtud emissioonid toimusid erakordselt soodsates turutingimustes – täheldatud riskimarginaal *(spread)* riigikassa võlakirjade suhtes oli erakordselt madalal tasemel (24 baaspunkti). Seetõttu väidavad nad, et eeldust, mille kohaselt BPFi lisakulu oli suurusjärgus 40 baaspunkti, tuleb lugeda täiesti põhjendatuks.

(267) Võrdlusperiood, mille Prantsuse ametiasutused võtsid aluseks, ulatus 12. juulist kuni 16. oktoobrini 2013, sest selline periood võimaldab nende arvates võtta arvesse koos ümberkorralduskavaga 12. juulil esitatud teatist kontserni majandusraskuste kohta ning samuti siluda 16. oktoobril 2012. aastal antud tagatise kohta levima hakanud kuulduste mõju.

(268) Esmalt meenutab komisjon, et lähtuvalt põhjenduses 30 toodud asjaoludest on abisumma kohta, mis sisaldub 1,2 miljardi euro suuruses summas, mille kohta anti 11. veebruaril 2013 ajutine nõusolek, juba päästmisabi kohta tehtud otsuses antud esimene hinnang, mille kohaselt abile vastava osa suurus võib jääda vahemikku alates 91,8 miljoni euro suurusest summast kuni abi nominaalsuuruseni, st 1,2 miljardi euroni. Kohaldades hindamismetoodikat, mille puhul abi osa on väiksem (24 baaspunkti suurune riskimarginaal ja ühe kuu pikkune võrdlusperiood), on Prantsusmaa teatatud 7 miljoni euro suuruses tagatises sisalduva abisumma suurus 486 miljonit eurot, nagu nähtub järgmisest tabelist 18.

Tabel 18

Tagatud võlakirjades sisalduvale abile vastava osa arvutus

	16.10.2012	12.7. – 16.10.	16.9.–16.10.
Kolmeaastase tähtajaga riigikassa võlakirjad	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Riskimarginaal riigi võlakirjade suhtes pärast tagatise andmist	0,24 %	0,24 %	0,24 %
BPSA intressimäär pärast tagatise andmist (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Tagatise kulumäär (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Tagatise emissiooni hinnanguline kulu (a + b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
BPSA järelturu tootlus, interpoleeritud 3 aasta peale	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Tagatises sisalduv riigiabi (mln eurot)	401	429	486

(269) Toodud arvutuse aluseks olevate eelduste kohta soovib komisjon esitada järgmised täpsustused.

(270) Päästmisabi otsuse põhjenduses 51 määratles komisjon 1,2 miljardi euro suuruses emissioonis sisalduvale abile vastava osa suuruseks vähemalt 91,8 miljonit eurot. 7 miljardi euro suuruse emissiooni korral oleks vastava summa suurus 535 miljonit eurot.

(271) Menetluse algatamise otsuse põhjenduses 26 on selgitatud, et 1,2 miljardi euro suuruse emissiooni ajal täheldati 24 baaspunkti suurust tootluse vahet võrreldes riigikassa võlakirjadega. Vastavalt menetluse algatamise otsuse põhjendustele 119 ja 120 kinnitab komisjon, et kõnealust erinevust, mis Prantsusmaa väidete kohaselt on tingitud tagatud võlakirjade väiksemast likviidsusest võrreldes riigikassa võlakirjadega, tuleb võtta arvesse abile vastava osa arvutamisel nii, et abisumma sellega seoses väheneb.

(272) **Võrdlusperioodi** osas leiab komisjon, et valitud ühe kuu pikkune periood (16. september kuni 16. oktoober) on piisavalt pikk selleks, et siluda teatise esitamisest tulenevast mõjust tingitud võimalikku volatiilsust. Selleks et täpselt hinnata abile vastava summa suurust, peab võrdlusperiood olema piisavalt lähedal teatise esitamise hetkele, et teave kontserni majandusraskustest peegelduks täpsemalt turu tootluses. Valitud järelturu näol on tegemist likviidse turuga ja seetõttu ei tule pidada vajalikuks pikema võrdlusperioodi valimist, kuna PSA ümberkorralduskavast teatamine toimus 2012. aasta juulis, kui viimased kättesaadavad andmed sõidukite müügi kohta olid turgudel täielikult teada. Samuti leiab komisjon, et sellisel alusel on abile vastava osa suurus nõuetekohaselt arvestatud ning seda ei tule ümber arvutada panga võlakirjade järelturu tootluse tasemete alusel tagatise iga kasutuskorra hetkel. See on tingitud ühelt poolt asjaolust, et Prantsusmaa on seisukohal, et abisumma on piiratud elujõulisuse taastamiseks vajaliku minimaalse summaga ning et seetõttu kasutatakse tagatist Prantsusmaa arvates täies ulatuses ning teiselt poolt asjaoluga, et tüüpiliseks turuhinnaks on järelturu võlakirjade hinnatase enne abimeetmest teatamist. Kõnealune abi annab PSA kontsernile võimaluse kasutada tagatist mis tahes hetkel pärast selle kasutuselevõttu.

(273) Päästmisotsuse põhjenduses 51 leidis komisjon, et abile vastava summa suurus võib ulatuda kuni võlakirjaemissioonide nominaalsummani. Võttes arvesse menetluse algatamise otsuse põhjendustes 105 ja 106 toodud asjaolusid, mis on seotud likvideerimisel saadava [1–3]* miljardi kuni [2-4]* miljardi euro suuruse likviidsusboonusega eriti ebasoodsa stsenaariumi korral, leiab komisjon, et 7 miljardi euro suuruse põhiosaga tagatises sisalduva abisumma suurus ei ületa põhjenduses 33 toodud võlakirjade emissioonihinna pealt saadavat eelist, mille arvestuslik suurus on 486 miljonit eurot. Tegemist on summaga, mille kontsern saab juhul, kui ta jätkab tegevust. Kui abi ei oleks antud ja pank oleks likvideeritud, ei oleks ei võlausaldajad ega (PSA kontserni) aktsionärid saanud mingeid täiendavaid eeliseid.

(274) Komisjon märgib, et huvitatud isikutest esitas abisumma suuruse kohta märkuse üksnes Fiat, leides põhjenduses 191, et tagatise kulule tuleks lisada vähemalt 100 baaspunkti, et see oleks vastavuses turutingimustega. Üks Fiati märkustest on seotud tagatise kasutamise komisjonitasu („*commitment fee*“) maksmisega. Sellega seoses märgib komisjon, et nagu on selgitatud põhjenduses 272, on abisumma suurus arvestatud eeldusel, et tagatist kasutatakse kogu tagatise summa ulatuses, kuivõrd abisumma suurus võrdub kontserni elujõulisuse taastamiseks vajaliku minimaalse summaga. Lisaks sellele on komisjoni hinnangu kohaselt määratletud abile vastav summa suurem kui Fiati toodud hinnangu kohane summa, sest komisjoni hinnangul on makstud hind turuhinnast 231 baaspunkti võrra väiksem, samas kui Fiati hinnangul on see hind 100 baaspunkti võrra turuhinnast väiksem.

(275) Eelnevast lähtuvalt võib komisjon järeldada, et 7 miljardi suuruses riigi antavas tagatises sisalduva abisumma suurus on 486 miljonit eurot.

8.1.1.3. ***Eelise valikulisus***

(276) Kuivõrd BPF ja seeläbi ka PSA kontsern on ainukesed ettevõtjad, kelle suhtes tagatist kohaldatakse, on tegemist valikulise eelisega.

8.1.1.4. ***Liikmesriikidevahelise kaubanduse kahjustamise ja konkurentsi moonutamise tingimused***

(277) Konkurentsi ja kaubandust kahjustava mõju puhul tuleb väljakujunenud kohtupraktika kohaselt arvestada, et kui ettevõtja tegutseb sektoris, kus toimib tegelik konkurents eri liikmesriikide tootjate vahel, võib igasugune riigiasutuste abi sellele ettevõtjale kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust ja ohustada konkurentsi, kuivõrd tema hoidmine turul ei lase konkureerivatel ettevõtjatel oma turuosa suurendada ([41]).

(278) Konkurentsi kahjustamise mehhanismi olemasolu leidis kinnitust nii komisjoni tehtud analüüsis, kolmandate isikute märkustes kui ka analüütikute arvamustes. Riigi tagatise andmise otsese tulemusena vähenevad BPFi rahastamiskulud (võrreldes võrdlusstsenaariumiga, mille puhul pangale abi ei anta). Rahastamiskulude vähenemine võimaldab BPFil teha paremaid rahastamispakkumusi ja stimuleerida sellega Peugeot ja Citroën marki sõidukite müüki. Kontsernidele kuuluvate pankade olulisust autode müügi toetamisel ja arendamisel on tunnistanud ja rõhutanud üksmeelselt nii PSA kontsern kui ka kolmandad isikud.

(279) Oma märkustes rõhutasid huvitatud kolmandad isikud otsest seost kontsernile kuuluva panga tegevuse ja sõidukite müügitulemuste vahel. Näiteks GM märgib, et kontsernidele kuuluvate pankade kaudu rahastamine on „elujõuline“ ja annab autotootjatele „paindlikkuse“, mis võimaldab kiiresti reageerida turutingimuste muutusele. Fiati kontsern on pikalt kirjeldanud seda, kuidas autotootmiskontsernidele kuuluvad pangad mõjutavad müügitegevuse rahastamist. Fiati väitel on sellisel rahastamise mõjul kolm põhisuunda: uute klientide ligimeelitamine, müügiprotsess ja klientide lojaalsuse suurendamine. Fiat mainib ettevõttesisest uuringut oma mudeli „Punto“ kohta, mis näitas, et selle mudeli atraktiivsus on otseses sõltuvuses rahastamistingimustest (näiteks intressimäära madal tase). Konkurendid (näiteks Peugeot), kes ei pakkunud nii soodsaid finantstingimusi, ei olnud klientide eelistuste seas nii kõrgel kohal. Teise uuringu põhjal, milles uuriti autoseeriat „Eco“, mainis suurem osa

([41]) Vt eeskätt Euroopa Kohtu 21. märtsi 1991. aasta kohtuotsus C-305/89, Itaalia *vs.* komisjon, EKL, lk I-1603.

kliente, et nad ei oleks ostnud autot (või oleks ostu edasi lükanud), kui neile ei oleks pakutud 0 % omafinantseeringuga ostu. Fiat järeldab selle põhjal, et kontsernile kuuluvale pangale antav toetus avaldab „vahetut ja otsest“ mõju autode müügitulemustega seotud ettevõtja tootlusele. Fiati kirjeldatud uuringule sarnase teise uuringu põhjal mõjutab kontsernile kuuluva panga kasutamine ka olemasolevaid kliente, kes soovivad vahetada oma auto uue vastu. Klientide osakaal, kes on otsustanud ka järgmise auto osta Fiatilt, on suurem nende klientide seas, kes kasutasid eelmise ostu puhul kontserni tugipanga pakutavaid rahastamisvõimalusi.

(280) Kontsernile kuuluva panga rahastamiskulude muutumise mõju kohta tõi Fiat välja arvulise näitaja, väites, et rahastamiskulu suurendamine 100 baaspunkti võrra võib tuua kaasa turuosa vähenemise 5–10 % võrra. Fiati kogemus Euroopa turul FGA Capitaliga tundub kinnitavat otsest ja negatiivset seost kontsernile kuuluva panga rahastamiskulude ja tema turuosa vahel. See tähendab, et BPFi rahastamiskulude vähenemine seoses riigi tagatise saamisega võib tuua kaasa tema turuosa suurenemise.

(281) Toyota kinnitab ka omalt poolt kontsernile kuuluvate pankade olulist rolli klientide lojaalsuse tugevdamisel teatud automargi suhtes ja sellega seotud müügiedu suurendamisel. Toyota on seisukohal, et tugipangad suurendavad lojaalsust 15 % võrra, kuid märgib, et ei ole võimalik arvuliselt määratleda 100 baaspunkti suuruse rahastamiskulude kasvu mõju müügitulemustele (leides samas siiski, et selline mõju on olemas).

(282) Seega ilmneb huvitatud kolmandate isikute märkustest, et kontsernile kuuluva panga rahastamiskulude vähenemine võimaldab pangal potentsiaalsetele klientidele pakkuda atraktiivsemaid rahastamistingimusi. Sellised konkurentsivõimelised laenupakkumised mõjutavad otseselt autode müügitulemusi ning on isegi selliste müükide üks peamisi arengufaktoreid.

(283) Morgan Stanley 21. augusti 2012. aasta artiklis on selgitatud, kuidas teatud autotootja finantsharu väikesed rahastamiskulud võimaldavad sel tootjal pakkuda sõidukeid, mille omandi kogukulu („*Total Cost of Ownership*“) on väiksem kui konkurentidel. Üldises plaanis näitab kõnealune uurimus, et sõiduki omandikulu määratlemisel on esmase tähtsusega asjaoluks autotootjale kuuluva panga rahastamiskulud ([42]). Atraktiivsete rahastamispakkumiste kaudu toetab kontsernile kuuluv pank seega otseselt konkreetse sõidukimargi omandikulu vähendamist. Rahastamisega seotud vajadusi tuleb pidada eriti oluliseks B- ja C-segmentides, kuhu PSA on keskendanud suurema osa oma müügitegevusest.

(284) Moody's hiljutine – 5. veebruari 2013. aasta – uurimus ([43]) kinnitab kontsernile kuuluvate pankade olulist rolli, kõnealuseid panku nimetatakse „autotööstuskontsernide strateegia otsustavateks elementideks“ Lisaks sellele on uurimuses väidetud, et kriisiolukorras ja müügimahu vähenemise korral kalduvad autotööstuskontsernid rohkem kasutama kontsernile kuuluvaid panku oma müügitegevuse stimuleerimiseks. Ka käesolev riigiabi kahjustava mõju analüüs peab seda spetsiifilist konteksti silmas pidama.

(285) Prantsuse ametiasutuste esitatud BPFi elujõulisuse taastamise kava näeb ette kontsernile kuuluvate pankade osatähtsuse suurenemist tulevikus seoses nelja põhilise teguriga (vt põhjendus 116).

(286) Sellest lähtuvalt mõjutab riigi antav tagatis otseselt BPFi käitumist konkurentsiolukorras, kusjuures kõnealuse panga niigi oluline roll tugevneb põhjenduses 285 nimetatud elujõulisuse taastamise kavas kirjeldatud turusuundumuste tõttu veelgi.

(287) Sellega seoses märgib komisjon, et Euroopa Liidu territooriumil tegutseb palju finantsettevõtjaid ning et asjaomane kapital liigub eri liikmesriikide vahel.

(288) Komisjon järeldab selle põhjal, et kõnealune meede võib tugevdada ka BPFi seisundit konkurentide suhtes liikmesriikidevahelises kaubanduses.

(289) Seega järeldab komisjon, et kõnealuse riigi antava tagatise näol on tegemist riigiabiga, mille brutotoetusekvivalent ulatub 486 miljoni euroni. Tagatise otsene saaja on BPF, kuid tagatisest saab lõppkokkuvõttes kasu kogu kontsern, kuivõrd BPFi tegevuseks on rahastada kontserni peamise tegevusharu, autotootmise müügitoiminguid.

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

8.1.2. RIIKLIK TOETUS PSA KONTSERNILE TEADUS- JA ARENDUSPROJEKTI „50CO_2Cars“ TEOSTAMISEKS

(290) PSA kontserni riiklik rahastamine ([44]) teadus- ja arendusprojekti „50CO_2Cars“ teostamiseks vastab riigiabi mõistele Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 tähenduses. Prantsuse ametiasutused on teatanud sellest meetmest kui ümberkorraldusabist.

8.1.2.1. ***Riigi ressursside kasutamine***

(291) Kõnealuse riikliku rahastamise allikaks on riigieelarvelised vahendid, mille riik on eraldanud ADEME-le tulevikuinvesteeringute programmi tegevussuuna „Tuleviku sõiduk“ jaoks. „50CO_2Cars“ projekti Prantsusmaa poolne rahastamine toimub programmi „Tulevikuinvesteeringud“ raames, ja selle aluseks on 9. märtsi 2010. aasta seadus nr 2010-237 eelarve muutmise kohta. See kinnitab, et kõnealuse meetme aluseks on riiklikud vahendid.

8.1.2.2. ***Majandusliku eelise olemasolu***

(292) Teadus- ja arenduskulude toetamisega annab kõnealune toetus PSA kontsernile majandusliku eelise.

8.1.2.3. ***Eelise valikulisus***

(293) Meede on suunatud konkreetselt teadus- ja arendusprojekti „50CO_2Cars“ elluviijatele, kelle hulka kuulub ka PSA kontsern ning seda ei saa seetõttu käsitleda üldise meetmena.

8.1.2.4. ***Liikmesriikidevahelise kaubanduse kahjustamise ja konkurentsi moonutamise tingimused***

(294) PSA kontsern tegutseb autotööstussektoris, mis on Euroopa-sisesele kaubandusele avatud majandussektor, seega võib vaadeldav meede kahjustada liikmesriikidevahelist kaubandust, muuta PSA kontserni turupositsiooni tema konkurentide suhtes ning kahjustada konkurentsi siseturul.

(295) Komisjonil on samuti võimalik järeldada, et Prantsusmaa poolt PSA kontsernile „50CO_2Cars“ projekti elluviimiseks tagastatavate avansside kujul antava rahalise toetuse näol on tegemist riigiabiga Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(296) Komisjon juhib tähelepanu riigiabina eraldatud tagastatavate avansside spetsiifilisele laadile. Kuigi vormiliselt on tegemist PSA kontsernile „50CO_2Cars“ projekti elluviimiseks antava laenuga, on selle laenu tagasimaksmine jäetud sõltuvaks kõnealuse teadus- ja arendusprojekti edukusest. Kuivõrd projekti õnnestumise või ebaõnnestumise tõenäosus on *a priori* teadmata, ei ole komisjonil võimalik määrata kindlaks kõnealuse tagastatavate laenude kujul antava abi brutotoetusekvivalenti. Seetõttu, vaadeldes olukorda kõige negatiivsema perspektiivi seisukohalt, kui mingit tagasimaksmist ei toimu, suurendab komisjon ettevaatlikkuse põhimõtet rakendades kõnealuse riigiabi summat kogu tagastatava avansi summani.

8.2. *HINNANGU ÕIGUSLIK ALUS*

(297) Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõigetes 2 ja 3 on toodud erandid, mida kohaldatakse sama artikli lõikes 1 sätestatud üldise siseturuga kokkusobimatuse suhtes. Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõikes 2 toodud erandid ei ole antud konkreetses olukorras ilmselgelt kohaldatavad.

(298) Päästmisabi käsitlevas otsuses kuulutas komisjon abi siseturuga ajutiselt kokkusobivaks Euroopa Liidutoimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti b alusel. Komisjon leidis samas, et riiklik tagatis, mille vahetu eesmärk oli võidelda BPFi likviidsusprobleemidega, andis eelise ka PSA kontsernile. Prantsuse ametiasutused ei vaidlustanud seda seisukohta. Komisjon rõhutas samuti, et tütarettevõtjast panga likviidsusprobleemid on tingitud kontserni struktuursetest raskustest. Sellega seoses kohustusid Prantsuse ametiasutused esitama kogu PSA kontserni ümberkorralduskava, mille aluseks on ülalnimetatud päästmise ja ümberkorraldamise suunised, mis tagab ühtlasi ka BPFi elujõulisuse taastamise. Võetud kohustustest tulenevalt esitasid Prantsuse ametiasutused BPFi elujõulisuse taastamise kava ja PSA kontserni ümberkorralduskava.

([44]) Kõnealune rahastamine nähti esialgselt ette toetustena (24,5 miljoni euro ulatuses) ja tagastatavate avanssidena (61,4 miljoni euro ulatuses). Võttes arvesse Prantsusmaa ametiasutuste ettepanekut tasakaalustusmeetme kohta (mida on kirjeldatud põhjenduses 256), toimub rahastamine tagastatavate avanssidena 85,9 miljoni euro ulatuses.

(299) BPFi elujõulisuse taastamise kava tuleb analüüsida lähtuvalt komisjoni teatise, mis käsitleb finantssektori elujõulisuse taastamist ja praeguse kriisi olukorras riigiabi eeskirjade kohaste ümberkorraldamismeetmete hindamist, ([45]) 2. jao sätetest, kooskõlas riigiabieeskirjadega.

(300) Ümberkorralduskava kohta on komisjon väitnud juba päästmisotsuse põhjenduses 84, et kõnealust kava tuleb vaadelda lähtuvalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punkti c sätetest ja eeskätt ülalnimetatud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste valguses. On ilmne, et abi andmise eesmärk oli taastada ettevõtja pikaajaline elujõulisus ja see abi peab seetõttu vastama ülalnimetatud päästmise ja ümberkorraldamise suunistele, mis on abi hindamise õiguslik alus. Komisjon märgib samuti, et seda otsust ei mõjuta asjaolu, et osa ümberkorralduskava raames kavandatavast abist antakse teadus- ja arendusprojekti elluviimiseks. Teadus- ja arendustegevuse mõõtme hõlmamine ümberkorralduskavasse on lubatav kahel tingimusel – kavandatav tegevus peab olema reaalselt vajalik ettevõtja elujõulisuse taastamiseks ning ümberkorralduskava kõik elemendid (sealhulgas ka teadus- ja arendustegevus) peavad vastama ülalnimetatud päästmise ja ümberkorraldamise suunistes sätestatud tingimustele.

(301) Lisaks sellele ei tohi vastavalt päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 21 sätetele raskustes oleva ettevõtja teadus- ja arendustegevusele antava abi suhtes kohaldatavaid raamatupidamisnõudeid kasutada selleks, et hoida kõrvale üldnormide põhimõtetest, mida kohaldatakse raskustes mitteolevate ettevõtjate suhtes.

(302) Komisjon märgib, et mitte ükski huvitatud isik ei vaidlustanud õigusliku aluse valikut.

8.3. *ABIKÕLBLIKKUS ÜMBERKORRALDUSABI SAAMISEKS*

(303) Ümberkorraldusabi saamiseks peab ettevõtjat esmalt saama käsitleda raskustes oleva ettevõtjana ülalnimetatud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste 2.1 jao tähenduses.

(304) Menetluse algatamise otsuse põhjenduses 150 märkis komisjon, et PSA kontserni näol oli tegemist raskustes oleva ettevõtjaga ülalosutatud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 11 tähenduses. Antud konkreetsel juhul olid täheldatavad raskustes oleva ettevõtja tavapärased tunnused: suurenev kahjum, vähenev käive, ülevõimsus, kahanev rahakäive, turuosade vähenemine. Lisaks sellele tõendab asjaolu, et BPF ei oleks suutnud oma rahastamiskava aastateks 2013–2016 ilma riigi antava tagatiseta ellu viia, piisavalt kindlalt kontserni suutmatust tagada taastumine omavahendite arvelt või oma omanike/aktsionäride vahenditega või turuvahenditega.

(305) Menetluse algatamise otsuse punktis 151 jõudis komisjon järeldusele, et PSA kontsern ning sellest tingitult ja kaudselt ka BPF olid raskustes olevad ettevõtjad ülalnimetatud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste 2.1 jao tähenduses.

(306) Kõnealuse otsuse põhjenduses 152 märkis komisjon samuti, et ei PSA kontserni ega tema tütarettevõtja BPFi näol ei ole tegemist vastasutatud ettevõtjatega ning et olukorras, kus abi saajaks on kontsern, ei ole alust eeldada, et ettevõtja raskused on tingitud kulude ebaotstarbekast jaotusest kontserni piires. Nagu nähtub Prantsuse ametiasutuste märkustest, on kontserni raskused peaasjalikult tingitud kontsernist endast tingitud põhjustest ning Euroopa autoturu langustrendist.

(307) Seetõttu leiab komisjon, et tal ei ole vajadust muuta menetluse algatamise otsuses tehtud hinnangut ettevõtja abikõlblikkuse kohta lähtuvalt ülalnimetatud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktide 11 ja 13 sätetest. Komisjon märgib, et mitte ükski huvitatud isikutest ei ole seda punkti vaidlustanud.

(308) Kokkuvõttes leiab komisjon, et ülalosutatud päästmise ja ümberkorralduse suuniste 2.1. jaos sätestatud tingimused on täidetud.

([45]) ELT C 195, 19.8.2009, lk 9.

8.4. *PIKAAJALISE ELUJÕULISUSE TAASTAMINE*

8.4.1. PSA KONTSERNI ÜMBERKORRALDUSKAVA

(309) Seoses oma olukorra püsiva halvenemisega rakendas PSA kontsern alates 2012. aastast meetmeid, mis pidid toetama kontserni pikaajalise elujõulisuse taastamist kava „Rebond 2015“ raames. Tegemist oli eeskätt meetmetega, mis olid suunatud kontserni ülevõimsuse vähendamisele B-segmendis ja üldisele kokkuhoiule. Kava „Rebond 2015“ hõlmas järgmisi meetmeid:

a) 12. juulil 2012. aastal välja kuulutatud meede, mille hinnanguline mõju oli 600 miljonit eurot ja mis hõlmas Prantsusmaal paikneva tööstusbaasi ümberkorraldamist ning struktuursete kulude vähendamist. Kõnealuses projektis nähti ette Aulnay tehase sulgemine 2014. aastal, Rennes'i tehase tootmisvahendite kohandamine, Aulnay ja Rennes'i piirkonna taastamine ja kontserni struktuuri ümberkorraldamine;

b) kapitaliinvesteeringute tuntav vähendamine 550 miljoni euro võrra 2013. aastast pärast Venemaale, Ladina-Ameerikasse ja Hiinasse tehtud mahukate investeeringutega seotud kulutuste kasvu lõppemist;

c) tootmiskulude optimeerimine, mis tulenes eeskätt GMiga sõlmitud 350 miljoni euro suurusest koostöölepingust, kusjuures pool saavutatavast kokkuhoiust tulenes koostöölepingu „ostude“ harus tekkinud sünergiast ja teine pool üksikute kontseptsiooni- ja tootmiskulude tegevuskava rakendamisest.

(310) Menetluse algatamise otsuses väljendas komisjon elujõulisuse taastamise suhtes kaht liiki kahtlusi:

a) esiteks leidis komisjon, et turu arengu kohta tehtud eeldused võisid olla liiga optimistlikud;

b) teiseks soovis komisjon kontrollida, millises ulatuses võib „50CO_2Cars“ projekt toetada elujõulisuse taastamist.

8.4.1.1. ***Turu arenguprognooside aluseks võetud eeldused***

(311) Kolmandate huvitatud isikute märkustes ei vaidlustata IHS Global Insight prognooside kasutamise sobivust turu arengu hindamiseks. Eeskätt Fiati märkustes on kinnitatud, et tegemist on peamise finantsprognooside allikaga autotootjate jaoks.

(312) Komisjon märgib, et kõnealused prognoosid on optimistlikumad kui teiste turul tegutsejate, nagu agentuuri Standard & Poors's prognoosid ([46]).

(313) Komisjon leiab, et käibe prognooside ajakohastamine võrreldes menetluse algatamise otsusega annab osaliselt vastuse kahtlusele, mida komisjon väljendas Prantsusmaa enne uurimismenetluse algatamist esitatud prognooside usaldusväärsuse kohta. Lisaks sellele ei ole vaatamata käibe vähenemisele vähenenud ajakohastatud prognoosides toodud kavandatud kulutused kapitaliinvesteeringutele, mis ei avalda seega hilisematele ostudele negatiivset mõju.

(314) Keskpikkade prognooside võimalikke kõrvalekaldeid tuleb analüüsida seoses sellega, et need võivad mõjutada PSA suutlikkust jätkata oma tegevust ebasoodsa stsenaariumi puhul. Kontserni raskused, mis tingisid riigi sekkumise, olid seotud BPFi suutlikkusega end turgudel piisavalt refinantseerida, et suuta rahastada kontserni toodetud sõidukite oste. Lisaks sellele, isegi pärast seda, kui 31. detsembri 2012. aasta seisuga koostatud aruandes registreeriti autotootmise haru varade üldise väärtuse langus 3 888 miljoni euro võrra, ei teatanud Prantsusmaa komisjonile, et kontserni omavahendid ei ole piisavad. Komisjon leiab, et analüüs peab keskenduma kontserni tööstusliku netovõla tasemele ebasoodsate stsenaariumide korral.

(315) Komisjoni kahtlusi seoses kontserni elujõulisusega võib hajutada 7.1. jaos kirjeldatud Prantsusmaa võetud kohustus, mille kohaselt PSA peab võtma piisavad meetmed selleks, et kompenseerida kõik rahavoogude hälbed, mis tulenevad müügitegevuse muutustest ja mis võivad PSA netovõla stabiilsust kahjustada. Võlatase […]* viiakse

([46]) 24. aprilli 2013. aasta aruandes „Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region“ ei nähta ette Euroopa turu mahu taastumist 2011. aasta tasemele enne 2018. aastat, samas kui IHSi prognooside kohaselt toimub kõnealuse taseme taastumine alates 2014. aastast.

seeläbi allapoole […]* miljardi euro suurust summat; tegemist on tasemega, mis on kooskõlas analüütikute praeguste prognoosidega. Selline muutus jätab kontsernile võimaluse valida netovõla stabiliseerimiseks kõige tõhusam vahend, näiteks tootmisvõimsuse piiramine või kontsernile kuuluvate osaluste müük. Komisjon märgib samuti, et Prantsusmaal on kohustus esitada kogu kava kohta uus teatis korrigeerimismeetmete ebaõnnestumise korral või juhul, kui kahe järjestiku aasta jooksul ületatakse netovõla kohta seatud eesmärk.

(316) Eelnevate kaalutluste alusel järeldab komisjon, et menetluse algatamise otsuses väljendatud kahtlused elujõulisuse taastamise kohta on hajutatud.

8.4.1.2. ***Projekti „50CO_2Cars“ osa PSA kontserni elujõulisuse taastamisel***

(317) Menetluse algatamise otsuse põhjenduses 167 tõstatas komisjon küsimuse „50CO_2Cars“ projekti panuse kohta PSA kontserni ümberkorraldamises ja elujõulisuse taastamises.

a) **Eelnev märkus menetluse algatamise otsuses rakendatud analüüsimeetodi Prantsusmaa poolse vaidlustamise kohta**

(318) põhjendusest 152 ilmneb, et Prantsuse ametiasutused vaidlustavad komisjoni menetluse algatamise otsuses esitatud meetodi, mille abil kontrollitakse, kas „50CO_2Cars“ projekt osaleb PSA elujõulisuse taastamise protsessis ja vajaduse korral selgitatakse välja selle osaluse ulatus. Prantsusmaa väitel tuleneb tema eelnevalt tehtud analüüsist, et komisjoni kahtlused põhinevad väitel, et „50CO_2Cars“ projekt „on PSA kontserni elujõulisuse taastamiseks vajalik vaid sedavõrd, kuivõrd see võimaldab tal likvideerida teadus- ja arendustegevuse alane mahajäämus võrreldes oma konkurentidega“. Lisaks sellele põhineb komisjoni kasutatav meetod väidetavalt „õiguslikult uuenduslikul“ kriteeriumil, mille asjakohasusega Prantsuse ametiasutused ei nõustu, kuivõrd muud nende esitatud väited tunduvad neile olevat piisavad selleks, et tõendada „50CO_2Cars“ projekti positiivset rolli kontserni elujõulisuse taastamisel.

(319) Komisjon ei nõustu sellega, et tema menetluse algatamise otsuses esitatud meetodit võib sellisel viisil iseloomustada ja soovib esitada järgmised selgitused.

(320) Ülalnimetatud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste põhjenduses 17 on sätestatud, et „[ü]mberkorraldamine […] on realistlik, ühtne ja laiaulatuslik kava, mille eesmärk on äriühingu elujõulisuse taastamine pikaks ajaks“. Eesmärgi, milleks on „äriühingu tegevuse reorganiseerimine ja ratsionaalsemaks muutmine“ saavutamine võib hõlmata erinevat laadi meetmeid:

— „kahjumit tekitavast tegevusest loobumine“,

— „olemasoleva tegevuse ümberkorraldamine, mida saab uuesti konkurentsivõimeliseks muuta“,

— „tegevuse mitmekesistamine uue ja elujõulisema tegevuse suunas“.

(321) Komisjon on seisukohal, et nimelt viimane, „tegevuse mitmekesistamise“ sammas on kõige sobivam selleks, et põhjendada teadus- ja arendustegevuse hõlmamist ümberkorralduskavasse. Selline põhjendamine võib tugineda vajadusele aidata raskustes oleval ettevõtjal oma toodangu innovaatilise ümberkorraldamise teel leida uusi kasumlikke turuväljundeid.

(322) Prantsuse ametiasutuste märkustest (mis on kokku võetud põhjenduses 149) tuleneb, et ametiasutused tunduvad nõustuvat selle analüüsiga ja leiavad, et teadus- ja arendustegevuse alaste investeeringute säilitamine võib anda raskustes olevale ettevõtjale võimaluse „taastada oma pikaajaline elujõulisus“. Komisjon leiab samas, et Prantsusmaa põhjenduse 149 allmärkuses nr 30 toodud näited ei ole asjakohased. Komisjon peab märkima, et kõnealused näited ei hõlma juhtumeid nagu vaadeldav juhtum, kus teadus- ja arendusprojekti ellurakendamine ümberkorralduskava raames võib positiivselt mõjutada raskustes oleva ettevõtja elujõulisuse taastamist, vaid pigem juhtumeid, mille puhul komisjon on otsustanud, et elujõulisuse taastamine võib hõlmata uute, kuid juba olemasolevatel teadmistel põhinevate toodete (ja mitte teadus- ja arendustegevusel põhinevate toodete) väljatöötamist. Nii ilmneb komisjoni 1. detsembri 2004. aasta otsuse (riigiabi – Prantsusmaa – ettevõte Bull, kohtuasi C-504/03) põhjendusest 51, et uus serveriseeria, mille rolli ettevõtja käibemahu ja tegevuse kasumimarginaali taseme jaoks hinnati „väga oluliseks“, põhines Inteli välja töötatud tehnoloogial ja selle ei olnud

välja arendanud abisaaja. Samamoodi ilmneb komisjoni 3. juuli 2001. aasta otsuse (riigiabi – Hispaania – Babcock Wilcox Espana SA, kohtuasi C-33/98) põhjendusest 98, et tehnoloogia, mis võimaldas ettevõtjal NewCo siseneda uude Hispaania turusegmenti, oli juba varasemalt olemas. Ja lõpuks ei pea komisjon asjakohaseks välja tuua oma 18. veebruari 2004. aasta otsuse (riigiabi – Saksamaa – Bankgesellschaft Berlin AG, kohtuasi C-28/02) põhjendust 236, mille kohaselt komisjon ei nõustunud andma lõplikku hinnangut uute toodete ja uute turustuskanalite rollile raskustes oleva panga elujõulisuse taastamisel.

(323) Komisjon soovib rõhutada, et seda eesmärki ei tuleks segi ajada sellest väga erineva eesmärgiga, mis seisneb teadus- ja arendustegevuse ja innovatsiooni toetamises ([47]) teistsuguste riiklike toetuste abil, mida antakse sellistele ettevõtjatele, kes ei ole raskustes. Seejuures tuleb meenutada ülalnimetatud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste põhjendust 20, milles on väga selgelt täpsustatud:

> „Kui raskustes oleva äriühingu eksistents on sattunud ohtu, ei saa seda kasutada muude poliitiliste eesmärkide saavutamise vahendina, enne kui tema elujõulisus on tagatud. Järelikult võib komisjoni arvates abi raskustes olevatele äriühingutele edendada majandustegevuse arengut, kahjustamata kaubandust määral, mis on vastuolus ühenduse huvidega, kui täidetakse käesolevates suunistes kehtestatud tingimusi. […]".

(324) Komisjon on seisukohal, et üks ja sama abi võib olla suunatud kahe erineva eesmärgi saavutamisele ning et seetõttu peab igasugune liikmesriigi poolne ümberkorralduskava raames antav abi ka sel juhul, kui see on selle kava kohaselt suuteline avaldama positiivset mõju teadus- ja arendustegevuse arengule, aitama lõppkokkuvõttes kaasa abi saaja elujõulisuse taastamisele. Sellise abi siseturuga kokkusobivust tuleb vaadelda lähtuvalt kõnealusest esmasest ülesandest.

(325) Lisaks sellele, kui tegemist on meetmega, mis hõlmab investeerimist teadus- ja arendustegevusse, peab liikmesriik tõendama, et toetatavad tegevusvaldkonnad on kokkusobivad ülejäänud ümberkorralduskavaga (ja vajalikud selle edukaks elluviimiseks). Ülalnimetatud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste põhjenduses 45 on sätestatud:

> „Abi ei tohiks kasutada ka selliste uute investeeringute rahastamiseks, mis ei ole äriühingu elujõulisuse taastamiseks olulised."

(326) Selleks et analüüsida, kas „50CO_2Cars" projektiga hõlmatava teadus- ja arendustegevuse näol on (või ei ole) tegemist sisemise meetmega, mille eesmärk on parandada raskustes oleva ettevõtja elujõulisust ja mis võib vajaduse korral sisalduda ümberkorralduskavas (ülalosutatud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste põhjendus 35), lähtub komisjoni menetluse algatamise otsuse põhjendustes 168–217 tehtud analüüs otseselt ülalnimetatud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 36 sätetest, millest ilmneb selgelt, et hindamaks, kas nõutavaid meetmeid on võetud, tuleb lähtuda ettevõtja raskusteni viinud asjaoludest. Menetluse algatamise otsuses vaatles komisjon järgmisi asjaolusid:

a) põhjendustes 168–192 seda, kas „50CO_2Cars" projekt võib aidata PSA kontsernil ületada mahajäämust teadus- ja arendustegevuse valdkonnas, mida Prantsuse ametiasutused tõid põhjenduses 16 välja ühe kontserni struktuursete raskuste põhjusena;

b) põhjendustes 193 ja 194 seda, kas „50CO_2Cars" projekt võib PSA kontsernil aidata ratsionaliseerida oma tootmisvahendeid ja kulude struktuuri, eeskätt tööjõukulusid, mida toodi välja põhjenduses 15 muude PSA kontserni struktuursete puudujääkidena;

c) põhjendustes 208–217 seda, kas „50CO_2Cars" projektiga hõlmatavad uued „*mild-hybridation*" tehnoloogiad võivad pakkuda PSA kontserni raskustele lahendusi, mis ei ole üksnes konjunktuursed (menetluse algatamise otsuse põhjenduses 11 osutatud Euroopa autoturu langustrend), vaid ka struktuursed (menetluse algatamise otsuse põhjenduses 14 osutatud „hinnakääride" efekt).

(327) Menetluse algatamise otsus põhineb seega asjaoludel, mis Prantsuse ametiasutused esitasid esialgse uurimise käigus ettevõtja raskuste põhjustena. Komisjon ei ole mingil juhul esitanud kumulatiivsete ja/või välistavate kriteeriumide kogumit, mis peaks võimaldama kontrollida, kas „50CO_2Cars" projekt on (või ei ole) kohandatud kontserni ümberkorraldamise vajadustega.

([47]) Nagu on täpsustatud käesoleva dokumendi põhjenduses 39, ei kohaldata teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooniraamistikku raskustes olevate ettevõtjate suhtes ning see nõue kehtib kogu ümberkorralduskava ellurakendamise perioodi kohta, nagu on täpsustatud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste põhjenduses 16: *„Kui ümberkorraldus- või likvideerimiskava, mille tarvis abi on taotletud, on koostatud ja rakendatud, loetakse igasugust edasist abi ümberkorraldusabiks"*.

(328) Seejuures tuleb märkida, et menetlusega seotud esialgse uurimise etapil ei toonud Prantsuse ametiasutused turu suundumust, mis seisneb diiselmootoriga sõidukite müügi asendumises bensiinimootoriga sõidukite müügiga (mida mainiti menetluse algatamise otsuse põhjenduses 210 ja meenutati põhjenduses 147), välja takistusena PSA kontserni elujõulisuse tagamisel, vaid lihtsalt kui üht üldise tausta tegurit, millele vaatamata, nagu on märgitud menetluse algatamise otsuse põhjenduses 214, on PSA teostatud turu-uuringute kohaselt […] olemas võimalus turustada ka ökonoomseid diiselmootoriga hübriidsõidukeid.

(329) Käesoleva ametliku menetluse eesmärk on pakkuda liikmesriigile võimalust esitada vaatlusaluse abi kohta kõik põhjendused, mida see liikmesriik peab vajalikuks ning eeskätt täpsustada ettevõtja raskustesse sattumist põhjustanud asjaolusid, mida nad esialgse uurimise etapis ei kirjeldanud. Nimelt seda oli Prantsuse ametiasutustel võimalik praegusel juhul teha.

b) **„50CO_2Cars“ projekti mõju analüüs PSA kontserni ümberkorraldusele**

(330) Prantsuse ametiasutuste märkustest ilmneb (põhjendused 147–151), et „50CO_2Cars“ projekti eesmärk on töötada välja tehnoloogia diiselmootorite kütuse ja CO_2 heite vähendamiseks „mõistliku“ hinnaga.

i) *PSA kontserni struktuurse mahajäämuse ületamise toetamine*

(331) **Diiselmootoriga sõidukite müügimahu langustrendi peatamine**: menetluse algatamise otsuse põhjenduses 211 tõstatas komisjon küsimuse diiselmootori hübriidtehnoloogiat hõlmava teadus- ja arendustegevusega seotud investeeringu kokkusobivuse kohta ümberkorralduskavaga, samas kui turul täheldatud trend (mida prognoositakse ka lähiaastate jaoks) seisneb pigem diiselmootoritega sõidukite müügi asendumises bensiinimootoriga sõidukite müügiga.

(332) Selles küsimuses ilmneb Prantsusmaa poolsetest põhjenduses 148 toodud selgitustest, et võttes arvesse PSA kontserni tootmisvahendite praegust struktuuri (eeskätt suunatud diiselmootoriga sõidukitele, mille osakaal Euroopa müügimahtudest moodustas 2012. aastal [60–80]* %, võib strateegia, mis pigem „talub“ diiselmootori bensiinimootoriga asendumise suundumust, kui „järgib“ seda, osutuda kontserni elujõulisuse taastamiseks lühiajalises ja keskpikas perspektiivis vähem edukaks. Komisjon märgib sellega seoses, et Toyota tunnistab põhjenduses 203 toodud märkustes, et diiselmootoriga hübriidsõidukil võib turg olemas olla, kuigi tema arvates on selliste sõidukite müügimaht väiksem kui bensiinimootoriga hübriidsõidukite oma, sest diiseltehnoloogiaga seotud kulud on suuremad. Seda silmas pidades võib „50CO_2Cars“ projekti eesmärgiks olev „mõistliku“ hinnaga diiselmootoriga hübriidsõiduki lahenduse väljatöötamine toetada projekti elluviimise korral võitlust diiselsõidukite müügimahu vähenemisega, mis on praegu PSA kontserni raskuste põhjuseks. Pikemaajalises plaanis, kui siiani tähendatud turusuundumused jätkuvad (bensiinimootoriga hübriidsõidukite müügimaht on jätkuvalt suurem kui diiselmootoriga hübriidsõidukite oma), nagu seda väidab Toyota, saab hübriidsüsteemi „50CO_2Cars“ põhikomponente kohandada bensiinimootorite jaoks (vt menetluse algatamise otsuse põhjendus 50).

(333) Seega nõustub komisjon Prantsuse ametiasutuste seisukohaga selle kohta, et PSA strateegia, mille eesmärk on töötada välja tehnoloogia, mis suudab taastada tarbijate (eeskätt Euroopa tarbijate) silmis diiselmootori loodussõbraliku kuvandi ja atraktiivsuse, võib parandada PSA kontserni tootmisvahendite tasuvust lühikeses ja keskpikas perspektiivis ning seega toetada kontserni elujõulisuse taastamist ümberkorralduskava elluviimise kaudu.

(334) **Ületada tekkinud mahajäämus teadus- ja arendustegevuse valdkonnas:** kuigi Prantsuse ametiasutused vaidlustavad selle kriteeriumi, tuleneb põhjenduse 152 punktist c, et „50CO_2Cars“ projekt võimaldab ületada mahajäämust, mis ettevõtjal on tekkinud teadus- ja arendustegevuse valdkonnas, eeskätt selles osas, mis hõlmab (koostöös teaduskonsortsiumiga ja ADEME juhtimise all) toimunud tehnoloogilise innovatsioonitegevuse tootlikkust, teatud autoosade (eeskätt jõuülekandesüsteemi) standardiseerimist, diiselmootorite kütusetarbimise ja heite vähendamist ja DCT jõuülekandesüsteeme. Projekti elluviimise tulemusena muutuvad hübriidsüsteemid tarbijatele kättesaadavamateks, sest hübriidsüsteemi ehitus standardiseeritakse olulisel määral ning optimeeritakse energiatõhususe ja tootmiskulude seisukohalt.

(335) põhjenduses 184 rõhutab GM, et gaasiheite vähendamisega seotud tehnoloogilised projektid on autotootjate seas üldlevinud, ning põhjenduses 189 kinnitab Fiat, et Euroopa õigusaktides sätestatud CO_2 heite normid on kõigi autotootjate jaoks tõeline proovikivi. Ka Toyota on seisukohal, et keskkonnasõbralike tehnoloogiate arendamine muutub autotootjate jaoks olulise tähtsusega teguriks (vt põhjendus 203). Olukorras, kus kütusekulu ja CO_2 heite vähendamine on levinud tehnoloogiline eesmärk, ning eitamata praegustele teadusuuringutele turundusväljundite leidmise keerukust, leiab komisjon, et raskustes oleva autotootja jaoks on teatava tehnoloogilise ambitsiooni

säilitamine selliseks teguriks, mis võib olla tema ümberkorraldamise edukuse pant. Teadus- ja arendustegevuse alase mahajäämuse süvenemine võib seevastu märkimisväärselt kahjustada tema müügimahu taastamise perspektiive lühiajalises ja keskpikas plaanis ning seeläbi vähendada ka tema elujõulisuse taastamise võimalust.

(336) Eelnevat arvesse võttes järeldab komisjon, et „50CO_2Cars“ projekt võib teatud määral aidata ületada PSA kontserni struktuurset mahajäämust.

ii) *Tootmisvahendite kohandamine „mild-hybridation“ tehnoloogia vajadusteks*

(337) Menetluse algatamise otsuses tõstatas komisjon küsimuse, kas „*mild-hybridation*“ tehnoloogia arendamiseks kavandatavad vahendid on kooskõlas ümberkorralduskavas esitatud tootmismahu ratsionaliseerimise eesmärgiga.

(338) põhjendusest 154 ilmneb, et „50CO_2Cars“ projekti elluviimiseks vajalikud tööstusinvesteeringud ja eeskätt tootmisvahendite kohandamine uute diiselmootorite ja hübriidsüsteemide tootmiseks on piiratud mahuga, kui võrrelda neid kogu ümberkorralduskava elluviimise perioodi jaoks kavandatud investeeringutega. Nende investeeringute finantsmõju kajastub Prantsuse ametiasutuste esitatud arvandmetes. Jõuülekandesüsteemide kohta leiab komisjon samalaadselt Prantsuse ametiasutustega, et praegu Jaapani varustajatel põhineva tootmise muutmine siseriiklikuks tootmiseks toetab „50CO_2Cars“ projekti edukuse korral PSA kontserni elujõulisuse taastamist, suurendades tootja marginaali ja vähendades samaaegselt logistikakulusid ja valuutakurssidega seotud riske.

(339) Sellest lähtuvalt leiab komisjon, et PSA tootmisvahendite kohandamine „*mild-hybridation*“ tehnoloogia vajadusteks on kooskõlas ümberkorraldamise ja kontserni elujõulisuse tagamise eesmärkidega.

iii) *Ettevõtja ümbersuunamine uute ja tulusamate tegevuste suunas*

(340) Fiat on oma märkustes (mis on kokku võetud põhjenduses 189) sisuliselt märkinud, et „50CO_2Cars“ projekti eesmärgiks olev mootor tundub olevat tehniliselt teostatav, kuid võib suurendada sellise mootoriga sõidukite müügihinda, nii et kõnealuse tehnoloogia väljaarendamisel võib selle kasutamine masstootmises osutuda majanduslikult võimatuks.

(341) Sellega seoses märgib komisjon, et „*full-hybrid*“ tehnoloogiate praegune kõrge hind on põhjenduseks asjaolule, et neid tehnoloogiaid kasutatakse üksnes kõrgema hinnaklassi sõidukite turusegmentides (nn *premium*-tüüpi sõidukid). PSA kontserni ja tema partnerite kavandatava strateegia ja teadus- ja arendustegevuse eesmärk on nimelt arendada välja hübriidtehnoloogia, millel oleks parem kulude/tulude suhe kui praegu kasutatavatel lahendustel – eesmärk on vähendada [10–20]* % CO_2 heidet võrreldes samaväärse mittehübriidsõidukiga, kusjuures selle lahendusega seotud kulud oleksid [70–80]* % võrra madalamad kui HY425 lahenduse puhul.

(342) Menetluse algatamise otsuse põhjenduses 216 väitis komisjon, et tal ei ole võimalik hinnata uute „*mild-hybridation*“ tehnoloogiate mõju PSA kontserni müügimahule ja tulususele ning märkis, et soovib saada sellelaadsete teadus- ja arendustegevusega seotud investeeringute asjakohasuse analüüsil tavapäraselt kasutatavaid finantsindikaatoreid, samuti palus ta esitada projekti tulusust mõjutavate riskide analüüsi.

(343) põhjendusest 150 ilmneb, et kui ümberkorralduskava raames ei oleks „50CO_2Cars“ projekti jaoks riigiabi antud, oleks PSA kontsern pidanud ellu viima „võrdlusprojekti“, mille kohaselt kontserni teadus- ja arendustegevuse

mahtu oleks vähendatud miinimumini, mis on vajalik selleks, et järgida CO_2 heite kohta kehtestatud eeskirjade muutusi. Prantsuse ametiasutuste põhjenduse 155 punktis b tabelis 15 esitatud finantsindikaator on nn diferentseeritud nüüdispuhasväärtus, mis erinevalt tavalisest nüüdispuhasväärtusest (mis vastab investeeringu tulemusel tekkinud negatiivsete ja positiivsete rahavoolude ajakohastatud summale) ei võimalda hinnata investeeringu enda tasuvust, vaid kahe investeeringu tasuvuse erinevust, antud juhul „50CO_2Cars“ projekti (koos riigiabi andmisega ja ilma selleta) ja võrdlusprojekti vahel.

(344) Arvestades, et sõltumata rakendatava diskontomäära suurusest (vastavalt kas [10–13]* % või [13–15]* %), on võrdlusprojekti nüüdispuhasväärtus suurem kui ilma riigiabita „50CO_2Cars“ projekti puhul (vahemikus [60–100]* miljonit eurot eDCT puhul ja [20–70]* miljonit eurot mootori veorihma poolse ülekandega süsteemi puhul), leiavad Prantsuse ametiasutused, et abi puudumisel oleks ettevõtja sunnitud ellu rakendama alternatiivse projekti ja mitte „50CO_2Cars“ projekti. Komisjon ei nõustu selle väitega, märkides, et selle kohaselt tuleks järeldada, et diskontomäära [13–15]* % korral, mis Prantsuse ametiasutuste arvates tundub kõige paremini vastavat ettevõtja rahastamistingimuste alusväärtustele (ehkki tundub, et üldiselt kasutatakse kõnealuse ettevõtja tasuvuse hindamiseks diskontomäära [10–13]* %), rakendaks PSA eelistatult ikkagi võrdlusprojekti ja mitte „50CO_2Cars“ projekti, sest võrdlusprojekti mõlema komponendi suhteline tootlus on kõrgem – [50–60]* miljonit eurot eDCT puhul ja [20–30]* miljonit eurot mootori veorihma poolse ülekandega süsteemi puhul.

(345) Kokkuvõttes on komisjon järgmisel seisukohal:

a) ühelt poolt on järeldused, milleni võib jõuda väljapakutud diferentseeritud indikaatori abil, liialt sõltuvad *ad hoc* eeldustest kõnealuse diferentseeritud nüüdispuhasväärtuse arvutamise aluseks oleva diskontomäära kohta;

b) teiselt poolt ei võimalda kõnealuse indikaatori struktuur majanduslikult hinnata „50CO_2Cars“ projekti mõju kontserni müügitulemustele ja finantsperspektiividele, vaid lubab üksnes astmeliselt võrrelda „50CO_2Cars“ projekti elluviimisel saadavat tulu (vastavalt kantud kuludele) võrreldes tuluga (üksnes kahe komponendi kohta), mida oleks saadud võrdlusprojekti elluviimisel.

(346) Prantsusmaa esitatud finantsindikaatorid ei võimalda seega võtta arvesse „50CO_2Cars“ projekti eesmärgiks oleva „*mild-hybridation*“ süsteemi mõju. Samas märgib komisjon, et erinevalt võrdlusprojektist annab „50CO_2Cars“ projekt võimaluse lahendada mitmeid PSA kontserni praeguseid struktuurseid probleeme – projekti elluviimine võimaldab kontsernil parandada olukorda autoosade standardiseerimise valdkonnas ja ületada teatud mahajäämus teadus- ja arendustegevuses. Võrdlusprojekti piiratud ulatus selliseid lahendusi ei võimalda. Lisaks sellele osutuvad astmelised arengud, mis on kavandatud võrdlusprojektis, mille väljakuulutatud eesmärk on vaid tagada suutlikkus vastata CO_2 heite alal kehtestatud eeskirjadele, tõenäoliselt ebapiisavaks selleks, et tõhusalt võidelda diiselmootoriga sõidukite müügimahu vähenemise vastu, mis on praegu kontserni ees seisev probleem. Ja lõpuks, selleks et hinnata kõnealuste projektide elluviimiseks vajalike vahendite vastavust ülejäänud ümberkorralduskavale, võrdles komisjon „50CO_2Cars“ projekti üldkulusid (põhjenduses 41 toodud tabeli 4 kohaselt [300–400]* miljonit eurot) võrdlusprojekti lisakulude ja tööstusriskidega – selle võrdlusega tuvastatud marginaali vähenemine on märkimisväärne, ulatudes põhjenduse 148 kohaselt hinnanguliselt [500–700]* miljoni euroni.

(347) Kokkuvõttes leiab komisjon, et erinevalt võrdlusprojektis kavandatavatest astmelistest arengutest, võimaldab „50CO_2Cars“ projektis kavandatav tehnoloogiline läbimurre projekti edukuse korral PSA kontsernil saavutada 2020. aasta perspektiivis piisava majanduskasvu varu, mis võimaldab PSA kontserni ümberkorraldamist viisil, mis on käsitletav kui „*tegevuse mitmekesistamine uue ja elujõulisema tegevuse suunas*“. Ühtlasi toetab „50CO_2Cars“ projekt kontserni elujõulisuse taastamist paremini kui võrdlusprojekt.

iv) *Osaline järeldus „50CO_2Cars“ projekti mõju kohta PSA kontserni ümberkorraldamisele*

(348) Eelnevast analüüsist ilmneb, et ümberkorralduskava osana avaldab „50CO_2Cars“ projekt positiivset mõju PSA kontserni elujõulisuse taastamisele – projekti elluviimiseks vajalike tootmisvahendite kohandamine on kooskõlas ümberkorraldamise strateegiaga ja selle jaoks vajalike vahenditega, seejuures võimaldab projekt edukuse korral mitte üksnes leevendada ettevõtja struktuursetest probleemidest tingitud mõju (suur tundlikkus diiselmootoriga sõidukite müügimahu suhtes Euroopas ja mahajäämus teatavates teadus- ja arendustegevuse valdkondades), vaid pakub samuti võimaluse mitmekesistada kontserni toodangut, suunates kontserni „uue ja elujõulisema“ tegevussuuna poole, mis võib olla kontserni majanduskasvu allikas 2020. aasta perspektiivis.

8.4.2. BPFI ELUJÕULISUSE TAASTAMISE KAVA

(349) Menetluse algatamise otsuses märkis komisjon, et BPFi raskused on tingitud panga seotusest PSA kontserniga, mis vaatamata päästmisabi andmisele viis 14. veebruaril 2013 panga finantsreitingu langetamisele S&P poolt spekulatiivsele tasemele BB+ (*non-investment grade*, mitte-investeerimisjärk).

(350) Menetluse algatamise otsuses võttis komisjon arvesse, et Prantsuse ametiasutused on lubanud hajutada kahtlused BPFi finantsvõimenduse suurenemise ja kahtlase väärtusega võlgade taseme kohta.

(351) Komisjon on endiselt seisukohal, mida ta väljendas menetluse algatamise otsuses, mida ei vaidlustanud ükski huvitatud isik ja mille kohaselt BPF ees seisva probleemi näol on tegemist likviidsusprobleemiga, mis on tingitud üksnes panga seostest PSA kontserniga. Seega, kuivõrd kahtlused kontserni elujõulisuse taastamise kohta on hajutatud, kehtib sama ka BPF elujõulisuse taastamise kava kohta.

8.5. *KONKURENTSI ÜLEMÄÄRASE KAHJUSTAMISE VÄLTIMINE*

8.5.1. TASAKAALUSTUSMEETMETE VAJALIKKUSE ANALÜÜS

(352) Ülalnimetatud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 38 on sätestatud, et saamaks komisjoni luba ümberkorraldusmeetmete kohaldamiseks, tuleb kaubandustingimustele avaldatava negatiivse mõju vähendamiseks võtta tasakaalustusmeetmed. Vastasel juhul tuleb abi lugeda ühiste huvidega vastuolus olevaks ja seetõttu siseturuga kokkusobimatuks. Seda tingimust käsitletakse sageli turul või turgudel kohaloleku piiranguna, millest ettevõtja peab kinni ümberkorraldusperioodi kestel.

(353) Komisjon meenutab, et Prantsuse ametiasutused pakkusid esialgu välja järgmised tasakaalustusmeetmed: kapitalinvesteeringute (CAPEX, „*capital expenditures*“) täiendav vähendamine, Sevelnordi tehase tootmisvõimsuse jätmine konkurendile, loobumine *plug-in* hübriidtehnoloogia edasiarendamisest ja tootmisest ning meede, millega määratakse kindlaks BPFi turuosa maksimaalne määr.

(354) Menetluse algatamise otsuses väljendas komisjon kahtlusi nii teatud meetmete tasakaalustusmeetmetena käsitlemise kohta kui ka kõnealuste meetmete piisavuse kohta, võttes arvesse nende võtmise tingimusi.

(355) Käesoleva ametliku uurimismenetluse tulemusena jõudis komisjon seisukohale, et vähemalt neid meetmeid, mida PSA oli vastu võtnud ja ellu rakendanud enne ümberkorralduskava teatise esitamist, st 2.4.5. jaos kirjeldatud meetmeid, ei saa käsitleda „tasakaalustusmeetmetena“ päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktis 38 ja sellele järgnevates punktides toodud tähenduses, vaid need vastavad pigem strateegilistele valikutele, mis on kontserni jaoks „igal juhul tarvilikud elujõulisuse taastamiseks“.

(356) Samas on Prantsuse ametiasutused 23. juuli 2013. aasta teatise põhjal otsustanud loobuda kõigi 12. märtsil 2013. aastal esitatud teatises toodud meetmete võtmisest, välja arvatud meede, mis hõlmab BPFi maksimaalse turuosa kindlaksmääramist, mida on muudetud 8.5.2. jaos kirjeldatud viisil.

(357) Seetõttu võtab komisjon selle loobumise teadmiseks ja leiab, et tal ei ole seetõttu vajadust võtta seisukohta järgmiste meetmete suhtes:

a) täiendavad kapitaliinvesteeringute (CAPEX, „*capital expenditures*“) piirangud ja eeskätt sõidukimudelite Citroën 6 – Peugeot 607, sõidukimudeli Bipper/Nemo tootmise peatamine ja uuendamisest loobumine ning üle kaheliitrise töömahuga diiselmootoriga sõidukite tootmise peatamine;

b) Sevelnordi tehase tootmisvõimsusest loobumine konkurendi kasuks; ja

c) *plug-in* hübriidtehnoloogia arendamisest ja tootmisest loobumine.

(358) Tasakaalustusmeetmetena analüüsib komisjon seega ainult Prantsuse ametiasutuste ettepanekut, mille kohaselt käivitatakse alates [26–29]* % suurusest alammäärast tagatisega seotud kulude suurendamise mehhanism, sõltuvalt BPFi turuosast.

8.5.2. RIIGI TAGATISEGA SEOTUD KULUDE SUURENDAMISE MEHHANISM SÕLTUVALT BPFI TURUOSAST

(359) Menetluse algatamise otsuses märkis komisjon, et turuosa piiramine tundub asjakohase meetmena, piiramaks BPFile antava rahalise toetuse mõju PSA sõidukite müügimahule. Samas väljendas komisjon kahtlusi kõnealuse meetme tegeliku mõju kohta seoses selle meetme ellurakendamise tingimustega. PSA ettepaneku kohaselt ei või iga Euroopa riigi jaoks lubatav tase 2013. aastal ületada 2012. aasta taset H2 + 1 % kohandamisreservi, seega on lubatav maksimaalne tase kõnealuse aasta jaoks kokku 33,4 %. Selles piirmääras tundub aga juba sisalduvat 2013. aasta prognoositud tõus, sest 2012. aasta tase oli 29,8 %. Lisaks sellele tuleb Prantsuse ametiasutuste ettepaneku kohaselt 2014. aasta ja 2015. aasta BPFi maksimaalse lubatava turuosa määrasid G10 piirkonnas kohandada BPFiga võrreldavate PSA osutatud pankade (Renault', Fordi, VW ja Daimleri kontsernidele kuuluvad pangad) turuosade muutumise indeksiga, nähes seejuures ette minimaalse turuosa määra. Selline muudatus annab väidetavalt PSA kontsernile paindlikkuse, mis võib vähendada kõnealuse meetme siduvat laadi ja seetõttu ka tõhusust.

(360) Samas säilib küsimus PSA ettepanekus toodud samaväärsete pankade valiku kohta (toodud on üksnes Renault' ja Volkswageni kontsernidele kuuluvad pangad, samas kui Ford või Fiat on samuti PSA olulised konkurendid). Kuivõrd turuosad on eri riikide puhul väga erinevad, võib BPF keskendada oma laenuvõimsuse nendesse segmentidesse, kus ta turuosa on suurem ja arendada oma konkurentide suhtes välja agressiivse kaubanduspoliitika.

(361) Prantsuse ametiasutused vastasid komisjoni väitele oma märkustes menetluse algatamise otsuse kohta (vt põhjendus 173). Seejuures nõustusid nad laiendama võrreldavate pankade valikut Fiati ja Fordi kontsernidele kuuluvate pankadega. Ülejäänud osas nad teatises tehtud ettepanekus sisalduvat mehhanismi ei muutnud. Prantsuse ametiasutuste väitel ei edasta ükski autotootja andmeid oma turuosa kohta turusegmentide lõikes, sest turuosad on äärmiselt killustunud. Mehhanismi paindlikkuse kohta väidavad ametiasutused, et see on hädavajalik selleks, et võimaldada BPFi kohanemist turu prognoositava arenguga ning ei vähenda kõnealuse meetme tõhusust ja siduvat laadi. Komisjon võtab teadmiseks Prantsuse ametiasutuste märkuse üldise turuosa määra kasutamisega BPFi suhtes kohaldatavale tasakaalustusmeetmele võimaliku paindlikkuse andmise kohta – põhjendusest 177 tuleneb, et […]* % BPFi rahastamisjuhtudest hõlmavad B- ja C-segmente viies järgmises riigis: Prantsusmaa, Suurbritannia, Saksamaa, Hispaania ja Itaalia. Kõnealuste statistiliste andmete põhjal leiab komisjon, et tasakaalustusmeetme ebatõhusaks muutumise ohtu üldise turuosa määra kasutamisest tingitud ülemäärase paindlikkuse tõttu ei eksisteeri.

(362) Täiendavalt märgib komisjon, et Prantsuse ametiasutuste väitel on turuosa määraga seotud tasakaalustusmeetme näol tegemist kõige enam konkreetsele eesmärgile suunatud tasakaalustusmeetmega, mis võimaldab kõige paremini piirata BPFile tagatisena antavast abist otseselt tingitud võimalikke konkurentsi kahjustavaid asjaolusid. Selline meede võimaldab asjakohaselt piirata seost riigi poolt PSA pangale antava tagatise mõju ja sõidukite müügitulemuste vahel ([48]).

(363) Lisaks sellele märgib komisjon, et kõik autotootjad on oma märkustes kinnitanud kontsernile kuuluva panga olulist rolli sõidukite müügi rahastamisel. Toyota rõhutab, et kontsernile kuuluv pank võimaldab parandada tarbijate lojaalsust sõidukimargile ligikaudu 15 % võrra ning et turuosa on suurem väiksemate autode turusegmendis. Fiat märgib, et autotootjatele kuuluvad pangad on suutelised pakkuma äärmiselt tõhusaid müügi- ja turustusvõimalusi. Fiat nõustub seejuures Toyota märkustega kontsernile kuuluvate pankade olulise rolli kohta klientide lojaalsuse tõstmisel ning lisab, et kõnealused pangad mängivad olulist rolli ka müügiprotsessi toetajatena, asendades tavapäraseid finantsasutusi, kes loobuvad sedalaadi laenudest. Fiat leiab, et BPFile antud riiklik tagatis mõjutab otseselt, vahetult ja äärmiselt negatiivselt PSA kontserni konkurente.

(364) Võttes arvesse huvitatud isikute üksmeelset seisukohta, mille kohaselt kontsernile kuuluval pangal on keskne roll autotootjate müügitegevuse rahastamisel ning mille kohaselt BPFile antav tagatis mõjutab konkurentsi eriti negatiivselt, leiab komisjon, et meetme, mille eesmärk on piirata BPFi võimalusi kasutada riiklikku tagatist selleks, et suurendada ebaõiglaselt oma rahastamissuutlikkust konkurentidele kuuluvate pankade arvel, kes ei saa riiklikku toetust, asjakohasust tuleb lugeda kinnitatuks.

(365) 23. juuli 2013. aasta kirjas kohustuste võtmise kohta võtsid Prantsuse ametiasutused kohustuse viia läbi 7.2. jaos toodud muudatused, et kompenseerida konkurentsi kahjustamist, mis on tingitud BPFile riigi poolt antava tagatise kohaldamisest.

([48]) Märkuste punkt 234.

(366) Selleks, et piirata tagatisega põhjustatavat konkurentsi kahjustamist, kuid jätta BPFile samas teatav paindlikkus võimalikele turu arengutele reageerimisel, hõlmab võetud kohustus tagatise täiendavat tagasimaksmist sõltuvalt BPFi turuosa määrast. Võetud kohustuse põhimõte on järgmine: tagatise tagasimakseid suurendatakse juhul, kui BPFi turuosa ületab kehtestatud miinimumi, mille suurus G10 piirkonna jaoks on [26–29]* %. Komisjon märgib, et kõnealuse mehhanismi rakendamise piirkonda (Saksamaa, Austria, Belgia, Itaalia, Hispaania, Madalmaad, Portugal, Šveits, Prantsusmaa, Suurbritannia) tuleb pidada kõige sobivamaks kasutatavate näitajate seas Euroopa turul ([49]). Lisaks sellele tundub selline mehhanism olevat asjakohane seetõttu, et see vastab konkurentsi kahjustamist piiravate kompensatsioonimehhanismide suhtes kohaldatavatele põhimõtetele, tagades samas elujõulisuse taastamise. Seostades turuosa suurenemise tagatisega seotud kulude tõusuga, piirab kõnealune mehhanism BPFi suutlikkust pakkuda tänu tagatise saamisele eriti soodsaid rahastamistingimusi vaid sellise tasemega, mis on vajalik elujõulisuse taastamiseks, piirates samaaegselt ka konkurentsi kahjustamist. Kontsern ei pea maksma suuremat tasu, kui tema kapitaliolukord võimaldab, sest tal on võimalik hoida oma turuosa teatud kindla tasuga seotud kindlal tasemel. Tagatise eest makstav tasu suureneb koos turuosa suurenemisega kuni 491 baaspunktini (hinnanguline turutase). Joonis 2 illustreerib seost tagatise eest makstava tasu ja PSA turuosa vahel (täpsed arvandmed vt põhjenduses 250 toodud tabelis 17).

Joonis 2

Seos tagatise eest makstava tasu suuruse (baaspunktides) ja turuosa suuruse vahel G10 piirkonnas (%)

[…]*

(367) Kõnealuse meetme mõju analüüsimisel tuleb muu hulgas arvesse võtta PSA teoreetilist turuosa, mis vastaks olukorrale, kui abi ei anta (edaspidi „võrdlusturuosa“). Komisjon meenutab, et riigi antava tagatise puudumisel tooks BPFi reitingu alandamine ja rahastamissuutlikkuse vähenemine kaasa ka väljastatavate laenude mahu vähenemise, mis viiks autode müügitegevuse mahu vähenemisele [5–20]* % võrra ([50]). Seega ulatuks kontsernile kuuluva panga rahastatava PSA autotootmise haru käibe maht Prantsuse ametiasutuste väitel [6 000–7 000]* miljoni euroni abi puudumise korral ja [35 000–40 000] miljoni euroni abi andmise korral (võttes arvesse prognoositavat ligikaudu [10–20] % suurust müügimahu vähenemist. Neist arvudest ilmneb seega, et BPFi teoreetilise turuosa suurus võiks olla ligikaudu [15–20]* %. Teisisõnu, kui BPF ei oleks saanud riigi tagatist, oleks tema rahastamissuutlikkus vähenenud nii palju, et see oleks kaasa toonud turuosa märkimisväärse vähenemise. Võttes arvesse kontsernidele kuuluvate pankade määravat rolli sõidukite müügimahule, oleks sellega täiendavalt kaasnenud ka müügimahu vähendamine. Prantsuse ametiasutuste väitel ei võimaldaks selline langus ettevõtja elujõulisust taastada ja viiks PSA kontserni ja BPFi järjestikuste reitingu alandamiste nõiaringi, mis tooks kontserni jaoks kaasa täiendava kahjumi.

(368) Kõnealune võrdlusturuosa võimaldab ligikaudu määratleda alampiiri, mida saab kasutada tasakaalustusmeetme ulatuse määramisel. Miinimumpiir peaks olema suurem kui nimetatud hinnanguline [15–20]* % suurune teoreetiline määr. Minimaalne turuosa peaks samas olema madalam kui praegune turuosa ([29–31]* % G10 piirkonnas 2012. aastal). Kõigi tasakaalustusmeetmete eesmärk on muuta riigiabi andmise mõju abi saava ettevõtja konkurentide jaoks minimaalseks. Seejuures, nagu näitab võrdlusturuosa määr, võimaldab riigi tagatis BPFil hoida oma praegust turuosa. Seega tuleb tasakaalustusmeedet, mida rakendatakse täiendavate tasude kujul, kohaldada praeguse turuosa suhtes.

(369) Võttes arvesse [29–31]* % suurust turuosa, ülalkirjeldatud [15–20]* % suurust minimaalset taset, Prantsuse ametiasutuse kirjeldatud võimalikke arenguid tõusu suunas ja kontsernile kuuluvate pankade olulist mõju autode müügitulemustele, tuleb kohustust suurendada riigi tagatise eest makstavat tasu alates [26–29]* % suurusest turuosast ([51]) vaadelda asjakohase meetmena, mis piirab konkurentsi kahjustamist. Võttes arvesse praeguse turuosa suurust, tähendab võetud kohustus, et BPF peaks juba suurendama tagatise eest makstavat tasu ligikaudu

([49]) Nagu on osutatud käesoleva dokumendi põhjenduses 361, katab G10 näitajas sisalduv G5 näitaja juba […]* % BPFi tehtud rahastamistest.

([50]) Prantsusmaa ametiasutuste 7. detsembri 2012. aasta teatis: võrdlusstsenaarium, esialgne mõju PSA kontsernile.

([51]) Samas tuleb märkida, et kõnealune [26–29]* % suurune turuosa on oluliselt madalam kui Prantsusmaa ametiasutuste pakutud tasakaalustusmeetme esimese variandi puhul (33,4 %, nagu on näidatud põhjenduse 102 tabelis 7).

[40–50]* baaspunkti võrra (see tähendab, et riigi tagatise eest makstav tasu ulatub ligikaudu [300–310] baaspunktini 260 baaspunkti asemel, mis fikseeriti riigiga sõlmitud esialgses protokollis). Kui BPF soovib kõnealust turuosa suurendada, suureneb makstav tasu vastavalt põhjenduse 250 tabelis 17 toodud proportsioonidele ([52]). Kui turuosa suurus väheneb, väheneb samalaadselt ka täiendav makstav tasu ([53]). Seega toob võetud kohustus BPFi jaoks kaasa tagatise eest makstava tasu kohese suurenemise ning see tasu suureneb vastavalt sellele, kuidas PSA suurendab BPFi rahastatavate müükide mahtu oma müükide kogumahus.

(370) Komisjoni hinnangul võimaldab kõnealune meede kompenseerida ülemäärast konkurentsi kahjustamist ülalnimetatud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktide 38–40 tähenduses.

(371) Ja lõpuks, vaatamata struktuursele ülevõimsusele, mille all Euroopa autotööstus tundub kannatavat, on komisjon seisukohal, et PSA kontserni tootmisvõimsuse täiendav piiramine ei ole antud konkreetsel juhul kõige asjakohasem lahendus järgmistel põhjustel:

a) ühelt poolt, nagu on osutatud põhjenduses 49, on ettevõtja juba teinud märkimisväärseid struktuurseid ümberkorraldusi Aulnay ja Rennes'i tehastes;

b) teiselt poolt, nagu on selgitatud põhjenduses 315, kui tulevikus tuleb teha täiendavaid struktuurseid ümberkorraldusi, tundub olevat õigem jätta PSA kontsernile teatav strateegiline manööverdamisruum majandusolukorra stabiliseerimise vahendite valikul, sest tootmisvõimsuse täiendav piiramine on vaid üks võimalikke meetodeid selle saavutamiseks.

8.5.3. KOHUSTUS, MIS ON SEOTUD VAHENDAJATE RAHASTAMISEL KASUTATAVA MARGINAALIGA

(372) Komisjon märgib samuti, et Prantsuse ametiasutused võtsid kohustuse, mille kohaselt PSA kontsern ei vähenda kogu ümberkorralduskava ellurakendamise perioodi kestel oma võrgustiku vahendajatele pakutava rahastamise keskmist kaubanduslikku aastamarginaali alla 12 viimase kuu keskmise kaubandusliku aastamarginaali väärtuse 30. juuni 2013. aasta seisuga.

(373) Komisjon leiab, et see kohustus võimaldab mitte vähendada BPFi turuosa piiramise siduvat laadi. Vahendajate suhtes kohaldatava keskmise kaubandusliku aastamarginaali hoidmisel sellisel tasemel, nagu see oli enne abi andmist, ei saa BPF tagatist kasutada selleks, et rakendada oma vahendajate suhtes agressiivset kaubanduspoliitikat.

8.5.4. ALGSELT „50CO_2CARS" PROJEKTI ELLUVIIMISEKS KAVANDATUD TOETUSTE ÜMBERKUJUNDAMINE TAGASTATAVATEKS AVANSSIDEKS

(374) Komisjoni arvates tuleb selleks, et riiklike ametiasutuste eraldatud vahendid raskustes oleva autotootja tehnoloogilise pädevuse säilitamiseks oleksid proportsionaalsed, veenduda, et on tagatud järgmised tingimused:

a) ümberkorralduskava raames elluviidav teadus- ja arendustegevus ei või olla sellise mahuga, et võib tekkida komisjoni menetluse algatamise otsuse põhjenduses 243 kirjeldatud „väljasuretamise" oht;

b) kui ettevõtja majandusolukord paraneb, tuleb oluline osa riiklikest vahenditest, mis anti autotootjale selleks, et ta saaks oma tehnoloogilist pädevust hoida „tehnoloogia eesliinil", teadus- ja arendusprojekti edukuse ja ettevõtja elujõulisuse taastumisel abi andjale tagastada.

(375) Ülatoodud tingimustest esimese puhul peab komisjon kontrollima, kas „50CO_2Cars" projekti elluviimise korral vähenevad märkimisväärselt (või täielikult) teiste autotootjate võimalused oma teadus- ja arendusprojektide elluviimiseks hübriidsüsteemide valdkonnas. GM-i märkustest ilmneb, et kuigi „50CO_2Cars" projekti elluviimiseks eraldatud riiklikud summad on „*mild-hybridation*" süsteemi väljaarendamise teadus- ja arendusprojekti jaoks „arvestatava suurusega", ei ole need summad samas kogu sektori teadus- ja arendustegevuse kulutustega võrreldes „märkimisväärsed" ja on igal juhul ebapiisavad selleks, et takistada „konkureerival ettevõtjal samas valdkonnas oma teadus- ja arendusprogrammi ellu viia" (vt põhjendus 184). Fiat kinnitab omalt poolt, et „50CO_2Cars"

([52]) Näiteks kui turuosa suurus jõuab [30–40]* %-ni (praeguse [29–31]* % asemel), suurenevad tagatisega seotud kulud [70–80] * baaspunkti võrra.

([53]) Näiteks kui turuosa suurus jõuab [20–30]* %-ni (praeguse [29–31]* % asemel), ei suurene tagatisega seotud kulud rohkem kui [20–30] * baaspunkti võrra.

projekt ei kujuta endast turule juurdepääsu takistust, mis võiks sundida teisi autotootjaid samalaadsetest projektidest loobuma (vt märkused 190 ja 232). Nende kolmandate isikute märkuste alusel saab komisjon järeldada, et „50CO_2Cars“ projekti elluviimisega kaasneva „väljasuretamise“ ohu võib antud konkreetsel juhul lugeda hajutatuks.

(376) Teise tingimuse puhul osutab komisjon Prantsuse ametiasutuste 7.5. jaos esitatud tasakaalustusmeetmele, mis näeb ette muuta esialgsed toetused 24,5 miljoni euro ulatuses ADEME tagasimakstavateks avanssideks, nii et juhul kui PSA majanduslik olukord paraneb, tagastatakse kogu riigi poolne teadus- ja arendustegevuseks eraldatud summa riigile.

(377) Kokkuvõttes on komisjon seisukohal, et „50CO_2Cars“ projekti elluviimiseks ümberkorralduskava raames antud riiklik toetus ei tekita olulist ohtu teiste autotootjate kavatsustele teadus- ja arendustegevuse projektide elluviimiseks („väljasuretamise“ efekt puudub) ja on samas PSA kontserni elujõulisuse taastamise eesmärgiga proportsionaalne, kuivõrd Prantsuse ametiasutused võtavad kohustuse, mille kohaselt kontserni majandusolukorra paranemisel tagastatakse kõnealuse teadus- ja arendusprojekti elluviimiseks kasutatud riikliku ametiasutuse eraldatud summad abi andnud ametiasutusele (vt põhjendus 256).

8.5.5. KOHUSTUS, MIS ON SEOTUD UUTE OSALUSTE OMANDAMISEST LOOBUMISEGA

(378) Komisjon märgib lõpuks, et Prantsuse ametiasutused on võtnud kohustuse, mille kohaselt PSA loobub ümberkorralduskava elluviimise perioodil omandamast osalusi teistes ettevõtetes või teiste ettevõtjate varasid põhjenduses 251 ja sellele järgnevates põhjendustes toodud tingimustel summade puhul, mis ületavad 100 miljoni euro suurust summat aastas. Erandina põhjendustes 251 ja 252 toodud üldpõhimõttest võivad Faurecia ja tema tütarettevõtjad osalusi ja varasid omandada põhjenduses 253 toodud tingimustel. Hinnangu andmisel võtab komisjon positiivsena arvesse omandamisi, mis i) toetavad otseselt või kaudselt PSA kontserni elujõulisuse taastamist ja suurendavad PSA kontserni prognoositavat tasuvust ja ii) ei ole käsitletavad PSA kontserni ümberkorralduskavas seatud eesmärkide täitmiseks miinimumiga piirduva abi nõude kohustuse rikkumisena.

(379) Komisjon leiab, et kõnealuse meetme näol on tegemist vajaliku meetmega, mis võib kompenseerida abi andmisega põhjustatud konkurentsi kahjustamist.

8.5.6. VAJADUS FMEAD HÕLMAVA TASAKAALUSTUSMEETME JÄRELE

(380) Anonüümne kolmas isik leiab, et PSA peaks müüma oma osaluse FMEAs. Komisjon märgib, et kõnealuse kolmanda isiku märkused on seotud komisjoni menetluses oleva kaebusega ega puuduta käesoleva menetluse eset. Seetõttu ei ole käesoleva otsuse raames vajadust sellele vastata.

8.6. *MIINIMUMIGA PIIRDUV ABI: TEGELIK TOETUS, ABI ARVESTAMATA*

(381) Selleks, et abi andmist oleks võimalik lubada, tuleb ülalnimetatud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktide 43–45 kohaselt veenduda, et toetuse suurus ja intensiivsus piirdub rangelt ettevõetavaks ümberkorraldamiseks vajamineva miinimumiga, pidades silmas äriühingu, selle osanike või seda hõlmava kontserni olemasolevaid rahalisi vahendeid. Abisaajad peavad omavahenditest ümberkorralduskava oluliselt toetama, sealhulgas äriühingu säilimiseks ebaolulise vara müügi või turutingimustes toimuva välisfinantseerimise kaudu.

(382) Komisjon meenutab, et nagu on osutatud menetluse algatamise otsuse põhjendustes 246 ja 247, ei tekkinud tal kahtlusi kokkusobivuse selle tingimuse täitmise osas. Ümberkorraldamisega seotud kulud ulatuvad Prantsuse ametiasutuste märkustes toodud andmete põhjal [1,3–1,8]* miljardi euroni. Ümberkorraldamise rahastamiseks käivitas PSA kontsern varade müügi programmi, mis tõi kontsernile sisse vaba rahavoona 1,956 miljardit eurot (2,050 miljardit eurot netofinantspositsioonina). Komisjon meenutab, et abisumma ulatus 571,9 miljoni euroni.

(383) Lisaks sellele leiab komisjon, et ümberkorraldamise jaoks miinimumiga piirduva abi nõudele vastavus on tagatud Prantsuse ametiasutuste võetud kohustusega hoiduda osaluste omandamisest põhjenduses 251 ja sellele järgnevates põhjendustes toodud tingimustel. Komisjon leiab, et see kohustus võimaldab vältida seda, et PSA kontsern kasutab võimalikke tema käsutuses olevaid finantsressursse muuks otstarbeks kui pikaajalise elujõulisuse taastamine.

(384) Seetõttu leiab komisjon, et tal ei ole vajadust muuta menetluse algatamise otsuses tehtud hinnangut vastavuse kohta ülalnimetatud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punktides 43–45 sätestatud kriteeriumidele.

8.7. *ÜHEKORDSE ABI PÕHIMÕTE*

(385) Ülalnimetatud päästmise ja ümberkorraldamise suuniste punkti 72 ja sellele järgnevate punktide sätete kohaselt võib ümberkorraldusabi anda vaid üks kord kümneaastase perioodi kestel.

(386) Prantsuse ametiasutused on 12. märtsi 2013. aasta teatises täpsustanud, et PSA kontsern ei ole saanud ümberkorraldusabi viimase kümne aasta jooksul.

(387) Seega on ülalnimetatud päästmise ja ümberkorraldamise suunistes sätestatud ühekordse abi põhimõte täidetud.

9. **KOKKUVÕTE**

(388) Võttes arvesse Prantsuse ametiasutuste võetud kohustusi, võib abi kuulutada siseturuga kokkusobivaks,

ON VASTU VÕTNUD JÄRGMISE OTSUSE:

Artikkel 1

Riigiabi, mida Prantsusmaa kavatseb anda PSA Peugeot Citroën SA kontsernile 7 miljardi euro suuruse riigi tagatise kujul (brutotoetusekvivalent 486 miljonit eurot), mis hõlmab Banque PSA Finances emiteeritud, kuni 31. detsembrini 2016 realiseeritavaid võlakirju ja 85,9 miljoni euro suurust tagastatavat avanssi teadus- ja arendusprojekti „50CO_2Cars“ elluviimiseks, seega kokku 571,9 miljoni euro suuruse abisummat, on siseturuga kokkusobiv.

Kõnealuse riigiabi andmine on sellest tulenevalt lubatud.

Artikkel 2

Käesolev otsus on adresseeritud Prantsuse Vabariigile.

Brüssel, 29. juuli 2013

Komisjoni nimel
asepresident
Joaquín ALMUNIA

LISA

RAKENDAMINE JA SÕLTUMATU EKSPERT

1. SÕLTUMATU EKSPERDI AMETISSENIMETAMINE

1) Prantsuse ametiasutused kohustuvad tagama, et PSA kontsern nimetab ametisse sõltumatu eksperdi, kelle ülesandeks on üksikasjalikult kontrollida 23. juuli 2013. aasta kirjas kohustuste võtmise kohta sisalduvate kohustuste täitmist (edaspidi „sõltumatu ekspert“) kogu ümberkorralduskava ellurakendamise perioodi kestel, st kuni 31. detsembrini 2015.

2) Sõltumatu ekspert peab olema PSA kontsernist sõltumatu. Seoses tema täidetavate ülesannetega investeerimispanganduse, konsulteerimise ja raamatupidamisekspertiisi valdkonnas peavad sõltumatul eksperdil olema oma ülesannete täitmiseks vajalikud teadmised ja oskused ning tema tegevuse puhul ei tohi ühelgi hetkel tekkida huvide konflikti. Sõltumatu eksperdi tasu maksab PSA kontsern sellisel viisil, mis ei või mingil määral kahjustada tema ülesannete tõhusat ja sõltumatutel alustel täitmist.

3) Prantsuse ametiasutused esitavad komisjoni heakskiidu saamiseks hiljemalt neli nädalat pärast seda, kui komisjon esitab Prantsuse ametiasutustele teatise juhtumiga SA.35611 seotud otsuse kohta, vähemalt kahe isiku või asutuse kandidatuuri sõltumatu eksperdi ametikohale nimetamiseks.

4) Prantsuse ametiasutuste ettepanekud peavad olema piisavalt üksikasjalikud selleks, et võimaldada Euroopa Komisjonil veenduda, et sõltumatu ekspert vastab käesoleva kohustuse raames seatud tingimustele. Eeskätt peavad ettepanekud hõlmama järgmist teavet:

   a) volituste projekt, milles on toodud kõik eritingimused, mis võimaldavad sõltumatul eksperdil oma ülesandeid täita;

   b) üksikasjalik töökava, milles on kirjeldatud, kuidas on kavandatud sõltumatu eksperdi tööülesannete täitmine.

5) Euroopa Komisjonil on õigus sõltumatu eksperdi kandidaatide ettepanek heaks kiita või tagasi lükata ning ta võib volituste projekti kiita heaks tingimusel, et selles tehakse teatud muudatused, mida komisjon peab vajalikuks selleks, et sõltumatu ekspert saaks täita oma ülesandeid. Kui komisjon kiidab heaks ainult ühe PSA kontserni nimetatud kandidatuuri, nimetab PSA asjaomase isiku või asutuse sõltumatu eksperdina ametisse või teeb kõik vajaliku selleks, et kõnealune isik või asutus oleks Euroopa Komisjoni heakskiidetud volituste alusel ametisse nimetatud. Kui heaks on kiidetud enam kui üks isik, võib PSA vabalt valida, millise heakskiidetud isikutest või asutustest ta soovib nimetada sõltumatuks eksperdiks. Sõltumatu ekspert nimetatakse komisjoni heakskiidu saanud volituste projekti alusel ametisse ühe nädala jooksul alates komisjoni loa saamisest.

6) Kui komisjon lükkab tagasi kõik Prantsuse ametiasutuste ettepanekus sisalduvad kandidatuurid, kohustuvad Prantsuse ametiasutused tagama, et PSA kontsern esitab Euroopa Komisjonile vastavalt käesolevas kohustuses sätestatud tingimustele ja korrale täiendavalt vähemalt kahe isiku või asutuse kandidatuurid hiljemalt kahe nädala jooksul pärast seda, kui Euroopa Komisjon on esitanud teatise esimese ettepaneku tagasilükkamise kohta.

7) Kui Euroopa Komisjon lükkab tagasi ka Prantsuse ametiasutuste uue ettepaneku, nimetab Euroopa Komisjon sõltumatu eksperdi, kellele PSA kontsern peab komisjoni heakskiidetud volituste projekti alusel andma vajalikud volitused.

2. SÕLTUMATU EKSPERDI KOHUSTUSED JA ÜLESANDED

8) Sõltumatu ekspert peab i) aitama Euroopa Komisjonil kontrollida, et PSA kontsern täidab kohustusi, mis tulenevad 23. juuli 2013. aasta kirjast kohustuste võtmise kohta; ja ii) täitma oma kohustusi, mis tulenevad kõnealusest 23. juuli 2013. aasta kirjast kohustuste võtmise kohta. Sõltumatu ekspert peab täitma oma kohustusi lähtuvalt Euroopa Komisjoni heakskiidetud töökavast, mis võib sisaldada komisjoni nõusolekul tehtud muudatusi. Euroopa Komisjonil on õigus oma algatusel või sõltumatu eksperdi või PSA kontserni ettepanekul anda sõltumatule eksperdile ülesandeid. PSA kontsernil ei ole õigust anda sõltumatule eksperdile ülesandeid.

9) Sõltumatu eksperdi kohustus on tagada, et täidetakse ja viiakse täies ulatuses ellu kõik kohustused, mis on nimetatud 23. juuli 2013. aasta kirjas kohustuste võtmise kohta, ning veenduda, et PSA kontsern rakendab ellu 12. märtsil 2013. aastal Euroopa Komisjonile teatatud ümberkorralduskava.

10) Sõltumatu ekspert:

a) esitab esimeses tööaruandes Euroopa Komisjonile üksikasjaliku töökava, milles kirjeldatakse, kuidas ta kontrollib 23. juuli 2013. aasta kirjas kohustuste võtmise kohta sisalduvate kohustuste täitmist;

b) kontrollib, et PSA kontsern viib täies ulatuses ja nõuetekohaselt ellu ümberkorralduskava, veendudes eeskätt:

— et kontsern täidab 23. juuli 2013. aasta kirjas kohustuste võtmise kohta sisalduvaid kohustusi ja rakendab 23. juuli 2013. aasta kirjas kohustuste võtmise kohta esitatud tasakaalustusmeetmeid;

— et kontsern rakendab 23. juuli 2013. aasta kirja punktis 6 kirjeldatud kohustuste võtmise kohta sisalduvaid elujõulisuse tagamise meetmeid;

c) veendub kõigi teiste 23. juuli 2013. aasta kirjas kohustuste võtmise kohta sisalduvate kohustuste täitmises;

d) täidab kõiki teisi 23. juuli 2013. aasta kirjas kohustuste võtmise kohta temale pandud ülesandeid;

e) teeb PSA kontsernile ettepanekuid, mida ta peab vajalikuks 23. juuli 2013. aasta kirjas sisalduvate kohustuste täitmiseks;

f) võtab arvesse eeskirjadesse tehtavaid muudatusi, mis võivad mõjutada PSA kontserni likviidsust ja maksujõulisust, et jälgida peamiste asjaomaste finantsnäitajate muutumist seoses PSA kontserni ümberkorralduskavas sisalduvate prognoosidega;

g) esitab kirjaliku aruande Euroopa Komisjonile, Prantsuse ametiasutustele ja PSA kontsernile 30 päeva jooksul pärast iga kuue kuu pikkuse tööperioodi lõppemist. Euroopa Komisjon, Prantsuse ametiasutused ja PSA kontsern võivad teha ettepaneku muudatuste tegemiseks viie tööpäeva jooksul. Viie päeva jooksul pärast märkuste kättesaamist koostab sõltumatu ekspert lõpparuande, võttes võimaluse piires ja oma äranägemisel arvesse tehtud märkusi. Seejärel edastab sõltumatu ekspert oma aruande Euroopa Komisjonile ja Prantsuse ametiasutustele. Seejärel võib ta oma aruande edastada PSA kontsernile. Ta ei või mingil juhul edastada oma aruannet Prantsuse ametiasutustele või PSA kontsernile enne selle edastamist Euroopa Komisjonile. Kui sõltumatu eksperdi aruanne hõlmab teavet, mis on PSA kontserni jaoks konfidentsiaalne, peab sõltumatu ekspert edastama PSA kontsernile aruande mittekonfidentsiaalse versiooni.

Aruandes tuleb eeskätt kirjeldada nii sõltumatu eksperdi ülesannete täitmise käigus teostatud toiminguid kui ka seda, kuidas PSA kontsern täidab kohustusi, mis tulenevad kirjast kohustuste võtmise kohta. Aruanne peab Euroopa Komisjonil võimaldama veenduda, et PSA kontserni haldamine on kooskõlas 23. juuli 2013. aasta kirjast kohustuste võtmise kohta tulenevate kohustustega. Vajaduse korral võib Euroopa Komisjon määratleda täpsemalt, millist teavet ta soovib aruandes saada.

Lisaks kõnealustele aruannetele hoiatab sõltumatu ekspert komisjoni kirjalikult operatiivselt kõigist puudujääkidest 23. juuli 2013. aasta kirjas kohustuste võtmise kohta toodud kohustuste täitmisel, mille kohta tal tekivad kahtlused, edastades oma kirja mittekonfidentsiaalse versiooni ka PSA kontsernile.

3. PSA KONTSERNI KOHUSTUSED

11) PSA kontsern peab ametisaladuse nõudeid arvestades tegema sõltumatu eksperdiga koostööd ja nõudma seda ka oma nõunikelt, ta peab sõltumatut eksperti abistama ja edastama talle mis tahes teabe, mida sõltumatu ekspert võib oma ülesannete täitmiseks oma volituste piires temalt nõuda. Sõltumatule eksperdile tuleb tema ülesannete täitmiseks võimaldada piiranguteta juurdepääs mis tahes teabele, dokumentidele või arhiividele ning tal peab olema võimalus esitada küsimusi PSA kontserni kõigile juhtidele ja töötajatele. PSA kontsern peab eraldama sõltumatule eksperdile oma ettevõtte asukohas tööruumi ning kõik PSA kontserni töötajad peavad olema valmis sõltumatu eksperdiga kohtuma ja andma talle teavet, mida ta vajab oma ülesannete täitmiseks.

12) PSA kontserniga sõlmitud kokkuleppe alusel (millest kontsern ei või põhjuseta keelduda või selle sõlmimisega viivitada) ja kontserni kulul võib sõltumatu ekspert moodustada nõukogusid eeskätt õigusalaste või ettevõtte finantsküsimuste arutamiseks, kui ta leiab, et see on vajalik 23. juuli 2013. aasta kirjas kohustuste võtmise kohta sisalduvate ülesannete täitmiseks ja tingimusel, et selle nõuküsimisega seotud kulud ja muud väljaminekud jäävad mõistlikesse piiridesse. Kui PSA kontsern keeldub sõltumatul eksperdil lubamast nõukogusid moodustada, võib vastava loa anda komisjon pärast PSA kontserni seisukoha ärakuulamist. Kõnealustele nõukogudele võib ülesandeid anda üksnes sõltumatu ekspert.

4. SÕLTUMATU EKSPERDI ASENDAMINE, AMETIST VABASTAMINE JA UUE SÕLTUMATU EKSPERDI AMETISSENIMETAMINE

13) Juhul kui sõltumatu ekspert lõpetab 23. juuli 2013. aasta kirjas kohustuste võtmise kohta sisalduvate tööülesannete täitmise või mõnel muul põhjusel, nagu sõltumatu eksperdi puhul ilmnev huvide konflikt:

a) võib komisjon pärast sõltumatu eksperdi ärakuulamist kohustada PSA kontserni teda asendama;

b) võib PSA kontsern komisjoni nõusolekul sõltumatu eksperdi asendada.

14) Kui sõltumatu ekspert vabastatakse ametist käesoleva lisa 4. jao alusel, võib teda kohustada jätkama oma ülesannete täitmist kuni uue sõltumatu eksperdi ametissenimetamiseni ja kogu sõltumatu eksperdi käsutuses oleva asjakohase teabe uuele sõltumatule eksperdile üleandmiseni. Uus sõltumatu ekspert nimetatakse ametisse käesoleva lisa 1. jaos toodud menetluse kohaselt.

15) Ilma et see kahjustaks käesoleva lisa lõike 13 sätteid, ei või sõltumatu ekspert lõpetada oma ülesannete täitmist enne, kui komisjon on ta ametist vabastanud ja kui ta on täitnud kõik talle pandud kohustused. Samas võib komisjon mis tahes hetkel nõuda uue sõltumatu eksperdi ametissenimetamist, kui hilisemalt selgub, et 23. juuli 2013. aasta kirjas kohustuste võtmise kohta sisalduvaid kohustusi ei ole täies ulatuses või täielikult täidetud.