II.

(Nezakonodavni akti)

ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2016/2068

od 29. srpnja 2013.

o državnoj pomoći SA.35611 (13/C) koju Francuska namjerava provesti u korist grupe PSA Peugeot Citroën SA

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2013) 4971)

(Vjerodostojan je samo tekst na francuskom jeziku.)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon poziva zainteresiranim stranama da dostave svoje primjedbe, u skladu s navedenim člancima ([1]) i uvida u te primjedbe,

budući da:

1. **POSTUPAK**

(1) Komisija je 5. studenoga 2012. primila pritužbu poduzeća koje je željelo ostati anonimno (dalje u tekstu „anonimni tužitelj").

(2) Odlukom od 11. veljače 2013. (dalje u tekstu „odluka o spašavanju") Komisija je, zbog financijske stabilnosti, privremeno dopustila jamstvo Republike Francuske na izdanje obveznica banke Banque PSA Finance S.A. (dalje u tekstu „BPF") u nominalnom iznosu od 1,2 milijarde EUR. U tom su se kontekstu francuska tijela obvezala obavijestiti o planu restrukturiranja grupe PSA Peugeot Citroën S.A. (dalje u tekstu „PSA" ili „grupa" ili „grupa PSA") i o planu održivosti BPF-u u šesteromjesečnom razdoblju nakon odluke o spašavanju.

(3) Pismom od 12. ožujka 2013. Francuska je obavijestila Komisiju o potpori restrukturiranju grupe PSA.

(4) Komisija je pismom od 2. svibnja 2013. obavijestila Francusku o svojoj odluci o pokretanju postupka predviđenog člankom 108. stavkom 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (dalje u tekstu „UFEU") u vezi s navedenom mjerom potpore.

([1]) SL C 275, 16.11.2007., str. 18.

(5) Odluka Komisije o pokretanju postupka (dalje u tekstu „odluka o pokretanju postupka") objavljena je u *Službenom listu Europske unije* 16. svibnja 2013 ([2]). Komisija je pozvala zainteresirane strane da podnesu svoje primjedbe o predmetnoj pomoći. Komisija je 3. lipnja 2013. poslala upitnik glavnim konkurentima PSA-a.

(6) Komisija je primila primjedbe od pet zainteresiranih strana, a to su sljedeće:

i. grupe PSA, u svojstvu korisnika potpore, koja je podnijela primjedbe pismom od 13. lipnja 2013.;

ii. poduzeća koje želi ostati anonimno (dalje u tekstu „anonimna treća strana"), koje je podnijelo primjedbe pismom od 14. lipnja 2013.;

iii. konkurenata Fiat, General Motors (dalje u tekstu „GM") i Toyota, koji su podnijeli primjedbe pismima od 17., 18. i 21. lipnja 2013.

(7) Pismima od 19. i 21. lipnja 2013. Komisija je dostavila ove primjedbe Francuskoj.

(8) Pismom od 3. lipnja 2013. francuska su tijela dostavila svoje primjedbe na odluku o pokretanju postupka te svoje komentare na primjedbe trećih zainteresiranih strana u pismu od 28. lipnja 2013.

(9) Na zahtjev Komisije francuska su tijela pripremila dodatne informacije 1. i 2. srpnja 2013.

(10) Dana 4. srpnja 2013. upriličena je telefonska konferencija između službi Komisije, francuskih tijela i grupe PSA. Održana su još dva sastanka između istih strana 11. i 12. srpnja 2013. te telefonska konferencija 15. srpnja 2013. Nakon ovih sastanaka francuska su tijela dostavila informacije dopisom od 16. srpnja 2013., koje su dopunjene dopisom od 23. srpnja 2013.

2. **OPIS**

2.1. *GRUPA PSA*

(11) Grupa PSA društvo je koje kotira na burzi Euronext Paris. Grupa je 2011. prodala više od 3,5 milijuna vozila i rezervnih dijelova u svijetu (42 % izvan Europe). Prisutna u 160 zemalja, grupa PSA upravlja s jedanaest „završnih" tvornica (od kojih devet u Europskoj uniji), u kojima se sklapaju vozila, i dvanaest takozvanih „mehaničkih" tvornica, koje su specijalizirane za izradu određenih dijelova. Djelatnosti grupe obuhvaćaju i automobilsko financiranje (BPF) i opremanje automobila (Faurecia). Do prosinca 2012. PSA posjedovala je Gefco (logističke djelatnosti). Grupa PSA ostvarila je promet (dalje u tekstu „PR") od 55,4 milijardi EUR u 2012. Kretanje PR-a tijekom posljednjih pet godina prikazano je u tablici 1. u nastavku.

Tablica 1.

Promet grupe PSA u milijunima EUR

	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
Prethodni promet	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

(12) BPF je vezana banka grupe koju 100 % nadzire PSA, a koja osigurava financiranje prodaje vozila marki Peugeot i Citroën, zalihe vozila i rezervnih dijelova distribucijske mreže te klijentima grupe nudi financiranje. BPF posluje u 23 države. S prosječnim tržišnim udjelom ([3]) od 29,8 % u 2012., BPF financira velik dio potražnje za vozilima koja je proizvela grupa i igra ključnu ulogu u financiranju njezine trgovačke djelatnosti. U 2012. njezina nedospjela potraživanja iznosila su oko 23 do 24 milijarde EUR. U 2011. njezin je neto poslovni rezultat iznosio 354 milijuna EUR.

([2]) SL C 137, 16.5.2013., str. 10.

([3]) Prosječni tržišni udjel od 29,8 % prikriva razlike između tržišnog udjela u različitim segmentima. Tržišni je udjel osobito veći u segmentima B i C gdje prelazi 30 %, čak i 40 % u određenim državama. Djelatnost financiranja kupnje vozila stoga je najvažnija za ove segmente.

(13) Faurecia je proizvođač automobilske opreme u kojem je 31. prosinca 2012. PSA posjedovala 57,18 % udjela. Njegova je djelatnost uglavnom usmjerena na proizvodnju automobilskih sjedala, automobilskih unutarnjih sustava, tehnologija nadzora emisija i vanjskih sustava. U 2012. njegov je promet iznosio 17,4 milijardi EUR.

2.2. *POTEŠKOĆE NA KOJE JE NAIŠLA GRUPA PSA*

(14) Promet je grupe 2012. bio manji za 5,2 % uglavnom zbog lošeg uspjeha divizije proizvodnje automobila (pad od 10,3 % na 38,3 milijardi EUR). Neto poslovni rezultat grupe naposljetku je pokazao gubitak od 576 milijuna EUR u odnosu na dobit od 1,093 milijardi EUR ostvarenoj u 2011. Samo u diviziji proizvodnje automobila poslovni je gubitak iznosio 1,5 milijardu EUR u 2012. u odnosu na gubitak od 92 milijuna EUR u 2011.

(15) Ove teškoće proizlaze istodobno iz čimbenika koji su specifični za tržište automobila, iz učinaka ekonomskog i financijskog osiromašenja eurozone i strukturnih nedostataka grupe PSA.

2.2.1. NEPRESTANO SMANJENJE AUTOMOBILSKOG TRŽIŠTA OD 2007.

(16) Od 2007. europsko se tržište ne prestaje smanjivati. Na europskom je tržištu automobila prije 2007. prodano gotovo 18 milijuna vozila godišnje, u odnosu na 14 milijuna prodanih vozila u 2012., što predstavlja pad od 15 %.

(17) U tom je kontekstu PSA, koja je vrlo prisutna u Europi (a osobito u Južnoj Europi), zabilježila pad prodaje od 6,1 % na tom tržištu, na kojem ostvaruje 58 % svoje prodaje. Tržišni udjel grupe PSA pao je na 13,3 %, u odnosu na 14,2 % u 2010.

(18) Tako grupa PSA ne kompenzira smanjenje europskog tržišta prodajom izvan Europe. U 2012. prodaja osobnih i gospodarskih vozila u ostatku svijeta nije sama po sebi bila dostatna za kompenziranje manjeg prometa grupe na europskom tržištu.

2.2.2. STRUKTURIRANJE KONKURENCIJE KOJE NE POGODUJE PROIZVOĐAČIMA ŠIROKE PALETE AUTOMOBILA

(19) Prema francuskim tijelima, PSA se tržišno natječe:

(a) sa svim ostalim proizvođačima široke palete automobila: proizvođači široke palete *premium* vozila (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen) te drugim proizvođačima široke palete automobila poput Forda, Fiata, Škode, Seata i Honde;

(b) sa svim specijaliziranim proizvođačima automobila (Audi, BMW, Mercedes itd.) koji sve više teže razvoju *premium* proizvoda u svim segmentima i tako zalaze u osnovno tržište proizvođača široke palete automobila;

(c) s novim proizvođačima automobila, koji su sve uspješniji u segmentima koji se uglavnom nalaze u sredini ponude (Hyundai, Kia itd.).

(20) Ukratko, prema francuskim tijelima, prirodno tržište proizvođača široke ponude automobila bilo bi napadnuto „odozgo”, to jest od strane specijaliziranih proizvođača automobila iz vrha ponude koji ciljaju na nove segmente (npr. Audi A1…) te „odozdo”, to jest od strane proizvođača automobila sredine/dna ponude, osobito korejskih, kao što su Hyundai-Kia, koji se žele uspeti na više mjesto ponude proizvoda.

2.2.3. STRUKTURNI NEDOSTACI GRUPE PSA

(21) Više od polovine (53 % u 2011.) automobila grupe PSA proizvodi se u Zapadnoj Europi, gdje su cijene radne snage veće nego u ostatku svijeta. Odnosno, kod PSA-a faktor cijene rada predstavlja više od [20–30] * % ukupne cijene. Uz to, glavnina osoblja koje radi na istraživanju i razvoju (dalje u tekstu „IR”) u strukturi grupe nalazi se u Francuskoj, što podrazumijeva visoke troškove osoblja.

* Povjerljiva informacija

(22) Grupa je zakasnila i u području „IR"-a u odnosu na svoje konkurente, a osobito u području standardiziranja sastavnih dijelova.

(23) Naposljetku, PSA ima slabiji imidž i manje je poznat u odnosu na njemačke *„premium"* proizvođače automobila.

(24) Poteškoće grupe, a osobito njezine divizije proizvodnje automobila, isto se tako neposredno odražavaju na BPF (i obratno). Naime, teškoće vezane banke grupe proizlaze uglavnom iz teškoća grupe kroz povezanost njihovih rejtinga. Smanjenje rejtinga PSA-a ima za posljedicu smanjenje rejtinga BPF-a, uslijed čega joj je otežan pristup tržištima radi refinanciranja. Dakle, prvenstveni značaj BPF-a u podržavanju je automobilske djelatnosti grupe PSA. Financirala je 2012. 29,8 % prodaje koju je ostvarivao proizvođač automobila te 100 % prodaje europskih koncesionara. Znatno smanjenje BPF-ove mogućnosti financiranja (i povezano smanjenje davanja zajmova) time su utjecali na pad aktivnosti divizije proizvodnje automobila. Mehanizam određivanja rejtinga (*„rating"*) može potaknuti začarani krug koji dovodi do dodatnog smanjenja izvora financiranja BPF-a, što bi zatim utjecalo na prodaju grupe PSA kroz smanjenje kreditiranja, i tako dalje.

2.3. *MJERE POTPORE*

2.3.1. DRŽAVNO JAMSTVO NA IZDANJA OBVEZNICA BPF-a

(25) Da bi grupa PSA mogla provesti svoj plan restrukturiranja, francuska joj je Vlada odlučila dati jamstvo koje pokriva dugoročne obveznice BPF-a izdane najranije na dan sklapanja ugovora o jamstvu ili na dan odobrenja Europske komisije, a najkasnije 31. prosinca 2016. („jamstvo").Povezano s tim, ugovor o jamstvu na prvi poziv potpisat će, s jedne strane, Republika Francuska, a s druge, grupa PSA, uz odgodni uvjet odobrenja Europske komisije na temelju članaka 107. i 108. UFEU-a. Nakon zaključenoga prvog ugovora o privremenom jamstvu za tranšu iznosa od 1,2 milijarde EUR glavnice na temelju Odluke Komisije od 11. veljače 2013. kojom se odobrava potpora spašavanju, francuska tijela planiraju zaključiti s grupom PSA drugi ugovor o jamstvu za preostalu tranšu za nedospjela potraživanja čiji je najveći iznos utvrđen na 5,8 milijardi EUR glavnice.

(26) Članak 85. izmjena i dopuna za 2012. Zakona o financijama br. 2012-1510 od 29. prosinca 2012. dopušta ministru gospodarstva da uz naplatu dâ državno jamstvo za dužničke vrijednosne papire koje je izdala BPF između 1. siječnja 2013. i 31. prosinca 2016. Jamstvo će pokrivati nova izdanja dugoročnih obveznica BPF-a. Na taj će način pogodovati neosiguranima dužničkim vrijednosnim papirima koje je izdao BPF, nakon datuma kada je Komisija odobrila uspostavljanje jamstva, a najkasnije 31. prosinca 2016. Ovi će vrijednosni papiri imati ugovorni rok dospijeća od najmanje trideset i šest mjeseci od dana njihova izdavanja.

(27) Francuska tijela kažu da se utvrđeni najveći iznos jamstva potrebnoga grupi PSA temelji na analizi sadašnje strukture bilance BPF-a (a osobito strukture financiranja BPF-a) te na predviđanjima budućih potreba za financiranjem 2013.–2016., koje su utvrdila francuska tijela na temelju sljedećih pretpostavki:

(a) pretpostavlja se da ukupan, gotovo stalan iznos nedospjelih potraživanja od oko 24–25 milijardi EUR dopušta održavanje prodaje automobila grupe PSA;

(b) rast sekuritizacije u financiranju BPF-a, kojom se djelomice kompenzira smanjenje blagajničkih zapisa/potvrda o depozitu (*impact rating* A-3/P-3);

(c) obnavljanje linija bankovnog financiranja omogućilo je BPF-u da potvrdi 11,6 milijardi EUR srednjoročnog bankovnog kredita u siječnju 2013., osobito s odobrenim novim sindiciranim kreditom od 4,1 milijarde EUR s rokom dospijeća od 5 godina, obnavljanje većine svojih bilateralnih bankovnih linija, produljenje *revolving* kreditne linije s glavnicom od 1,2 milijarde EUR s produljenim rokom dospijeća do siječnja 2016. te istodobno produženje kreditne linije za 1,8 milijardi EUR do prosinca 2015. (vidi pojedinosti u uvodnoj izjavi 31. navedenoj u nastavku);

(d) Korištenje depozita od 2013.

(28) Prema francuskim tijelima, o naknadi jamstva bilo je odlučeno na način da bude dano po tržišnoj cijeni na temelju kriterija smjernica Unije o potpori spašavanju i restrukturiranju poduzeća u teškoćama ([4]) (dalje u tekstu smjernice za „spašavanje i restrukturiranje") i priopćenja Komisije o primjeni članaka 87. i 88. Ugovora o osnivanju Europske zajednice (koji su postali članci 107. i 108. UFEU-a) na državne potpore u obliku jamstava ([5]). Priopćenje o jamstvima predviđa da, ako nema odgovarajuće referentne premije na jamstvo na financijskim tržištima, ukupan financijski trošak zajma za koji se daje jamstvo, uključujući i kamatnu stopu i uplaćenu premiju, mora biti uspoređeno s tržišnom cijenom nekog sličnog zajma za koje nije dano jamstvo.

(29) Francuska tijela kažu da je u svrhu utvrđivanja visine državne naknade država namjeravala djelovati u skladu s logikom *pari passu* s bankama koje sudjeluju u New Club Dealu, sporazumu između BPF-a i njegovih banaka zajmodavateljica. Stoga je trošak rizika koji su procijenile banke izračunan na temelju ukupnog povrata kreditne linije za likvidnost New Club Deala korigiran kako bi se uzele u obzir razlike između uloženih sredstava likvidnosti i jamstva. Naknada za državno jamstvo tako je utvrđena na 260 baznih bodova.

(30) BPF je u vlastito ime izdao obveznice za koje postoji sekundarno tržište. U tablici 2. u nastavku prikazani su srednji prinosi postojećih obveznica BPF-a s rokom dospijeća oko tri godine za jednomjesečno razdoblje koje prethodi objavi mjere potpore grupi u tisku ([6]). Prinos hipotetske obveznice s rokom dospijeća od točno tri godine interpoliran je na osnovi prinosa obveznica BPF-a s rokom dospijeća koji je najbliži trogodišnjem roku na svaki zadani datum. Naposljetku, u tablici 2. prikazane su i razine prinosa državnih obveznica s rokom dospijeća od tri godine.

Tablica 2.

Prinosi na sekundarnom tržištu

(%)

	Na dan 16.10.2012.	Srednja vrijednost 16.9.–16.10.
Dospijeće obveznica: 25.9.2015.	5,04	5,52
Dospijeće obveznica: 24.6.2015.	4,84	5,57
Dospijeće obveznica: 25.2.2016.	5,37	6,23
Hipotetska obveznica s rokom dospijeća od 3 godine (interpolirani prinosi)	5,09	5,54
Državna obveznica (OAT) s rokom dospijeća od 3 godine	0,34	0,39

(31) Potkraj prosinca 2012. BPF je ugovorio dva nova zajma sa svim bankama koje su prihvatile odobriti BPF-u:

(a) sredstva likvidnosti kroz dugoročne zajmove u iznosu od 4 milijarde EUR (dalje u tekstu „New Club Deal");

(b) bilateralne kreditne linije u visini od 4,6 milijardi EUR;

(c) proširenje za dvije „*back-up*" linije (koje nisu namijenjene povlačenju) u iznosu od 3 milijarde EUR.

Ukupna obveza tih banaka tako iznosi 11,6 milijardi EUR. Prema informacijama koje je dostavila Francuska, povlačenje kreditnih linija iz New Club Deala bilo bi uvjetovano davanjem državne potpore ([7]).

([4]) SL C 244, 1.10.2004., str. 2.
([5]) SL C 155, 20.6.2008., str. 10.
([6]) Tisak je izvijestio o namjeri države da primijeni mjeru potpore 17. listopada 2012.
([7]) Prema primjerima iz Indikativnog pisma namjere (Term sheet) koje je dala Francuska 7. siječnja 2013.:„Povlačenja koja podliježu izglasavanju Plana francuske državne potpore od strane Parlamenta Republike Francuske (odobravanje plana prema zakonu Republike Francuske)".

(32) BPF je 25. ožujka 2013. izdao obveznice u iznosu od 1,2 milijarde EUR uz državno jamstvo. Ova obveznica s kuponom od 0,625 %, pokazuje prinos od 0,664 %, odnosno 24 bazna boda više od državnih obveznica (OAT) s trogodišnjim dospijećem.

(33) Komisija je kvantificirala element potpore u uvodnoj izjavi 51. odluke o spašavanju, koji se kreće u rasponu od 91,8 milijuna EUR do nominalnog iznosa izdanih obveznica od 1,2 milijarde EUR. Francuska tijela navode da su, na temelju metodologije korištene pri donošenju Odluke o spašavanju, dobiveni rezultati u pogledu elementa potpore sadržane u mjeri:

Tablica 3.

Izračun elemenata pomoći u obveznicama uz jamstvo

Interpolirani trogodišnji podaci Razlika od 24 bazna boda u odnosu na državu	Spot	Srednja vrijednost obveznih prinosa	
	16.10.2012.	12.7.–16.10.	16.9.–16.10.
Državna obveznica (OAT) s rokom dospijeća od 3 godine	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Procijenjeni *spread* na državne obveznice nakon jamstva	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Kamatna stopa BPSA nakon jamstva (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Trošak jamstva (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Procijenjeni ukupan trošak izdanja obveznica uz jamstvo (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Interpolirani trogodišnji prinos na sekundarnom tržištu BPSA	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Iznos nastale državne potpore (u milijunima EUR)	401	429	486

Izvor: BNP Paribas Global Markets, Datastream

(34) Francuska tijela smatraju da Komisija uzima osobito nepovoljno referentno razdoblje u pregledu prethodnih prinosa na obveznice BPF-a. Razdoblje od 12. srpnja do 16. listopada 2012., to jest od dana kada su objavljene teškoće grupe PSA uz plan reorganizacije, pružilo bi, prema francuskim tijelima, bolju procjenu prinosa obveznice.

2.3.2. POTPORA PROJEKTU „50CO_2CARS"

(35) Državna financijska sredstva koje Francuska namjerava dodijeliti projektu „50CO_2Cars" u skladu su s programom „budućih investicija" koji je uspostavljen Izmjenama i dopunama Zakona br. 2010-237 od 9. ožujka 2010. Agencija za okoliš i gospodarenje energijom (dalje u tekstu „AZOGE") jedan je od operatora ([8]) koje je ovlastila država za upravljanje kreditima koji se dodjeljuju budućim investicijama. Ukupan proračun kojim raspolaže AZOGE iznosi 2,65 milijardi EUR.

(36) U okviru budućih investicija, projekt „50CO_2Cars" u skladu je s akcijom „Vozilo budućnosti", koja nastoji iskušati i promicati tehnologije i organizacije koje manje troše energiju i ispuštaju manje stakleničkih plinova. Unutar ove akcije odabrani su različiti tehnološki sklopovi u okviru dva Poziva za iskazivanje interesa (dalje u tekstu „PII"):

(a) Nova obitelj vrlo energetski učinkovitih dizelskih motora i mjenjač DCT odabrani su u okviru PII-ja „Pogonski sustav i dodatni sustavi vozila s termičkim motorom" (dalje u tekstu „PII br. 1").

([8]) Vidi popis operatora, kako je utvrđen člankom 8. prethodno navedenog Zakona br. 2010-237 i Odlukom br. 2010-442 od 3. svibnja 2010.

(b) Tehnologija električne hibridacije odabrana je u okviru PII-ja „Pogonski sustavi, dodatni sustavi i sustavi pohrane reverzibilne energije za električna i hibridna vozila" (dalje u tekstu „PII br. 2").

(37) Akcija „Vozilo budućnosti" pokrivena je osobito programom potpore SA.32466 (2011/X) ([9]) koji je izuzet od prijave na temelju Opće uredbe o skupnom izuzeću ([10]) (dalje u tekstu „OUSI").

(38) Francuske su vlasti dostavile pojedinosti i oblik javnog financiranja koja će primiti svaki partner projekta s popisa. Osim za vodeću PSA, iznosi javnog financiranja koji je na raspolaganju za provedbu projekta „$50CO_2$Cars" manji su od pragova pojedinačne prijave određenih člankom 6. stavkom 1. točkom (e) OUSI-ja za sve druge partnere (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON i IC2MP). Iako javna financiranja predstavljaju državnu potporu u smislu članka 107. UFEU-a ([11]), ona su već pokrivena prethodno navedenim programom potpora koji je izuzet od prijave SA.32466 (2011/X).

(39) Nasuprot tome, u skladu s člankom 1. stavkom 6. točkom (c), OUSI se ne primjenjuje na potpore poduzećima u teškoćama, koju definiciju zasigurno zadovoljava grupa PSA barem od 17. listopada 2012. što je datum kada su francuska tijela najavila svoju namjeru davanja jamstva grupi PSA. Potpora koju država predviđa dodijeliti grupi PSA u svrhu potpore projektu „$50CO_2$Cars" ne može stoga biti pokrivena programom potpora SA.32466 (2011/X) ni biti predmetom pojedinačne prijave na temelju Smjernica Zajednice o državnim potporama za istraživanja, razvoj i inovacije ([12]) (dalje u tekstu „Smjernice IRI") ([13]).

(40) Radi administrativnog pojednostavljenja, troškovi aktivnosti grupe PSA u okviru projekta „$50CO_2$Cars" kategorizirane su na isti način kao i u pogledu drugih partnera, to jest koristeći kategorije koje predviđa OUSI (koje se podudaraju s onima iz Smjernica IRI).

(41) PSA će stoga provesti aktivnosti označene kao ([14]) temeljno istraživanje (dalje u tekstu „TI"), industrijsko istraživanje (dalje u tekstu „II") i eksperimentalni razvoj (dalje u tekstu „ER") u visini prihvatljivih troškova navedenih u tablici 4. u nastavku:

Tablica 4.

Troškovi projekta $50CO_2$Cars po vrstama aktivnosti IR (u tisućama EUR)

Troškovi	Ukupni	Prihvatljivi ([1])	TI	II	ER
PII br. 1	[260–330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
PII br. 2	[50–110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Ukupno	**[300–400]***	**304 593,48**	**1 328,79**	**175 567,54**	**127 697,15**

([1]) Troškovi projekta „$50CO_2$Cars" raspoređeni su u kategorije IR koje su utvrđene člankom 31. stavkom 5. OUSI-ja (koje odgovaraju kategorijama iz točke 5.1.4. Smjernica IRI).

(42) Potpore u ukupnom iznosu od 85,9 milijuna EUR koje država namjerava dodijeliti grupi PSA u ovom dijelu plana restrukturiranja bit će dodijeljene u obliku subvencija (u iznosu 24,5 milijuna EUR) te povratnog predujma (u iznosu 61,4 milijuna EUR). Po intenzitetu odgovaraju stopi pokrivenosti 100 % prihvatljivih troškova TI-a, 30 % aktivnosti II-a i 25 % aktivnosti ER-a.

([9]) SL C 78, 11.3.2011., str. 33.
([10]) Uredba Komisije (EZ) br. 800/2008 od 6. kolovoza 2008. o ocjenjivanju određenih kategorija potpora sukladnima sa zajedničkim tržištem u primjeni članaka 87. i 88. Ugovora (Opća uredba o skupnom izuzeću), SL L 214, 9.8.2008., str. 3.
([11]) S tim u vezi, Komisija posebno podsjeća da javno financiranje (negospodarskih) neovisnih aktivnosti istraživanja istraživačkih organizacija ne sadržava element državne potpore.
([12]) SL C 323, 30.12.2006., str. 1.
([13]) Vidi osobito točku 2.1., posljednji stavak Smjernica IRI: „Potpore za istraživanje, razvoj i inovacije u korist poduzeća u teškoćama u smislu smjernica Zajednice o državnim potporama za spašavanje i restrukturiranje poduzeća u teškoćama isključene su iz područja primjene ovih smjernica."
([14]) U smislu definicija iz članka 30. stavaka 1., 2. i 3. OUSI-ja (koje se podudaraju s definicijama iz članka 2. stavka 2. točaka (e), (f) i (g) Smjernica IRI).

(43) Kada je posebno riječ o povratnim predujmima, njihovo će se diskontiranje provoditi po važećoj referentnoj stopi iz siječnja 2012. kada je donesena odluka o dodjeli potpore: 3,07 % za Francusku. Vraćat će ih PSA-u prema različitim pravilima za svaki PII.

(44) U pogledu dijela projekta koji se odnosi na PII br. 1, moguće su tri arhitekture hibridacije te se istodobno ocjenjuju: prema mjenjaču eDCT, prema strani motora na kojoj se nalazi sustav prijenosa i prema strani motora na kojoj je sustav prijenosa sa slobodnim koloturom. Dijagram povrata koji će, naposljetku, ovisiti o arhitekturi koja će biti odabrana tijekom jedne od odlučujućih etapa projekta, izgledat će na jedan od sljedećih načina:

(a) Ako bude odabrana hibridacija kroz mjenjač eDCT, povrat će se temeljiti na dvije jedinice proizvodnje:

— [10–20]* EUR po proizvedenom dizelskom motoru snage 40/50 kW i 70 kW nakon [500 000–600 000]*-og proizvedenog komada, na način da taj dio predujma bude vraćen za četiri godine u točnom iznosu, po diskontiranoj vrijednosti na temelju nominalnoga proizvodnog scenarija. Nakon što vrati 100 % diskontiranog iznosa grupa PSA nastavit će vraćati iznos umanjen za [3–6] EUR po proizvedenom motoru tijekom [1–3] godine.

— [30–40]* EUR po proizvedenom mjenjaču eDCT nakon [50 000–60 000]*-og proizvedenog komada, na način da taj dio predujma bude vraćen za pet godina u točnom iznosu, po diskontiranoj vrijednosti na temelju nominalnoga proizvodnog scenarija. Nakon što vrati 100 % diskontiranog iznosa grupa PSA nastavit će vraćati iznos umanjen za [5–10] EUR po proizvedenom mjenjaču eDCT.

(b) Ako bude odabrana hibridacija kroz stranu motora na kojoj se nalazi sustav prijenosa, jedina jedinica proizvodnje za potrebe povrata bit će dizelski motor snage 40/50 kW i 70 kW, za koji će PSA platiti [10–20] * EUR po proizvedenom komadu od [500 000–600 000]*-og proizvedenog komada do potpunog povrata diskontiranog iznosa (oko [0–5]* godina u nominalnom scenariju), zatim [5–10]* EUR po komadu.

(c) Ako bude odabrana hibridacija na strani motora sa sustavom prijenosa sa slobodnim koloturom, povrat će isto tako biti izračunan na temelju jedinice proizvodnje dizelskog motora snage 40/50 kW i 70 kW: PSA će platiti [20–30]* EUR po proizvedenom komadu od [500 000–600 000]* og proizvedenog komada do potpunog povrata diskontiranog iznosa (oko [0–5]* godina u nominalnom scenariju), zatim [5–10]* EUR po komadu.

(45) U pogledu dijela projekta koji se odnosi na PII br. 2 povrat će se temeljiti na jedinici proizvodnje električnoga pogonskog sustava: PSA će platiti [20–30]* EUR po proizvedenom komadu od [500 000–600 000]*og proizvedenog komada do potpunog povrata diskontiranog iznosa (oko [5–10]* godina u nominalnom scenariju), zatim [5–10]* EUR po komadu.

(46) Francuska tijela smatraju da takva pravila omogućavaju povrat predujma u diskontiranom iznosu u scenariju povoljnog ishoda projekta koji se temelji na opreznim i razboritim pretpostavkama, dok će u slučaju djelomičnog neuspjeha povrat biti razmjeran stupnju uspjeha projekta.

2.4. *PLAN RESTRUKTURIRANJA GRUPE PSA*

(47) Plan restrukturiranja nastavlja se na mjere smanjenja troškova koje su predočene 26. listopada 2011. (smanjenje troškova za 800 milijuna EUR, koje je dovelo do ukidanja 2 500 radnih mjesta u Europi) te 15. veljače 2012. (dodatne mjere u visini od 200 milijuna EUR).

(48) Plan restrukturiranja sadržava tri vrste mjera: industrijsko restrukturiranje, smanjenje administrativne strukture grupe i provedba istraživačko-razvojnog projekta „$50CO_2$Cars”. Iako grupa PSA posluje u brojnim zemljama svijeta, mjere restrukturiranja uglavnom se odražavaju na Francusku u kojoj je koncentrirana glavnina proizvodnih pogona grupe.

2.4.1. MJERE RESTRUKTURIRANJA INDUSTRIJSKE PROIZVODNJE

(49) Glavne se mjere odnose na pogone u Francuskoj: zatvaranje tvornice u Aulnayu i znatno smanjenje kapaciteta tvornice u Rennesu, što ima za posljedicu ukidanje 4 400 radnih mjesta. Ove su dvije mjere u skladu s općim planom optimiranja PSA-ovih proizvodnih pogona.

(50) Zbog svoje povijesne pozicije u segmentu gradskih polivalentnih vozila (dalje u tekstu „segment B") PSA ima velike proizvodne kapacitete u tom segmentu: u Francuskoj (Aulnay, Poissy i Mulhouse), u Španjolskoj (Madrid) i u Slovačkoj (Trnava). Unatoč prilagodnim mjerama koje se provode od početka 2000. (zatvaranje tvornice u Rytonu (Velika Britanija) 2006. i smanjenje kapaciteta tvornice u Aulnayu 2008.), njezini proizvodni kapaciteti i dalje su prekomjerni u segmentu B. Zatvaranje tvornice u Aulnayu imat će za posljedicu smanjenje proizvodnje za 155 000 vozila godišnje modela 208, C3 i DS3 u odnosu na organizaciju koja je uspostavljena 2012., što će odgovarati maksimalnom smanjenju kapaciteta za 232 000 vozila godišnje te koncentraciji proizvodnje segmenta B u pogonima u Poissyju, Mulhouseu i Trnavi. Prema francuskim tijelima, ova će mjera trajno smanjiti kapacitet u segmentu B te dovesti do znatne uštede fiksnih troškova na razini grupe (procijenjene na [100–200]* milijuna EUR godišnje).

(51) Pogon u Rennesu sada je namijenjen proizvodnji vozila segmenata D i E ([15]). Suočava se sa stalnim padom potražnje, a osobito u pogledu limuzina segmenta D. Prijelaz s 2,5 smjene na 2, ukidanje noćne smjene i mini-proizvodne linije omogućit će, prema francuskim tijelima, ograničenje proizvodnje samo na Peugeot 508 (limuzina i karavan) te C5 (limuzina i karavan).

(52) Aktivnost IR-a bit će stoga smanjena (10 %), a smjene će biti ograničene samo na održavanje pogona (ukidaju se razvojne zadaće koje su korisne za glavnu djelatnost grupe).

(53) PSA se nada da će tako povećati učinkovitost svoje europske proizvodnje, posebno zahvaljujući boljoj iskorištenosti postojećih kapaciteta i većoj specijaliziranosti pogona koji će proizvoditi samo jedan ili dva segmenta. Cilj je takve reorganizacije smanjiti za oko [200–300]* do [200–300]* EUR prosječnu cijenu svakog vozila.

2.4.2. MJERE KOJE SE ODNOSE NA ADMINISTRATIVNU STRUKTURU GRUPE PSA

(54) Grupa PSA predviđa reorganizaciju administrativnih službi i svih svojih uprava. Ova će reorganizacija imati za posljedicu ukidanje ukupno 3 586 radnih mjesta.

(55) Istodobno te zahvaljujući mjerama restrukturiranja PSA je najavio plan ušteda od 1 milijarde EUR, koje se odnose i na nabavu (400 milijuna EUR) i na fiksne troškove (600 milijuna EUR) te na seriju akcija povezanih s industrijskim djelatnostima, IR i općim troškovima, što će se provesti u savezu s GM-om.

2.4.3. IR PROJEKT „50CO_2CARS"

(56) U sklopu svojeg industrijskog restrukturiranja grupa PSA predviđa i nove hibridne tehnologije koje će, prema francuskim tijelima, pridonijeti ponovnoj uspostavi održivosti. Naime, u slučaju da uspije, taj IR projekt omogućit će grupi PSA da ovlada širokom proizvodnjom hibridnih dizelskih vozila iz segmenta B (težine između 900 kg i 1,3 tone) te tako diverzificira proizvodnju u segmentu djelatnosti koji je nositelj rentabilnosti. Europski potrošači daju prednost dizelskim motorima, no kasnije bi glavni dijelovi ([16]) hibridnih sustava mogli biti prilagođeni bazama benzinskih motora jednake snage te se proizvoditi u svjetskim razmjerima.

(57) Cilj tog IR projekta nazvanog „50CO_2Cars" jest projektirati i proizvesti hibridni pogonski sustav (nepunjiv) namijenjen segmentu B, koji bi omogućio da se emisije CO_2 (dalje u tekstu „g CO_2/km") ovih vozila dugoročno smanje na 50 grama po kilometrute, posljedično, dovesti obiteljska vozila (segment C) na 65 g CO_2/km. Cilj je projekta učiniti ovu tehnologiju ekonomski pristupačnijom većem broju ljudi.

([15]) Segmenti D i E odgovaraju vozilima „obiteljskog", „cestovnog", „jednovolumenskog" i „terenskog" tipa, čije se dimenzije u Europi kreću u prosjeku od 4,40 do 5 metara. Vozila Peugeot 508 limuzina, 508 SW, 807, 4007 i vozila Citroën C5 Berline, C5 karavan, DS5, C8, C-Crosser i C6 nalaze se u ovom segmentu.

([16]) Akumulator za skladištenje energije, električni motor i njegova kontrolna elektronika te pretvarač napona omogućavaju raspolaganje dvonaponskom mrežom.

(58) Tehnički gledano, projekt će povezati novu obitelj energetski visokoučinkovitih dizelskih motora, motorizirani mjenjač s dvostrukom spojkom koji je kompatibilan s hibridacijom („DCT") te tehnologiju električne hibridacije po niskoj cijeni.

(59) PSA će biti na čelu IR konzorcija koji će provoditi projekt „50CO_2Cars".

(60) Ovaj će konzorcij okupiti i industrijske i akademske partnere: pet velikih poduzeća (Delphi, Mann & Hummel, Valeo i Rhodia), jedno malo i srednje poduzeće (CTI), jedno udruženje (IRMA) i četiri istraživačke organizacije (IFPEN, LACCO, IRCELYON i IC2MP).

2.4.4. POSLOVNI PLAN GRUPE PSA

(61) Poslovni plan grupe PSA pokriva razdoblje 2013.–2017. Francuska su tijela navela da će neto poslovni rezultat grupe, prema srednjem scenariju, biti pozitivan od 2014., s [1 200–2 000]* milijuna EUR, odnosno [1–5]* % prometa. Poboljšanje održivosti bit će uglavnom posljedica unutarnjih mjera koje sadržava plan restrukturiranja. Temelji se, s jedne strane, na znatnom smanjenju troškova proizvodnje i unapređenju novčanog toka, a, s druge strane, na pretpostavci zemljopisnog koncentriranja djelatnosti grupe PSA. Cilj je postići 2015. da se 50 % prodaje grupe ostvaruje izvan Europske unije, čime bi se mogli iskoristiti potencijali rasta u tim dijelovima svijeta (posebno Kine, Brazila itd.).

(62) Francuska su tijela podnijela poslovni plan grupe PSA do 2017. Plan se temelji na pretpostavkama o veličini europskog tržišta i tržišnog udjela grupe PSA. Ove pretpostavke odražavaju procjene koje je dao Institut *IHS Global Insight*.

(63) U pogledu veličine europskog tržišta, očekuje se, prema francuskim tijelima, pad od 2,2 % u 2013., dok bi se trebao zabilježiti rast od 6 % godišnje u 2014. i 2015., nakon čega slijedi rast od 3 % godišnje u 2016. i 2017. Tržišni udjeli grupe PSA dosegnut će [12–15]* % u 2013., [13–16]* % u 2014. i [11–15]* % u 2015., 2016. i 2017.

(64) Poslovni plan razmatra više scenarija. U „srednjem scenariju" neto poslovni rezultat grupe PSA bio bi pozitivan od 2014., s [1 200–2 000]* milijardi EUR, odnosno [1–5]* % prometa grupe. Dosegnuo bi [3 000–3 800] milijardi EUR 2017., odnosno [2–6]* % prometa grupe PSA. Prema francuskim tijelima, takva razina rentabilnosti dopustila bi grupi PSA da dobije dovoljan rejting koji bi osigurao njezino samostalno refinanciranje na tržištu. Bolji rejting grupe automatski bi se odrazio na rejting BPF-a.

(65) Predviđeni su i alternativni scenariji. U jednom se „nepovoljnom" scenariju prodaja grupe PSA smanjuje (u odnosu na „srednji" scenarij) za 100 000 dodatnih vozila godišnje u Europi od 2013. U jednom „povoljnom" scenariju prodaja grupe PSA u Europi zabilježila bi rast od oko 100 000 vozila godišnje od 2013. Prema predstavljenom poslovnom planu, neto poslovni rezultat grupe PSA u cjelini, uključujući i u nepovoljnom scenariju, bit će pozitivan od 2014. (oko [1–5]* % prometa grupe PSA) te će dosegnuti [2–6]* % u 2017. Međutim, može se primijetiti da predviđanja grupe PSA prikazuju snažan rast prometa izvan Europe, to jest na tržištima koja bilježe rast. Ova pretpostavka objašnjava da, unatoč pesimističnim predviđanjima u pogledu europskog tržišta, grupa PSA predmnijeva rast svoje prodaje: njezin je cilj ostvariti 50 % prodaje 2015. izvan Europe.

(66) Budući da se radi o razvoju proizvodnih kapaciteta grupe PSA, francuska su tijela izradila dvije tablice u kojima se spominje Harbourova ([17]) stopa iskorištenosti svake tvornice, prije i nakon restrukturiranja grupe. Ove su stope iste, uz izuzetak tvornice u Poissyju. Francuska su tijela navela da se održivost svakog pogona ne može mjeriti neovisno o održivosti grupe PSA. Suprotno tome, trebalo bi općenito ispitati automobilsku djelatnost grupe PSA u svakom tržišnom segmentu. I dalje prema francuskim tijelima, svaki pogon ima portfelj vozila koja potencijalno može proizvoditi. Ako određeni pogoni imaju niže ili više stope iskorištenosti, uglavnom se radi o poznatim i kontroliranim razlikama koje su povezane sa životnim ciklusom proizvoda.

([17]) Kapacitet „Harbour" odgovara standardu koji se koristi u industriji. Pretpostavlja da u svakoj tvornici rade dvije smjene po 8 sati na dan, 235 dana godišnje. Harbourova stopa iskorištenosti označava broj stvarno proizvedenih vozila u svakoj tvornici u odnosu na kapacitet „Harbour".

Tablica 5.

Predviđeni promet grupe PSA u tri scenarija grupe PSA (u milijunima EUR)*

	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Srednji scenarij	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]
Nepovoljni scenarij (razlika od – 100 000 vozila godišnje)	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]
Nepovoljni scenarij (razlika od + 100 000 vozila godišnje)	[57 000–62 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]	[65 000–70 000]

Tablica 6.

Predviđeni promet divizije proizvodnje automobila u tri scenarija (u milijunima EUR)*

	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Srednji scenarij	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]
Nepovoljni scenarij (razlika od – 100 000 vozila godišnje)	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]
Nepovoljni scenarij (razlika od + 100 000 vozila godišnje)	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]

2.4.5. KOMPENZACIJSKE MJERE KOJE SU PRVOTNO PREDSTAVILA FRANCUSKA TIJELA

(67) Grupa PSA najavila je mjere restrukturiranja kojima će smanjiti svoje proizvodne kapacitete i svoju prisutnost na tržištu, osobito zatvaranje svoje tvornice u Aulnayu (koja zapošljava 3 000 ljudi) te znatno smanjenje kapaciteta svoje tvornice u Rennesu, što će dovesti do smanjenja broja zaposlenih za oko 1 400. Jednako tako, provode se ili su provedeni prijenosi rentabilne imovine, osobito otvaranje kapitalu GEFCO-a, prijenos određene nepokretne imovine i prijenos društva za iznajmljivanje automobila Citer. Grupa PSA najavila je i smanjenje investicijskih troškova, što će smanjiti njezin proizvodni kapacitet u odnosu na prvotno predviđeni, prije početka teškoća.

(68) Osim toga, francuska su tijela predložila sljedeće kompenzacijske mjere:

— dodatno smanjenje CAPEX-a („*kapitalnih izdataka*") (2.4.5.1.),

— napuštanje kapaciteta tvornice Sevelnord u korist konkurenta (2.4.5.2.),

— povlačenje iz razvoja i proizvodnje hibridne *plug-in* (2.4.5.3.) tehnologije,

— određivanje najmanjeg tržišnog udjela BPF-a (2.4.5.4.).

Ove bi mjere bile pridružene mjerama restrukturiranja koje su bile predviđene prvotnim srednjoročnim planom ([18]) (dalje u tekstu „SRP") 2012.

2.4.5.1. ***Dodatna smanjenja ulaganja grupe PSA***

(69) Dodatna smanjenja (u odnosu na prvotni SRP 2012.) CAPEX-a predviđena su u visini od 300 milijuna EUR u 2013. i 500 milijuna EUR godišnje u 2014. i 2015. Plan 2013.–2015. (CAPEX i IR) tako je sveden s 9,9 milijardi EUR na 8,6 milijardi EUR, što predstavlja pad od 13 %. Taj je iznos manji za 27 % u odnosu na prosjek 2011.–2012.

([18]) Srednjoročni plan dokument je koji koristi financijska uprava grupe PSA za predstavljanje predviđenih rezultata grupe u idućim godinama.

(70) Ulaganja PSA-a bila bi tako smanjena u prosjeku s 3,3 milijarde EUR godišnje na 2,86 milijardi EUR godišnje. Ovo smanjenje od 1,3 milijarde EUR odnosit će se većinom (više od 80 %) na automobilsku djelatnost grupe u Europi.

(71) Prema francuskim tijelima, smanjenje CAPEX-a znatno bi osakatilo sposobnost grupe PSA da bude kompetitivna snaga na tržištu. Dodatno smanjenje određenih ulaganja IR-a i CAPEX-a dovelo bi i do drugih velikih negativnih posljedica po PSA-u. Posebno bi bila znatno oštećena sposobnost grupe PSA da:

(a) udovolji očekivanjima određenih kategorija kupaca koja su posebno vezana za učinak palete proizvoda i za tehnologije čiju će primjenu grupa PSA napustiti;

(b) reagira na konkurentska razvojna postignuća;

(c) sama industrijalizira određene privlačne tehnologije koje će morati kupiti od konkurenata nauštrb svojih marža;

(d) koristi određene porezne poticanje, poput onoga na CO_2 itd.

(72) To bi se smanjenje očitovalo:

— prestankom proizvodnje modela Citroën C6 31. prosinca 2012. i neobnavljanjem modela Peugeot 607 (segment E) (a);

— prijevremenim prestankom proizvodnje vozila Bipper/Nemo 2015., dvije godine ranije i neobnavljanjem proizvodnje ovih vozila (segment B LCV) (b);

— napuštanjem dizelskih motora zapremine veće od 2 litre (segment D) (c).

(a) **Prekid proizvodnje modela Citroën 6 – Peugeot 607**

(73) Ova bi kompenzacijska mjera obuhvatila dva aspekta u pogledu segmenta E u cjelini:

— prestanak proizvodnje vozila Citroën C6 već 2013. koji je prvotno bio predviđen u 2016.,

— neobnavljanje modela Citroën C6 / Peugeot 607.

(74) Kada je riječ samo o prvom aspektu, grupa PSA procjenjuje da on utječe na 3 000 vozila (odnosno 1 000 vozila godišnje), što predstavlja gubitak prometa od 90 milijuna EUR u tri godine. C6 dio je segmenta E, visokog cjenovnog razreda. Prema internim procjenama grupe PSA, ovaj bi segment predstavljao 5,7 % europskog tržišta automobila u 2013.

(75) Prema francuskim tijelima, neobnavljanje proizvoda grupe visokog cjenovnog razreda znatno bi smanjilo tržišnu pokrivenost. Na temelju posljednjeg Peugeotovog modela (607), mogući je obujam prodaje iznosio oko 20 000 vozila godišnje, što je gubitak prometa od oko 500 milijuna EUR. Na temelju posljednjeg Citroënovog modela (C6), mogući je obujam prodaje iznosio oko 7 000 vozila godišnje, što je gubitak prometa od oko 200 milijuna EUR.

(76) Obveza neobnavljanja modela Citroën C6 / Peugeot 607 odnosi se na razdoblje 2016.–2018. Grupa PSA posljedice ovog dijela mjere izražava brojkom od 40 500 vozila, to jest prometom od 1,05 milijarde EUR. Osim toga, neobnavljanje ovih modela omogućilo bi grupi PSA da odustane od povezanih ulaganja od 2013. (uobičajeno vrijeme razvoja novog vozila obično iznosi tri godine).

(77) Prema francuskim tijelima, ova bi kompenzacijska mjera imala znatan neizravan negativan utjecaj na imidž grupe PSA. Takvo pomanjkanje modela u segmentu E (i/ili snažnijih motora) onemogućilo bi, na primjer, podnošenje ponuda na određene javne natječaje. Nadalje, takav izlazak grupe PSA iz segmenta E doveo bi i do manjeg broja posjeta privatnih osoba koje su zainteresirane za ponudu visokog cjenovnog razreda mreži grupe PSA, što bi naštetilo zauzimanju višeg mjesta u ponudi proizvoda marki grupe, uključujući u segmentu B (linija DS). Grupa PSA procjenjuje da će to negativno utjecati na javne natječaje za vozni park u opsegu od 2 000 vozila godišnje, što bi predstavljalo godišnji gubitak prometa od 30 milijuna EUR, odnosno ukupno 180 milijuna EUR za 12 000 vozila.

(78) Grupa PSA procjenjuje da je ukupna posljedica ove kompenzacijske mjere gubitak prometa od 1,32 milijardi EUR.

(b) **Prestanak i neobnavljanje proizvodnje modela Bipper/Nemo**

(79) Bipper/Nemo gospodarsko je vozilo koje se prodaje pod dvama različitim nazivima. Predložena bi mjera obuhvatila dva aspekta:

— odustajanje od obnavljanja, (to jest od pokretanja nove generacije) vozila Bipper/Nemo od 2017., čiju posljedicu PSA procjenjuje na 1 milijardu EUR prometa,

— prijevremeni prestanak proizvodnje dosadašnjih vozila Bipper/Nemo od 2015., koji je prvotno bio predviđen u 2017., čija se posljedica procjenjuje na 560 milijuna EUR prometa.

(80) PSA je 2012. prodala 35 650 vozila Bipper/Nemo (16 678 Bipper u inačici osobnog vozila (dalje u tekstu „OV") te gospodarskih vozila („GV"), a 18 972 vozila (OV i GV zajedno) po prosječnoj jediničnoj cijeni od 8 950 EUR, odnosno 319 milijuna EUR ukupnog prometa godišnje.

(81) Modeli GV Bipper/Nemo dio su segmenta B LCV ([19]): taj je segment 2012. predstavljao 3,7 % europskog tržišta lakih gospodarskih vozila. PSA je na tom tržištu imao 49 % udjela. Grupa PSA stavila je 2012. u prodaju 26 674 komada GV Nemo/Bipper na tržište koje obuhvaća 54 514 komada vozila. Grupa PSA prodala je 2012. 8 976 komada u verziji OV (što predstavlja tržišni udjel od 10 %).

(82) Prema francuskim tijelima, stavljanje ovih vozila na tržište ne bi stvorilo neto profit tijekom životnog vijeka vozila, posebno zbog činjenice da modeli na početku svojega životnog vijeka nisu odmah isplativi. Ova bi vozila stoga postala isplativa tek nakon prve generacije.

(83) Grupa PSA procjenjuje da posljedice ove kompenzacijske mjere dovode do gubitka od 1,56 milijarde EUR prometa.

(c) **Dizelski motori zapremine veće od 2 litre**

(84) Cilj je ovog prijedloga kompenzacijske mjere proizvesti motore zapremine veće od 2 litre do norme Euro 6. Prema francuskim tijelima, grupa PSA raspolaže industrijskim kapacitetima za proizvodnju takvih motora, osobito inačice Euro 6 motora DW12. Za razliku od svojih konkurenata, PSA nema benzinske motore zapremine veće od 2 litre (zapremnina njegovih benzinskih turbomotora ograničena je na 1,6 litre). Ova će mjera stoga osobito pogoditi segment D.

(85) Prodaja osobnih vozila grupe PSA u segmentu D predstavljala bi 1 % europskog tržišta u 2012. (odnosno 150 000 vozila). Broj osobnih vozila grupe PSA koja imaju motore zapremine veće od 2 litre dosezao je najviše 30 000 vozila tijekom najboljih godina. Grupa PSA u svojim je procjenama utjecaja uzela u obzir brojku od 10 000 vozila godišnje, što predstavlja oko 20 % segmenta D.

(86) Na temelju podataka za 2011. i 2012. o registriranima osobnim vozilima s dizelskim motorom zapremine veće od 2 litre, PSA procjenjuje da bi, razvojem ponude dizelskih hibridnih *plug-in* OV-a, broj vozila s motorima zapremine veće od 2 litre (ili jednakovrijedne snage) dosegnuo 30 000–40 000 komada u grupi PSA. Prema francuskim tijelima, ova bi mjera predstavljala 10 000 vozila godišnje, odnosno gubitak godišnjeg prometa od 200 milijuna EUR.

2.4.5.2. ***Napuštanje kapaciteta tvornice Sevelnord u korist konkurenta***

(87) Nakon ove mjere grupa PSA napustit će kapacitete tvornice Sevelnord u korist Toyote. Tvornica Sevelnord osnovana je 1988. proširenjem djelatnosti društva Société Européenne de Véhicules Légers („Sevel"), pod zajedničkim nadzorom („zajednički pothvat", dalje u tekstu „ZP") s grupom Fiat. Ova je tvornica 2011. zapošljavala 2 700 radnika i proizvodila u prosjeku 420 vozila na dan (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). Ukupno je u 2011 proizvedeno 94 843 vozila.

([19]) Kratica za „*Light Commercial Vehicles*" na engleskom jeziku. Na francuskom jeziku glasi „VUL" – „véhicule utilitaire léger" (lako gospodarsko vozilo).

(88) Kada se Fiat želio povući iz partnerstva u zajedničkom pothvatu s grupom PSA u tvornici Sevelnord, PSA je potpisala s Toyotom sporazum o suradnji, na temelju kojeg bi grupa PSA proizvodila laka gospodarska vozila koja bi Toyota stavljala na tržište u Europi pod svojim nazivom. Ovime bi Toyota uspostavila bazu važne klijentele i po nižoj cijeni.

(89) Na temelju tog sporazuma, u prvo vrijeme (od drugog tromjesečja 2013.) grupa PSA isporučivala bi laka gospodarska vozila proizašla iz postojećih paleta Peugeot Expert i Citroën Jumpy (ponuda „G9"). Zatim, sporazum predviđa i suradnju na sljedećoj generaciji vozila koja treba proizvesti grupa PSA (ponuda „K0").

(90) Prema francuskim tijelima, u slučaju da nije postignut sporazum s Toyotom, grupa PSA procjenjuje da je sama grupa mogla osigurati održivost svoje djelatnosti lakih gospodarskih vozila. Ugovor s Toyotom stoga nije bio potreban za osiguravanje aktivnosti u toj tvornici.

(91) Francuska tijela navode da ova mjera pridonosi ograničavanju prisutnosti grupe PSA na tržištu što izravno koristi njezinim konkurentima s obzirom na to da će:

(a) grupa PSA napustiti gotovo 30 % proizvodnih kapaciteta tvornice Sevelnord u korist Toyote;

(b) ovaj sporazum omogućiti jednom od glavnih konkurenata, Toyoti, da uđe na tržište na kojemu do sada nije bila prisutna te da proširi svoju ponudu gospodarskim vozilima;

(c) ovaj sporazum dati izravnu i sigurnu konkurentsku prednost Toyoti, s obzirom na to da joj omogućava preuzimanje znatnog dijela marže vozila koja su predmet sporazuma te stjecanje klijenata na tržištu na kojem nije bila prisutna i osiguravanje njihove vjernosti;

(d) se ova mjera odnositi na jedno od tržišta na kojem grupa PSA ima osobito važno mjesto (21 % na razini Europe u 2011.).

(92) Utjecaj ove mjere na promet procjenjuje se na 443 milijuna EUR.

2.4.5.3. ***Povlačenje iz razvoja i proizvodnje hibridne plug-in tehnologije***

(93) Grupa PSA smanjila bi svoju prisutnost na tržištu okončanjem sporazuma sklopljenog 25. listopada 2011. s BMW-om o zajedničkom pothvatu za razvoj i proizvodnju tehnologije hibridnih i električnih vozila.

(94) ZP razvijao je i proizvodio sve električne dijelove potrebne za električni sustav pogona. Grupa PSA i BMW uložili su više od 100 milijuna EUR u ovaj projekt koji je, potkraj 2011., zapošljavao 400 suradnika u IR centru u Münchenu. Kraj ovog ZP-a imao bi za posljedicu povlačenje grupe PSA iz segmenta takozvanih „*plug-in*" hibridnih vozila raskidom sporazuma o zajedničkom pothvatu s BMW-om (segment C).

(95) Prema francuskim vlastima, okončanjem ZP-a grupa PSA konačno bi se povukla iz segmenta koji se smatra nositeljem te bi si uskratila tržišni udjel od oko 6 % od 2016. Grupa PSA izgubila bi i ugovor kojime se vrednuje imidž marke, povezan s njezinim statusom partnera BMW-a.

(96) Povlačenje grupe PSA iz ZP-a s BMW-om utjecao bi na dva načina:

(a) Najprije, najava napuštanja *plug-in* hibridne tehnologije naštetila bi ugledu grupe u ovom segmentu te bi se, posljedično, odrazila od 2013. na prihode od prodaje dizelskih hibridnih vozila grupe PSA. Grupa PSA procjenjuje ovaj utjecaj (na temelju 10 % prihoda od prodaje) na 3 000 vozila godišnje, odnosno godišnji gubitak prometa od 60 milijuna EUR;

(b) Drugo, prestanak razvoja *plug-in* hibridne tehnologije, čije je lansiranje bilo predviđeno u 2016., dovelo bi do pada od 20 000 vozila prosječno u razdoblju od tri godine, odnosno do pada prometa od prosječno 400 milijuna EUR godišnje.

(97) Grupa PSA ocjenjuje ukupan utjecaj ove mjere na 1,56 milijardi EUR prometa.

2.4.5.4. ***OBVEZA NAJVEĆEG TRŽIŠNOG UDJELA BPF-a***

(98) Francuska tijela predviđaju obvezu na ([20]) najveći tržišni udjel. Prema francuskim tijelima, ova je stopa mogla biti uvelike povećana posljednjih godina, kako u BPF-u, tako i kod njegovih konkurenata, u slučaju BPF-a s 27,5 % u 2009. na 29,8 % u 2012.; a u slučaju RCI Banque SA ([21]) s 30,0 % na 35,0 % u istom razdoblju, kako proizlazi iz tablice 7. u nastavku.

(99) Francuska tijela predviđaju preuzeti tu obvezu, osobito zato što smatraju da je nadzor tržišnog udjela jednostavan i može se pratiti javnim izvorima.

(100) Predviđena bi obveza bila drukčije usmjerena za 2013. godinu, s jedne strane, a za 2014. i 2015. godinu, s druge strane. U pogledu 2013. godine, bilo bi predloženo da u svakoj europskoj državi (na razini G10 ([22])) u kojoj posluje BPF ne bude prekoračena stopa H2 2012. uvećana za razinu fleksibilnosti +1 bod tržišnog udjela.

(101) Za sljedeća razdoblja francuska tijela smatraju da brze promjene u sektoru zahtijevaju da bude predviđeno na koji će se način mijenjati obveza BPF-a ovisno o tim promjenama. Stoga se predlaže promjena tržišnog udjela koji je BPF ostvario u godini „n–1" na način da bude utvrđen najmanji tržišni udjel za godinu „n" u odnosu na promjene ovog udjela u godini „n–1" kod europskih konkurenata BPF-a. Ovime bi se izbjeglo odvajanje BPF-a od trendova svojstvenih konkurentskom okružju.

(102) Tako bi, od 31. prosinca 2013., obveza na tržišni udjel BPF-a na razini G10 u godini „n" bila jednaka tržišnom udjelu koji je BPF ostvario na istoj razini u godini „n – 1", usklađenom za kretanje tržišnog udjela koji je usporediv s godinom „n – 1", s time da ovo usklađenje ne smije imati za posljedicu smanjenje tržišnog udjela BPF-a ispod minimuma. Ovdje predložene usporedbe provodile bi se sa segmentom „Zapadna Europa" u RCI Banque SA i segmentom „Europa" u Volkswagen Financial Services (VWFS). Radi zaštite od nepravilnih promjena kod konkurenata i uvažavanja tržišnog udjela BPF-a koji je trenutačno manji nego u konkurenata, za najveći tržišni udjel bit će određena najniža stopa od 32,4 %, što odgovara tržišnom udjelu koji je zabilježen na razini G10 u drugom polugodištu 2012.

Tablica 7.

Stopa tržišnog udjela BPF-a po državama i velikima zemljopisnim područjima za nova vozila (u %)

	Najviša stopa H2 2012*	Razina fleksibilnosti	Predložena najveća stopa*
Njemačka	[…]	+ 1,0	[…]
Austrija	[…]	+ 1,0	[…]
Belgija	[…]	+ 1,0	[…]
Italija	[…]	+ 1,0	[…]
Španjolska	[…]	+ 1,0	[…]
Nizozemska	[…]	+ 1,0	[…]
Portugal	[…]	+ 1,0	[…]
Švicarska	[…]	+ 1,0	[…]
Francuska	[…]	+ 1,0	[…]
Velika Britanija	[…]	+ 1,0	[…]

([20]) Radi se o omjeru izračunanom na temelju prikaza prodaje vozila koja se financira zajmovima banke BPF u odnosu na ukupnu prodaju grupe PSA.

([21]) RCI Banque SA podružnica je u 100 % vlasništvu društva Renault SAS. RCI Banque osigurava financiranje prodaju marki vozila Grupe Renault i Grupe Nissan.

([22]) Njemačka, Austrija, Belgija, Italija, Španjolska, Nizozemska, Portugal, Švicarska, Francuska, Velika Britanija

	Najviša stopa H2 2012*	Razina fleksibilnosti	Predložena najveća stopa*
Zbroj G5 ([1])	33,3	+ 1,0	34,3
Zbroj M5 ([2])	27,3	+ 1,0	28,3
Zbroj G10 ([3])	32,4	+ 1,0	33,4

([1]) Zbroj G5 objedinjuje sljedeće države: Francusku, Njemačku, Italiju, Španjolsku i Ujedinjenu Kraljevinu.
([2]) Zbroj M5 objedinjuje sljedeće države: Belgiju, Nizozemsku, Švicarsku, Austriju i Portugal.
([3]) Zbroj G10 objedinjuje svih deset država iz ove tablice.

2.4.6. PROCJENA TROŠKOVA RESTRUKTURIRANJA I NJIHOVO FINANCIRANJE

(103) Procijenjeni troškovi restrukturiranja iznose 1 708,9 milijuna EUR. Odnose se na sljedeće predviđene mjere: prestanak 2014. proizvodnih djelatnosti u tvornici u Aulnayu, koja zapošljava 3 000 ljudi, koncentriranje proizvodnje u pariškoj regiji u Poissyju i oživljavanje tvornice u Aulnayu. Ovi su troškovi procijenjeni na [400–500]* milijuna EUR u razdoblju 2012.–2017. Troškovi prilagodbe industrijskog postrojenja tvornice u Rennesu, koja će dovesti do njezina ponovnog rada s 1 400 radnih mjesta od ukupno 5 600 zaposlenika, procjenjuju se na [100–200]* milijuna EUR u razdoblju 2012.–2017. Ukupni troškovi prilagodbe struktura grupe PSA PUZSS-om 1 i 2 („Predviđeno upravljanje zapošljavanjem i stručnim sposobnostima") procijenjeni su na [500–600]* milijuna EUR za 2012. i 2013. Treba primijetiti da nema preklapanja između planova PUZSS-a 1 i 2 te troškova restrukturiranja pogona u Aulnayu i Rennesu. Troškovi drugih mjera, osobito restrukturiranja trgovine u Europi smanjenjem osoblja PCM-a (Peugeot Citroën Maloprodaja) koji odgovaraju udjelu PSA u mreži koncesionara, uglavnom u Južnoj Europi, procijenjeni su na [100–200] milijuna EUR. Naposljetku, troškovi aktivnosti PSA u okviru projekta „50CO_2Cars" iznose [300–400]* milijuna EUR.

(104) Radi financiranja troškova restrukturiranja grupa PSA je, od početka 2012., uspostavila program prijenosa imovine, što je grupi PSA donijelo sljedeća sredstva:

(a) prijenos Gefcoa u prosincu 2012.: 878 milijuna EUR ([23]);

(b) prijenos Citera u veljači 2012.: 449 milijuna EUR;

(c) prijenos nepokretne imovine (među kojom i pravnog sjedišta) tijekom 2012.: 628,7 milijuna EUR.

(105) Prema francuskim tijelima, grupa PSA odmah je dobila 1,956 milijardi EUR raspoloživog novca, koji će biti reinvestiran u restrukturiranje grupe PSA kako bi se mogla vratiti na put održivosti.

(106) U pogledu likvidnosti, New Club Deal donosi 11,6 milijardi EUR iz privatnih banaka kako bi pridonio financiranju grupe tijekom restrukturiranja.

2.5. *PLAN ODRŽIVOSTI BPF-a*

(107) Plan koji su predstavila francuska tijela sadržava financijske projekcije i plan financiranja BPF-a do kraja 2015. Prema francuskim tijelima, prinos od vlastitih sredstava BPF-a bit će od [5–10]* % od 2014., a [10–20]* % u 2016. Podsjećaju da se, prema praksi odlučivanja Komisije, prinos od vlastitih sredstava koji se smatra prihvatljivim za dokazivanje održivosti banke kreće od 8 do 12 %.

2.5.1. PLAN FINANCIRANJA

(108) BPF predviđa povećati svoje dugoročno bankovno financiranje s [0–5]* milijardi EUR krajem 2012. na [5–10]* milijardi EUR krajem 2015. Banka je lansirala i depozitni proizvod namijenjen privatnim osobama, a financiranje ovim proizvodom iznosilo bi [800–900]* milijuna EUR 2015., prema financijskim projekcijama (nulta usporedba potkraj 2012.). U istom bi se razdoblju smanjivalo financiranje dobiveno sekuritizacijom i izdanjima euroobveznica EMTN.

([23]) Neto prijenos troškova od 797 milijuna EUR, kojemu treba pridodati 100 milijuna izvanredne dividende, i od kojeg treba odbiti 19 milijuna EUR na ime ukidanja bruto marže za samofinanciranje.

Tablica 8.

Stanje novčanog toka BPF-a od restrukturiranja*

[…]*

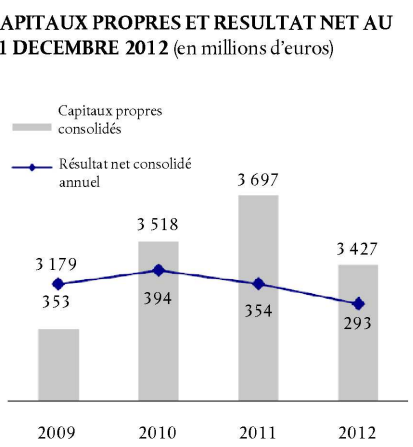
(109) Ukupna bilanca banke te potreba za financiranjem predviđaju postupno povećanje tijekom razdoblja projekcije s 27 186 milijuna EUR potkraj 2012. na [>28 000] milijuna EUR potkraj 2015.

2.5.2. RENTABILNOST I SOLVENTNOST

(110) BPF je bio profitabilan u prošlosti, što je vidljivo u grafičkom prikazu 1. u nastavku. Krajem 2012. razina kapitaliziranosti mjerena stopom „core tier 1” ([24]) iznosila je 13 %.

Grafički prikaz 1.

Pregled profitabilnosti BPF-a



(111) Banka predviđa nastaviti sa stvaranjem profita tijekom restrukturiranja grupe, kako je prikazano u tablici 9. u nastavku.

Tablica 9.

Predviđanja profitabilnosti BPF-a

(%)

	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Stopa povrata kapitala (RoE)*	8,0	[4–6]	[6–8]	[8–10]	[10–12]	[10–12]

(112) Prema predočenim informacijama, prestanak djelatnosti BPF-a neće prouzročiti nikakav gubitak vjerovnicima. Likvidacijom bi se, nakon tri godine, mogla sačuvati stečajna masa od [1–3]*milijarde do [2–4]* milijarde EUR u stresnom scenariju, ovisno o primijenjenoj razini stresa.

(113) Aktiva BPF-a ima vrlo kratak rok dospijeća, u prosjeku kraći od pasive.

(114) Povećan je trošak rizika banke s […]* u 2011. na […]* u 2012. Sumnjiva nedospjela potraživanja postupno su se povećavala s 3 % krajem 2008. na 4,2 % krajem 2012.

([24]) *Core tier one* stopa je solventnosti kojom se ocjenjuje solventnost banaka. Ovom se stopom vlasnički kapital stavlja u odnos s imovinom u vlasništvu (koja je ponderirana ovisno o rizicima).

2.5.3. TRŽIŠNI UDJEL

(115) Prema francuskim tijelima, s tržišnim udjelom prodanih automobila grupe PSA od oko 29,8 % (u 2012.), BPF financira velik dio potražnje za vozilima koja proizvodi grupa PSA i odlučno pridonosi financiranju njezine komercijalne djelatnosti i cjeline automobilske industrije, zajedno s mrežom koncesionara i kupaca.

(116) Navode da predviđeni plan polazi od pretpostavke zadržavanja laganog porasta tržišnog udjela u odnosu na onaj iz 2011., i to do 2017. Takav se razvoj temelji na više čimbenika:

(a) djelomičnom i rastućem povlačenju tradicionalnih banaka iz ovog sektora u kontekstu selektivnog upravljanja bilancom zbog zahtjeva financiranja i kapitala, osobito u vezi sa stupanjem na snagu standarda Basel III;

(b) promjeni potreba za financiranjem potrošača u kontekstu snažnog pada kupovne moći u Europi;

(c) razini kamatnih stopa, sada povijesno niskoj, koja bi poticala na pozajmljivanje radi kupnje vozila;

(d) trendu da vozilo postaje roba široke potrošnje, gotovo „*commodity*", u skladu s razvojem financiranja zajmovima i mjesečnim otplatama.

(117) Kretanje tržišnog udjela BPF-a prema zemljopisnom području i segmentu (B, C, D, H i GV) prikazano je u tablici 10. u nastavku (AP znači „Automobil Peugeot", a AC znači „Automobil Citroën")

Tablica 10.

Stopa tržišnog udjela BPF-a prema zemljopisnom području, segmentu vozila i prema marki (u %)

	AP			AC		
%	2010.	2011.	2012.	2010.	2011.	2012.
Francuska						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
GV						
Ukupno						
Velika Britanija						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						

	AP			AC		
%	2010.	2011.	2012.	2010.	2011.	2012.
Segment D						
Segment H						
GV						
Ukupno						
Njemačka						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
GV						
Ukupno						
Italija						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
GV						
Ukupno						
Španjolska						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
GV						
Ukupno						
Ukupno G5						
Segment B	[28-33]	[31,6–36,6]	[33,1–38,1]	[26,5–31,5]	[29–34]	[34,4–39,4]
Segment C	[20,4–25,4]	[21,6–26,6]	[22,7–27,7]	[18,9–23,9]	[25,5–30,5]	[29,1–34,1]

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

2.5.4. ZAVISNOST GRUPE

(118) Prema francuskim tijelima, rejting BPF-a zavisi od rejtinga PSA-a, kao što to pokazuje tijesna povezanost prinosa obveznica grupe i banke.

(119) Agencije za rangiranje u svojim su izvještajima utvrdile vezu između rejtinga grupe PSA i rejtinga BPF-a te su odredile najveću razliku od dva stupnja između rejtinga grupe i rejtinga vezane banke ([25]). 14. veljače 2013. rejting BPF-a bio je smanjen na *„non investment grade"*.

2.6. *ŽALBA*

(120) Anonimni podnositelj žalbe drži da će francusko državno jamstvo omogućiti BPF-u da nudi koncesionarima i klijentima PSA-a povoljnije kreditne uvjete u odnosu na one koje mogu ponuditi vezane banke konkurentskih proizvođača automobila.

3. **RAZLOZI KOJI SU DOVELI DO POKRETANJA POSTUPKA**

(121) U odluci o pokretanju postupka Komisija je izrazila dvojbe zbog sljedećih razloga:

3.1. *PLAN ODRŽIVOSTI BPF-a*

(122) U pogledu plana održivosti BPF-a, koji bi trebao biti analiziran u svjetlu Komunikacije o bankarstvu, Komisija je izrazila svoju dvojbu zbog nesigurnosti koja postoji o održivosti grupe PSA u cjelini.

3.2. *PLAN RESTRUKTURIRANJA GRUPE PSA*

(123) U pogledu plana restrukturiranja industrijske grupe, koji treba analizirati u svjetlu prije spomenutih smjernica za „spašavanje i restrukturiranje", Komisija je ocijenila da postoje dvojbe o sljedećim elementima:

3.2.1. DVOJBE O PONOVNOJ USPOSTAVI ODRŽIVOSTI

(124) Komisija je željela prikupiti primjedbe trećih strana na:

(a) Usvojene pretpostavke o razvoju automobilskog tržišta u Europi i ostatku svijeta, a osobito o dovoljnoj konzervativnosti tih pretpostavki.

([25]) Sada ta razlika iznosi tri *stupnja* kod agencije Moody's, što proizlazi iz zajamčene dobiti u pogledu BPF-a.

(b) Predložene mjere restrukturiranja u cilju ponovne uspostave održivosti grupe PSA.

(c) Doprinos projekta „50CO_2Cars" uspostavi održivosti, a osobito u vezi s dosljednosti tog ulaganja u IR u cilju pokretanja istraživačkog programa u području *„umjerene hibridacije"* u odnosu na najavljeno popratno napuštanje *„plug-in hibridne"* tehnologije kojom je, kako je izneseno, grupa ovladala.

3.2.2. DVOJBE O KOMPENZACIJSKIM MJERAMA

(125) Komisija je željela prikupiti primjedbe trećih strana o nazivu, u smislu prije spomenutih smjernica za „spašavanje i restrukturiranje", mjera koje su predložene kao kompenzacijske mjere, o njihovoj kvantifikaciji i njihovoj primjerenosti u odnosu na rizike narušavanja tržišnog natjecanja koje bi uzrokovale potpore.

4. **PRIMJEDBE FRANCUSKE NA ODLUKU O POKRETANJU POSTUPKA**

4.1. *O IZNOSU POTPORE*

(126) Francuska tijela smatraju da iznos potpore ne može odgovarati nominalnom iznosu jamstva, da će izdanja obveznica BPF-a svakako biti provedena s premijom na likvidnost i promjenjivi rizik koja će nedvojbeno biti veća od 24 bazna boda utvrđena pri izdanju obveznica koje je provedeno zahvaljujući potpori spašavanju te da bi referentno razdoblje u kojem se uzimaju u obzir prijašnji prinosi BPF-a trebalo biti tri mjeseca.

(127) Prema francuskim tijelima, u predmetnom slučaju ne bi bila ispunjena dva kumulativna uvjeta na temelju kojih se može smatrati da je iznos potpore jednak iznosu koji pokriva jamstvo, to jest osobito visoka vjerojatnost da zajmoprimac ne može vratiti zajam za koji je izdano jamstvo te postojanje iznimnih prilika. Stoga, iznos potpore sadržan u državnom jamstvu odgovarao bi razlici između ukupne cijene financiranja koja proizlazi iz samog jamstva i ukupne cijene financiranja bez jamstva koju bi platilo poduzeće.

(128) Kako dalje navode francuska tijela, pretpostavka o većem trošku za BPF za oko 40 baznih bodova je utemeljena. Naime, BPF je izdao obveznice 25. ožujka 2013. u osobito povoljnim tržišnim prilikama. Vrijednost *spreada* u odnosu na državne obveznice (OAT) u trenutku ovog izdanja obveznica (24 bazna boda) pokazala bi povijesno niske razine. Francuska tijela smatraju, na primjer, da su ulagači trebali tražiti veću naknadu za vezanu banku iz automobilskog sektora nego za javna tijela poput UNEDIC-a ([26]) ili CADES-a ([27]), tim više što bi imali na raspolaganju kreditne linije za takvu vrstu transakcija za CADES ili UNEDIC, a koje nužno ne bi imali za posao s BPF-om.

(129) Konačno, referentno razdoblje koje su francuska tijela odabrala (od 12. srpnja do 16. listopada 2012.) najbolje bi odražavalo stvarnost prinosa na obveznice BPF-a na tržištima i uzimalo u obzir teškoće grupe PSA, a ne najava državnog jamstva.

4.2. *O PONOVNOJ USPOSTAVI ODRŽIVOSTI BPF-a*

(130) Francuska tijela primaju na znanje stajalište Komisije prema kojem BPF nema problema sa solventnošću i isplativošću, a njezin bi problem likvidnosti proizlazio jedino iz njezine veze s grupom PSA.

(131) Svejedno, žele iznijeti sljedeće primjedbe:

(a) Prema francuskim tijelima, veličina bilance BPF-a umjereno bi se povećavala, u skladu s predviđenom inflacijom. Ovo bi povećanje proizišlo iz pogoršanja makroekonomskih uvjeta i zato što bi potrošači češće posezali za kreditom za financiranje kupnje vozila.

(b) Odgovarajući na pitanje Komisije prema kojem bi bilo bolje izbjeći da BPF financira zajmove loše kvalitete kako bi umjetno povećao promet grupe PSA, francuska tijela navode sljedeće:

([26]) Državna međutrgovinska unija za zapošljavanje u industriji i trgovini
([27]) Caisse d'amortissement de la dette sociale (francuska agencija za amortizaciju duga socijalnog osiguranja)

— Jedini je cilj kompenzacijske mjere u pogledu BPF-a smanjiti intenzitet konkurentskog ponašanja i ograničiti tržišni udjel.

— Kretanje stope „*non performing loans*” od oko 4 % bilo je malo u posljednje tri godine.

— BPF neovisno utvrđuje svoju politiku rizika, a pod nadzorom Tijela za bonitetni nadzor.

S obzirom na to da agencije za rangiranje i revizorski odbor BPF-a izbliza prate stopu loših kredita, svaka promjena politike rizika banke bila bi nemoguća prema francuskim tijelima.

4.3. *O PONOVNOJ USPOSTAVI ODRŽIVOSTI GRUPE PSA*

4.3.1. O USVOJENIM PRETPOSTAVKAMA TRŽIŠNIH KRETANJA

(132) Prvo, francuska tijela smatraju da predviđanja grupe PSA ne bi bila opovrgnuta ni tržišnim kretanjem u prvom tromjesečju 2013. ni pretpostavljenom razlikom između rezultata predviđenih za 2012. i konačno ostvarenih rezultata u toj istoj godini.

(133) Prema francuskim tijelima, neprekidan pad prodaje u 2013. predvidjela je grupa PSA, koja je procjenjivala, kao i institut *IHS Global Insight*, da će pad prodaje iznositi *in fine* 4 % između 2012. i 2013.

(134) Francuska su tijela dostavila ažurirane financijske projekcije, koje se temelje na manje optimističnim pretpostavkama od onih opisanih u uvodnim izjavama 54. do 58. odluke o pokretanju postupka. Strateška smjernica navedena u istim uvodnim izjavama odluke o pokretanju postupka ostaje nepromijenjena.

(135) Izmjene projekcija proizlaze iz ažuriranja predviđanja tržišnih kretanja „Europa 30” koje provodi Institut *IHS Global Insight* i odražavaju se na promet automobilske industrije, koji je niži tijekom predviđenog razdoblja.

(136) Ažuriran je također „nepovoljan” scenarij u kojem se prodaja grupe PSA smanjuje (u odnosu na „srednji” scenarij) za 100 000 dodatnih vozila godišnje u Europi od 2013.

Tablica 11.

Veličina europskog tržišta prema predviđanjima IHS Global Insighta i tržišni udjel grupe PSA

	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Veličina europskog tržišta (Europa 30), koju je predvidio *IHS Global Insight* u travnju 2013. (u tisućama vozila)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Udjel PSA-a* u europskom tržištu	[10–14]	[10–14] %	[10–14] %	[9–13] %	[9–13] %

Tablica 12.

Predviđeni promet grupe PSA (u milijunima EUR)

	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Srednji scenarij u odluci o pokretanju postupka*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]
Ažurirani srednji scenarij*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[59 000–64 000]	[60 000–65 000]
Ažurirani nepovoljni scenarij (razlika od – 100 000 vozila godišnje)*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–70 000]	[60 000–65 000]

Tablica 13.

Predviđeni promet divizije proizvodnje automobila (u milijunima EUR)

	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Srednji scenarij u odluci o pokretanju postupka*	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]
Ažurirani srednji scenarij*	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]
Ažurirani nepovoljni scenarij (razlika od – 100 000 vozila godišnje)*	[35 000–40 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]

(137) U pogledu novčanog toka, ažuriranje ima za posljedicu smanjene novčanih tokova povezanih s poslovanjem, dok novčani tokovi povezani s djelatnošću ostaju nepromijenjeni. Iz toga proizlazi da je predviđena visina dugovanja […]* veća od predviđanja iz odluke o pokretanju postupka, dok je visina dugovanja predviđena u srednjem scenariju veća od prethodno navedene u nepovoljnom scenariju.

(138) PSA je predstavio i projekcije neto dugovanja u stresnijem scenariju u kojem bi se prodaja grupe PSA smanjila (u odnosu na srednji scenarij) za 200 000 dodatnih vozila godišnje u Europi od 2013. Razine neto dugovanja u različitim scenarijima prikazane su u nastavku u tablici 14. Prema prometu koji je dostavila grupa PSA, faktor stresa od 100 000 vozila povećava neto dugovanje […]* za [200–400]* milijuna EUR godišnje.

Tablica 14.

Visina neto dugovanja […]* u milijunima EUR

	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Srednji scenarij u odluci o pokretanju postupka	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ažurirani srednji scenarij	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.
Ažurirani nepovoljni scenarij (razlika od – 100 000 vozila godišnje)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ažurirani stresniji scenarij (razlika od – 200 000 vozila godišnje)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(139) Nadalje, francuska tijela smatraju da promet ne bi bio relevantan element na kojemu treba temeljiti pretpostavke ponovne uspostave dugoročne održivosti grupe PSA, nego njezin poslovni rezultat. Na sjednici nadzornog odbora od 6. studenoga 2012., poslovni rezultat procijenjen je kao gubitak od [1 000–2 000]* milijuna EUR, a konačno ostvareni rezultat predstavljao je gubitak od 1 504 milijuna EUR (odnosno razlika manja od [0–3] %).

(140) Francuska tijela smatraju i da su izgledi tržišnih kretanja na koje se oslanja grupa PSA osobito skromni, a da su brojčani pokazatelji koje iznose analitičari koji podržavaju obrazloženje Komisije podijeljeni i upitni.

(141) Naime, svi predmetni dionici ocjenjuju da je tržište dosegnulo dno i da sada može jedino ponovno početi rasti. Općenito, posljednje analize ([28]) ističu poboljšanje makroekonomskih uvjeta u Europi sljedećih godina. Ovo bi se poboljšanje, prema francuskim tijelima, trebalo nužno odraziti na automobilski sektor.

(142) Konačno, francuska tijela smatraju da je Komisija nereprezentativno odabrala ocjene financijskih analitičara, odbacujući ocjene koje su bliže predviđanjima koja je dostavila grupa PSA. U svakom slučaju, francuska tijela osporavaju upotrebu financijskih analiza za ocjenjivanje srednjoročnog plana restrukturiranja. Smatraju, zapravo, da je djelatnost financijskih analitičara savjetovati kupnju ili prodaju vrijednosnica ovisno o utvrđenoj ciljnoj cijeni. Ne usredotočuju se uglavnom na predviđeni obujam prodaje i na procjene prometa. Ove su procjene, stoga, vrlo često nepovezane s ekonomskim temeljima u podlozi.

(143) Zato francuska tijela smatraju da se za provedbu plana restrukturiranja mogu legitimno osloniti na predviđanja instituta *IHS Global Insight*, na koja bi se primijenio faktor stresa i ne bi se uzele u obzir pretpostavke financijskih analitičara.

(144) Konačno, francuska tijela ističu da privatni sektor vjeruje u ponovnu uspostavu održivosti grupe PSA. Ovo se uvjerenje ponajprije očituje savezom između PSA-a i GM-a koji je 20. prosinca 2012. osnažen potpisom konačnih sporazuma o tri projekta vozila i o osnivanju zajedničkog poduzeća za nabavu. Nadalje, financijska sredstva u visini od 11,6 milijardi EUR koja je od banaka dobio BPF predstavljaju dokaz povjerenja tržišta u izglede za poboljšanje. Konačno, posljednje sekuritizacije koje je provodio BPF pokazuju da tržište nije nesklono riziku koji nosi automobilska djelatnost.

4.3.2. O STOPI ISKORIŠTENOSTI KAPACITETA GRUPE PSA I DIVERZIFKACIJI NJEZINE PRODAJE

(145) Francuska tijela smatraju da je neutemeljena sumnja Komisije u pogledu stope iskorištenosti jer ne uzima u obzir zatvaranje tvornice u Aulnayu, što bi, prema njihovu mišljenju, nadomjestilo manjak konkurentnosti grupe PSA u segmentu B. U mjeri u kojoj grupa PSA ima vrlo živu konkurenciju u ovom segmentu, to bi zatvaranje bilo osobito značajno za njezinu ponovnu uspostavu održivosti.

([28]) Perspektive svjetskog gospodarstva, poglavlje 1. i 2. iz travnja 2013.

(146) Francuska tijela smatraju da je grupa PSA poduzela sve potrebne mjere da postigne cilj ostvarivanja 50 % svoje prodaje izvan Europe u 2015.: otvaranje treće tvornice i novih koncesija u Kini, obnova palete vozila koja se prodaju u Latinskoj Americi, lansiranje dva modela posebno namijenjena prodaji izvan Europe i konačno, u savezu s GM-om, razvoj zajedničke platforme za stavljanje na tržište vozila segmenta B u Europi i ostatku svijeta, zajednički razvoj nove generacije manjih ekonomičnih benzinskih motora i projekata vozila u Latinskoj Americi, Rusiji i drugim tržištima u usponu.

4.3.3. O DOPRINOSU PROJEKTA „50CO_2CARS" PONOVNOJ USPOSTAVI ODRŽIVOSTI GRUPE PSA

(a) **O usklađenosti projekta „50CO_2Cars" s planom restrukturiranja grupe PSA**

(147) Francuska tijela ističu da su uloženi znatni napori u istraživanje i razvoj u okviru projekta „50CO_2Cars" koji su usmjereni na ovladavanje tehnologijom kojom se poboljšava ekološka i energetska ravnoteža dizelskih motora. U ovom kontekstu taj IR projekt pridonosi provedbi strategije preokreta utvrđenog trenda pada prodaje dizelskih vozila.

(148) Dizelska vozila u ovom trenutku predstavljaju važan izvor prihoda za grupu PSA: 2012. [60–80]* % vozila koja je PSA prodao u Europi imalo je ovaj tip motora. PSA ima optimirani industrijski alat, dobar imidž marke i znatnu stopu profitabilnosti za ovaj tip vozila, bolju nego za benzinske motore. Sadašnji mu je kontekst, međutim, nepovoljan: postupno slabljenje imidža ovih motora u Europi, promjene zakonskog okvira i normi (Euro 6) što bi moglo dovesti do relativne veće cijene dizelskih motora u odnosu na benzinske i time ne pogodovati dizelskim vozilima, utoliko više što je strategija prilagodbe normama s pomoću provedbe mjere *„downsizing"* ([29]) do sada dosegnula svoje granice te što neke države ili lokalne zajednice namjeravaju donijeti porezni okvir koji neće pogodovati dizelskom motoru. PSA ocjenjuje da će gubitak marže povezan sa zamjenom prodaje dizelskih vozila prodajom benzinskih vozila na europskom tržištu iznositi oko [500–700]* milijuna EUR. U kontekstu pada kupovne moći domaćinstava i rastuće brige potrošača za okoliš prvenstveni je cilj grupe PSA održati konkurentnost i imidž marke dizelskih motora (u odnosu na benzinske). S obzirom na to da razine cijena hibridnih dizelskih vozila nisu u skladu s masovnom prodajom, bit će potrebna znatna ulaganja u IR kako bi ova tehnologija postala dostupna većem broju ljudi. Ponovnim uspostavljanjem konkurentnosti i imidža dizelskog goriva, projekt „50CO_2Cars" mogao bi, prema francuskim tijelima, pridonijeti ponovnoj uspostavi održivosti tako što će ne samo održati razinu prodaje dizelskih vozila grupe PSA, nego i održati razinu marži proizvođača automobila. Nadalje, ako bi plan industrijalizacije uspio, tehnologija proizašla iz projekta „50CO_2Cars" bila bi znatan izvor rasta do 2020. na tržištu u nastajanju. Prilika za iskorištavanje vjerojatnih tržišta dizelskih *„umjereno hibridnih"* motora nakon plana restrukturiranja osigurala bi rast prometa zahvaljujući diverzifikaciji prema segmentu nositelju i u skladu s glavnim ciljem grupe (vozila masovne proizvodnje).

(149) U pogledu potrebe za ulaganjem, francuska tijela razlikuju predloženo smanjenje ulaganja *„kao kompenzacijske mjere"*, kojom se nastoji ograničiti opseg narušavanja tržišnog natjecanja povezanoga s državnom potporom, i održavanje ulaganja u istraživanje i razvoj koja su potrebna poduzeću za *„dugoročno vraćanje na put održivosti"*. Francuska tijela naglašavaju da je u svojoj praksi odlučivanja Komisija više puta dopustila da neko poduzeće ponovno uspostavi održivost na temelju lansiranja novih proizvoda, kako bi osigurala porast prometa ([30]).

(150) Francuska tijela objašnjavanju da bi u okviru plana restrukturiranja izostanak državne potpore projektu „50CO_2Cars" primorao PSA-a na provedbu „hipotetskog" projekta. S obzirom na to da grupa nije sama sposobna svladati tehnološke prepreke i bez suradnje u provedbi projekta „50CO_2Cars" s partnerima kojima je pristupila, grupa je morala ograničiti ulaganja na minimum kako bi osigurala da njezini dizelski motori zadovolje samo zakonske promjene. Francuska tijela ističu u vezi s time da se djelovanje javnih vlasti ne bi ograničilo samo na financijsku potporu grupi PSA za dovršetak projekta „50CO_2Cars", nego bi, dapače, omogućilo povezivanje oko nje u zajednicu partnera (industrije, udruženja, laboratorija za istraživanja itd.) čiji bi zajednički napori bili potrebni za otklanjanje tehnoloških prepreka razvoju jeftinih hibridnih dizelskih vozila. Navode da bi, po svemu sudeći, izostanak odobrenja državne potpore grupi PSA koja je na čelu projekta „50CO_2Cars" doveo u pitanje provedbu tog projekta, ne samo u pogledu ove grupe, nego i svih partnera. Hipotetska strategija zamjene

([29]) Radi se o smanjenju emisija CO_2 ograničavanjem veličine motora i uz prilagođeno prednabijanje.
([30]) Odluka Komisije od 1. prosinca 2004., predmet C-504/03, Bull, uvodna izjava 51. Odluke Komisije od 18. veljače 2004., predmet C-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, uvodna izjava 236. Odluke od 3. srpnja 2001., predmet C-33/98, Babcock Wilcox Espana SA, uvodna izjava 98..

dizelskih vozila benzinskim dovela bi do povećanja cijena te bi se provodila pod cijenu velikog industrijskog rizika: odustajanja od stručnosti u području dizelskih vozila, gubitka prodaje u prijelaznom razdoblju, preuzimanja resursa radi prilagodbe i ponovnog dimenzioniranja proizvodnog sustava grupe za dizelske motore, resursa koji bi uostalom bili potrebni za ponovnu uspostavu održivosti.

(151) Ukratko, francuska tijela smatraju da bi projekt „50CO_2Cars" bio potreban i za očuvanje rentabilnosti glavne industrijske djelatnosti grupe PSA (dizelski motori) i za konačnu ponovnu uspostavu održivosti grupe poticanjem rasta nakon restrukturiranja (nova paleta inovativnih i isplativih vozila). Ovo ulaganje u istraživanje i razvoj bilo bi, dakle, savršeno usklađeno s ciljevima plana restrukturiranja.

(b) **O dvojbama Komisije navedenima u odluci o pokretanju postupka**

(152) Iz odluke o pokretanju postupka francuska tijela razumiju da Komisija, polazeći od utvrđenoga navodnog zaostatka grupe PSA u području istraživanja i razvoja, smatra da bi projekt „50CO_2Cars" „mogao biti potreban za ponovnu uspostavu održivosti grupe PSA samo ako bi joj omogućio da nadoknadi zaostatak u istraživanjima i razvoju u odnosu na svoje konkurente". Osporavaju samo načelo takve analize.

(a) Prvo, francuska tijela ponavljaju da bi projekt „50CO_2Cars" mogao pridonijeti ponovnoj uspostavi održivosti grupe: obnovom okolišnog ugleda dizelskih vozila, novom dinamikom potrošnje (koncept hibridnih vozila dostupan većem broju kupaca), rezervom za rast nakon plana restrukturiranja;

(b) Drugo, strukturni nedostatak u pogledu istraživanja i razvoja, za koji je navedeno u prijavi da može objasniti određene teškoće na koje je naišla grupa PSA, odnosio bi se na zaostatak u standardiziranju sastavnih dijelova, što bi smanjilo učinkovitost istraživačkih i razvojnih napora u odnosu na konkurenciju (razmjerni učinak). Dakle, projekt „50CO_2Cars" upravo bi omogućio da se to ispravi ako bi:

— prvo, projekt „50CO_2Cars" unaprijedio standardiziranje nekih sastavnih dijelova automobila, a osobito sustav pogona;

— drugo, uvjeti provedbe projekta „50CO_2Cars"; unaprijedili produktivnost istraživačkih i razvojnih napora grupe PSA, posebno zahvaljujući sinergiji koja proizlazi iz koordinacije rada različitih partnera, ali i praćenjem projekta od strane javnih tijela davatelja pomoći

(c) treće, francuska tijela nadasve predbacuju *„pravno inovativan"* značaj kriterija koji je navodno koristila Komisija u uvodnoj izjavi 169. odluke o pokretanju postupka, utemeljen na zakašnjenju grupe PSA u području istraživanja i razvoja. Smatraju da su do sada navedeni argumenti nedovoljni za dokazivanje pozitivnog doprinosa projekta „50CO_2Cars" ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA. Stoga se samo podredno dotiču pitanja o ispunjenju takvog kriterija u slučaju:

i. *Postojanja tehnološkog zaostatka u pogledu hibridne tehnologije*

(153) Prema francuskim tijelima, taj bi kriterij zaostatka u području istraživanja i razvoja bio ispunjen zbog sljedeća tri razloga:

(a) Isprva navode da se tri glavne tehnološke sastavnice projekta „50CO_2Cars" odnose na tehnološka područja u kojima je grupa PSA zakasnila:

— U pogledu dizelskih motora, zaostatak bi se odnosio na tehnologije ograničavanja potrošnje motora. Dakle, projekt „50CO_2Cars" odnosi se upravo na to područje.

— U pogledu prijenosa, grupa PSA zakasnila je u prijenosu s dvostrukom spojkom DCT (*„dual clutch transmissions"*), osobito zbog tradicionalne prednosti koja se daje upravljanim ili robotiziranim mjenjačima, poznatima pod nazivom „URM", iako se ta tehnologija pokazala komercijalno manje uspješnom nego njezini takmaci. Projekt „50CO_2Cars" omogućava zato poduzeću da nadoknadi dvostruki zaostatak u području prijenosa DCT i eDCT.

— U pogledu sustava hibridacije grupa PSA zakasnila je u ovladavanju pristupačnom hibridnom tehnologijom, koja je dovoljno razvijena da bi se masovno proizvodila. Dakle, konkurentski proizvođači automobila, poput Toyote, Honde ili VAG-a ([31]) imaju (ili će uskoro imati pristup) razvojnim tehnologijama hibridacije te će zato biti bolje prilagođeni masovnom tržištu. Stoga francuska tijela potvrđuju prethodnu analizu Komisije (navedenu u uvodnoj izjavi 187. odluke o pokretanju postupka), prema kojoj bi sadašnja mikrohibridna tehnologija ([32]) Stop & Start bila nedostatna za dosezanje *„tehnološke granice uštede CO_2"*, koja bi zahtijevala ovladavanje *„umjerenom"* i/ili *„potpuno hibridnom"* tehnologijom. Stoga bi se projektom „50CO_2Cars" nastojalo nadoknaditi tehnološki zaostatak u području sustava hibridacije.

(b) Potom, smatraju da bi projekt „50CO_2Cars" dao grupi PSA sredstva za nadoknađivanje zaostatka tako što bi otvorio određene tehnološke zasune hibridne tehnologije:

— Dizelskim motorima koji se razvijaju kroz projekt „50CO_2Cars" postigle bi se emisije CO_2 od [50–70]* g/km u segmentu B (motori snage između 40 i 70 kW), čak i kada bi se koristila samo tehnologija Stop & Start, PSA bi mogao do 2017.–2018. imati ponudu dizelskih motora niske potrošnje s razinom emisija koja je usporediva s konkurentskom na europskom tržištu.

— Inteligentan prijenos s dvostrukom spojkom eDCT optimirao bi energetsku učinkovitost hibridnoga pogonskog sustava i bio usklađen sa širokom paletom snaga različitih električnih motora. Standardiziranjem bi grupa PSA mogla nadoknaditi tehnološki zaostatak.

— U pogledu posljednjeg sustava hibridacije projekt „50CO_2Cars" doveo bi do obustavljanja troškova dvojakim aspektom minimalnoga energetskog dimenzioniranja (baterija i energetska elektronika) i optimiranja mehaničke arhitekture (sprega između električnog motora i pogonskog sustava). Isto tako, standardiziranjem sustava hibridacije povećao bi se obujam proizvodnje te bi tako postao dostupniji u segmentu B.

(c) Naposljetku, francuska se tijela dotiču eventualnog strateškog zaokreta kojim se projekt „50CO_2Cars" vodi paralelno s napuštanjem hibrida *„plug-in"*. Ističu s tim u vezi da obje tehnologije (*„umjereni hibrid"* i *„plug-in"*) nemaju ni isti doseg ni iste komercijalne posljedice. Premda bi se zbog cijene druga tehnologija ([33]) ograničila na *„premium"* vozila (sa znatnim efektom prelijevanja na imidž marke, osobito među *„korporativnim"* klijentima, zbog dostupnosti prve tehnologije moglo bi se ciljati na široku lepezu socijalnih kategorija (s malim do srednjim prihodima), i tako zadovoljio veći dio klijentele grupe. Francuska tijela ističu da se ova dva tehnološka rješenja međusobno ne isključuju te da je grupa PSA prvotno željela raditi na objema, da bi pribrojila prodaju premium hibridnih *„plug-in"* vozila prodaji pristupačnih hibridnih vozila iz segmenata B i C. Stoga napuštanje hibridne *„plug-in"* tehnologije kao kompenzacijske mjere ne bi predstavljalo „strateški zaokret", nego prestanak komercijalno održive djelatnosti koja ne ugrožava ponovnu uspostavu održivosti grupe. U pogledu projekta „50CO_2Cars", grupa bi u potpunosti sudjelovala u planu restrukturiranja, tako da francuska tijela smatraju predloženu strategiju u području hibridacije savršeno usklađenom s planom restrukturiranja.

ii. *Usklađenost korištenih sredstava za projekt „50CO_2Cars" s ostatkom plana restrukturiranja*

(154) Prema francuskim tijelima, prilagodba industrijskog alata grupe PSA za potrebe provedbe projekta „50CO_2Cars" u skladu je s logikom plana restrukturiranja. Osobito bi se standardiziranjem pogonskog sustava i sustava prijenosa dizelskih vozila grupe racionalizirao i optimirao proizvodni sustav:

(a) U području dizelskih motora ulaganja u tvornice u Trémeryju i Douvrinu iznosila su [100–200]* u milijunima EUR, odnosno [0–5]* % od [10–20]* milijardi EUR ulaganja predviđenih tijekom trajanja plana restrukturiranja, što je omjer koji francuska tijela nazivaju *„osobito skromnim, ako ne i beznačajnim"*. Taj je

([31]) Grupa VAG na posljednjem je kongresu u Beču predstavila modularni komplet (*„assembly kit"*) svoje hibridne tehnologije koji omogućava prilagodbu sustava hibridacije svim različitim siluetama vozila grupe po najmanjoj cijeni. Citirani izvor: Izvještaj o predstavljanju grupe VAG na 34. simpoziju u Beču, 26. travnja 2013., str. 28.

([32]) „Mikrohibridacija" koja odgovara snagama od 2 do 4 kW, „umjerena hibridacija" između 8 i 15 kW, „puna hibridacija" za snage veće od 20 kW.

([33]) Francuska tijela potvrđuju da grupa PSA, uz uvjet da se industrijalizira pod ekonomski prihvatljivim uvjetima, već vlada *„plug-in"* tehnologijom.

financijski utjecaj uostalom ugrađen u SRP grupe PSA od studenoga 2012. i nalazi se u ažuriranoj verziji dokumenta, tako da francuska tijela smatraju da su ta ulaganja usklađena s logikom prijavljenog plana restrukturiranja. U pogledu industrijskog utjecaja cilj mjera bio bi izmijeniti ([34]) postojeće kapacitete proizvodnje dizelskih motora na stalnu razinu djelatnosti: ne bi bilo povećanja proizvodnih kapaciteta za koje je ocijenjeno da su dostatni za svih [100 000–200 000] vozila predviđenih u tom stadiju po dovršetku projekta „50CO_2Cars", ali uz preusmjeravanje dijela proizvodnog sustava iz prekapacitiranog segmenta na potencijalno potkapacitirani segment jer je u razvoju (unutarnja prosudba u korist privlačnih proizvoda).

(b) S obzirom na to da se radi o sustavima prijenosa, francuska tijela potvrđuju analizu navedenu u uvodnoj izjavi 202. odluke o pokretanju postupka: u slučaju uspjeha projekta „50CO_2Cars" proizvodi čija je proizvodnja eksternalizirana proizvodit će se interno ([35]). Potrebna ulaganja, koja su već predviđena u prijavljenom planu restrukturiranja, zadržana su u ažuriranom SRP-u. Francuska tijela ocjenjuju da je strategija internaliziranja usklađena s ponovnom uspostavom održivosti grupe. S financijskog bi gledišta ova radnja dopustila internaliziranje marže i otklanjanje tečajnog rizika za japansku valutu ([36]) te logističkih troškova/rokova, a da se pri tom grupu PSA ne liši sposobnosti brze prilagodbe potražnji.

(c) Napokon, ulaganja u sustave hibridacije iznose [40–-50] milijuna EUR u razdoblju provedbe plana restrukturiranja, odnosno manje od [0–5] % ukupnoga predviđenog iznosa, a taj udjel francuska tijela smatraju vrlo niskim. Osim toga, odnose se na tržište u nastajanju (i stoga su bez prekomjernog kapaciteta). U skladu su, isto tako, s logikom plana restrukturiranja grupe PSA.

iii. *Pozitivan utjecaj na prodaju i profitabilnost grupe*

(155) Prema francuskim tijelima, projekt „50CO_2Cars" pokrenuo bi prodaju i profitabilnost grupe PSA po dovršetku plana restrukturiranja.

(a) Odgovarajući na pitanja Komisije navedena u uvodnim izjavama 210. i 211. odluke o pokretanju postupka (o utemeljenosti strategije koja daje prednost dizelskim motorima u odnosu na benzinske), i u uvodnoj izjavi 216. (o poslovnom planu projekta „50CO_2Cars" i pouzdanosti njegovih osnovnih pretpostavki), francuska tijela smatraju da bi ta strategija bila ne samo industrijski legitimna, nego bi imala pozitivan utjecaj na prodaju grupe. Umjesto razvijanja jeftine hibridne tehnologije za benzinske motore, bilo bi poželjnije ulagati u poboljšanje ekološko-energetske ravnoteže dizelskog motora kako bi se isprva „nadvladala nesklonost potrošača", a zatim predvidjela prilagodba ([37]) rezultata projekta „50CO_2Cars" benzinskim motorima, koje bi tada mogli prodavati proizvođači automobilske opreme u cijelom svijetu i razmjernim učinkom povećati rentabilnost ulaganja. Utemeljenost strategije koju je predvidjela grupa PSA potvrđuju istraživanja tržišta, koja odreda ([38]) predviđaju porast prodaje čistih dizelskih vozila idućih godina.

(b) U pogledu financijskog utjecaja projekta „50CO_2Cars", francuska su tijela dostavila poslovni plan utemeljen na pretpostavkama koje dijele razni novinski članci, a koji bi uključio predviđene novčane tokove do 2026. (što bi bilo opravdano u odnosu na buduća ažuriranja, a zatim opravdano normama koje će u to doba zamijeniti Euro 6. Istraživačko-razvojni poslovi projekta „50CO_2Cars" provodili bi se između 2013. i 2017., tako da bi prvi motori mogli biti u prodaji između polovine 2016. i početka 2017., a ubrzo bi zatim uslijedio ekonomičan hibridni sustav. Pri izračunu rentabilnosti koristile su se dvije diskontne stope (jedna od [10–13] * % i druga [13–15]* %), s time da druga bolje uzima u obzir nedavno utvrđeno povećanje cijene financiranja. Ne traži se nikakav primitak od patentiranja nekih rezultata projekta „50CO_2Cars". Naposljetku, ocijenjeni su obujam i prodajne cijene novih dizelskih motora i hibridnih pogona u nekoliko scenarija: scenarij „A" primjene projekta „50CO_2Cars" uz državnu potporu, u kojem bi prodaja jednoga hibridnog

([34]) Riječ „izmijeniti" podcrtana je u izvorniku koji su dostavila francuska tijela.
([35]) Francuska tijela navode da ta internalizacija može biti samo djelomična, ovisno o rezultatima projekta „50CO_2Cars".
([36]) Francuska tijela ističu da je tečaj eura za jen nepovoljno promijenjen za oko 30 % u razdoblju između 2009. i 2012., da bi povratio paritet iz 2009. između kraja 2012. i svibnja 2013. Zbog takve nestalnosti neizvjesni su troškovi nabave automatskih mjenjača. Tome treba pridodati još i carinske pristojbe koje Francuska smatra visokima.
([37]) Glavni sastavni dijelovi sustava „50CO_2Cars" bit će dizelski. Međutim, prema francuskim tijelima, prijelaz na benzinske motore istovrijedne snage zahtijevat će samo „umjerena ulaganja u IR u kratkom roku".
([38]) Citirani izvor: http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles..

vozila ostvarivala dodatnu maržu, procijenjenu između [200–300]* EUR i [300–400]* EUR, ovisno o tehnološkoj opciji (uz maržu od [2 000–3 000]* EUR ostvarenu za proizvođača automobila prodajom vozila iz segmenta B); scenarij „B" primjene projekta „50CO_2Cars" bez državne potpore, u kojem će marže biti iste kao i u scenariju A. Francuska tijela, međutim, navode da se radi o fiktivnom scenariju koji grupa PSA neće moći ostvariti (naveden je samo zbog teoretske usporedbe); hipotetski scenarij „C" koji bi se, ako se ne provodi projekt „50CO_2Cars" sastojao od provedbe alternativnog projekta za koji bi dodatne marže bile manje (između [100–200]* EUR i [200–300]* EUR). Na temelju ovih pretpostavki, diferencijalne neto diskontirane vrijednosti („NDV") ([39]) izračunane za proizvode „eDCT" i „Strana motora sa sustavom prijenosa" bile bi kako slijedi:

Tablica 15.

Financijski pokazatelji projekta „50CO_2Cars"

Grupa PSA (usporedbe u odnosu na „hipotetski" scenarij C)		Scenarij A* („50CO_2Cars" s potporom)	Scenarij B* („50CO_2Cars" bez potpore)
eDCT	NDV po [10–13]* %	[0–10] u milijunima EUR	- [60–70] u milijunima EUR
	NDV po [13-15]* %	- [50–60] u milijunima EUR	- [90–100] u milijunima EUR
Strana motora sa sustavom prijenosa	NDV po [10–13]* %	+ [30–40] u milijunima EUR	- [20–30] u milijunima EUR
	NDV po [13–15]* %	- [20–30] u milijunima EUR	- [60–70] u milijunima EUR

Francuska tijela iz njih zaključuju da će, bez obzira na odabranu tehnološku opciju, relativna rentabilnost scenarija B biti uvijek negativna u odnosu na scenarij C, tako da bi, bez državne potpore, projekt „50CO_2Cars" bilo „sasvim i jednostavno nemoguće ostvariti". Vrlo ograničena priroda NDV-a što proizlazi iz scenarija A (blago pozitivan u odnosu na scenarij C uz diskontiranje od [10–13]* %, negativan uz diskontnu stopu od [13–15]* %) pokazuje da su takve razine relativne rentabilnosti razmjerne razvojnom cilju prve generacije inovacija.

(c) Naposljetku, u pogledu rizika koje nosi projekt „50CO_2Cars", četiri su vrste rizika, a predviđena bi državna pomoć omogućila da uvelike budu smanjeni:

— zakonski rizici, povezani s homologacijskim ciklusom dizelskih vozila,

— tehnološki rizici u pogledu otvaranja brojnih tehnoloških zasuna za potrebe razvoja pristupačne „*umjereno hibridne*" tehnologije,

— komercijalni rizici, povezani s ponašanjem potrošača i njihovom osjetljivošću na ekološka pitanja,

— financijski rizici, osobito s obzirom na zahtjeve koji opterećuju raspoloživi novac grupe PSA.

([39]) U dopisu od 11. srpnja 2013. francuska su tijela objasnila da, kada bi bilo moguće znati udjel troškova razvoja i cijenu dijelova vozila, tada ne bi bilo moguće mjeriti apsolutnom vrijednošću udjel motora u prodajnoj cijeni vozila. Stoga su predložila „maržni" pristup koji se sastoji od usporedbe scenarija A i C (odnosno B i C) u odnosu na razlike izdataka (troškovi zbog IR-a i industrijskih ulaganja) i razlike primitaka (prihodi ostvareni prodajom vozila ili vrednovanje dopunskih poslova). Dostavljeni pokazatelj omogućava usporedbu relativne rentabilnosti scenarija za promatrane dijelove.

4.4. *O KOMPENZACIJSKIM MJERAMA*

4.4.1. OPĆE PRIMJEDBE NA NAZIVANJE PREDLOŽENIH MJERA OPĆIM KOMPENZACIJSKIM MJERAMA I NJIHOV DOSEG.

(156) Francuska tijela smatraju da Komisija u svojoj odluci o pokretanju postupka nije predložila nikakvu preciznu ocjenu navodnog narušavanja tržišnog natjecanja. Stoga su kompenzacijske mjere koje je predložila grupa PSA sasvim dovoljne. Svako dodatno pogoršanje bilo bi suprotno zahtjevu proporcionalnosti, navedenom u točki 47. prethodno spomenutih smjernica za „spašavanje i restrukturiranje".

(157) Nadalje, ocjenjuju da se predložene kompenzacijske mjere odnose na segmente B i C, suprotno onome što je navedeno u odluci o pokretanju postupka. To je slučaj s mjerom ograničavanja stope tržišnog udjela financiranja BPF-a koja se uglavnom odnosi na ova dva segmenta. To je i slučaj prijevremenog prestanka proizvodnje Citroëna C6 i neobnavljanja modela C6 i Peugeot 607 u okviru javnih natječaja. Naposljetku, mjera odustajanja od proizvodnje motora obujma većeg od 2 litre i povlačenja iz razvoja i proizvodnje hibridne *plug in* tehnologije imat će velik utjecaj na segment C.

(158) Francuska tijela navode da PSA predlaže znatne kompenzacijske mjere: one imaju za posljedicu pad tržišnog udjela od [0–2]* % na kraju razdoblja.

4.4.2. POSEBNE NAPOMENE O RAZLIČITIMA PREDLOŽENIM KOMPENZACIJSKIM MJERAMA

(a) **O smanjenju dodatnih ulaganja grupe PSA**

i. *Prijevremeni prestanak proizvodnje modela Citroën C6 i neobnavljanje modela Citroën C6 i Peugeot 607.*

(159) Francuska tijela smatraju da je, unatoč manjem obujmu prodaje ovih vozila, neto marža bila veća od marže od prodaje drugih tipova vozila, a osobito od marže od prodaje vozila iz segmenta B. Dopuštaju da je rentabilnost programa bila nedostatna, ali da je za otklanjanje tog nedostatka grupa PSA planirala partnerstvo s DPCA u svrhu stavljanja na kinesko tržište vozila C6 i 607.

(160) Napokon, francuska tijela tvrde da grupa PSA nije nikada planirala napustiti visoki cjenovni razred od 2009. PSA nije napustila IR projekt novog vozila koje je moglo stati uz bok vozilima C6 i 607.

ii. *Prijevremeni prestanak i neobnavljanje proizvodnje modela Bipper/Nemo.*

(161) Francuska tijela smatraju da će ova mjera spriječiti grupu PSA da ubere plodove svojih prethodnih ulaganja i znatno smanjiti njezinu sposobnost da bude konkurentna u segmentu lakih gospodarskih vozila.

(162) Naime, modeli Bipper/Nemo proizvodili su se do sada u partnerstvu s tvrtkama Fiat i Tofaş. Ovo je partnerstvo dosegnulo zrelost zahvaljujući kojoj PSA bolje poznaje tržište, proizvod i korištene proizvodne kapacitete. Dok nema odluke Komisije kojom bi taj prijedlog kompenzacijske mjere postao obvezujući, poznavanje svih informacija dalo bi grupi PSA više prostora za pregovore o transfernoj cijeni za drugu generaciju ovih modela, za koju se pretpostavlja da je rentabilnija. Nedavni i budući razvoj organizacije gradskog prijevoza koji daju prednost lakim gospodarskim vozilima naglasio bio tu rentabilnost.

iii. *Prestanak proizvodnje dizelskih motora obujma većeg od 2 litre.*

(163) Francuska tijela navode da je ova kompenzacijska mjera utoliko značajna što je grupa PSA vodeća na tržištu tradicionalnih dizelskih motora.

(164) Francuska tijela ističu da su ovi motori važni za segmente D i E jer su oni važni za imidž proizvođača automobila i za pristup javnoj nabavi.

(165) U pogledu ocjene utjecaja na razvoj ponude hibridnih *plug-in* dizelskih vozila, osobito na prodaju takvih vozila s motorima obujma većeg od 2 litre, grupa PSA smatra da tu ocjenu potvrđuju nedavna kretanja na tržištu *plug-in* hibrida, a osobito najava odluke Volva da, s obzirom na zabilježen komercijalni uspjeh, udvostruči ciljeve proizvodnje dizelskog modela V60 *plug-in* na 10 000 komada u 2014.

(b) **O napuštanju kapaciteta tvornice Sevelnord u korist jednog konkurenta**

(166) Francuska tijela najprije navode da ova mjera pridonosi ograničavanju zastupljenosti grupe PSA na tržištu izravno u korist njezinih konkurenata u mjeri u kojoj:

— se PSA odriče oko 30 % proizvodnog kapaciteta tvornice Sevelnord u korist Toyote,

— taj sporazum dopušta velikom konkurentu, Toyoti, ulazak na tržište na kojem do sada nije bio prisutan te širenje svoje palete gospodarskim vozilima,

— ovaj sporazum daje Toyoti izravnu i sigurnu konkurentsku prednost, s obzirom na to da joj omogućava preuzimanje znatnog dijela marže vozila koja su predmet sporazuma te stjecanje klijenata na tržištu na kojem nije bila prisutna i osiguravanje njihove vjernosti,

— se ova mjera odnosi na jedno od tržišta na kojem grupa PSA ima osobito važno mjesto (21 % u Europi 30 u 2011.).

(167) Francuska tijela napominju i da, s obzirom na ekonomsku bilancu projekta (pozitivna stopa poslovne dobiti od [0–5] %, u skladu s uobičajenim očekivanjima PSA), ga je grupa namjeravala provesti prema referentnom scenariju bez partnera. PSA je smatrao korištenje tvornice Sevelnord bez partnera održivim i rentabilnim.

(168) Francuska tijela navode da treba vrlo pažljivo čitati priopćenja za tisak od 31. kolovoza 2012. zbog društvenog konteksta koji je u to doba bio vrlo napet.

(c) **O povlačenju iz razvoja i proizvodnje hibridne *plug-in* tehnologije**

(169) Francuska tijela ponajprije smatraju da rasprava o trenutku primjene ove mjere da bi se ona mogla nazvati kompenzacijskom mjerom ili mjerom potrebnom za ponovnu uspostavu održivosti nije relevantna. Ono što je, prema njima, važno da bi se te mjere nazvale kompenzacijskim mjerama jest da one po svojoj naravi zaista ograničavaju eventualno narušavanje tržišnog natjecanja koje proizlazi iz potpore.

(170) Zatim, francuska tijela ne žele odgovoriti na pitanja Komisije o stvarnom utjecaju ove mjere jer njezine kritike u vezi s tim pitanjem nisu dovoljno objašnjene. U svakom slučaju, ova tijela ocjenjuju da su proračunske pretpostavke ocjene utjecaja ove mjere u skladu s nedavnim kretanjima tržišta *plug-in* hibrida.

(171) Nadalje, prema francuskim tijelima, licencu za ovu tehnologiju ne može dati proizvođač automobila ili proizvođač automobilske opreme, s obzirom na razvijenost tržišta i značaja ove tehnologije kao čimbenika diferencijacije među konkurencijom. Međutim, kada bi se takva pretpostavka ostvarila, grupa PSA bila bi spremna obvezati se na nestjecanje licence kod trećih za vrijeme provedbe plana restrukturiranja.

(172) Napokon, francuska tijela smatraju da učinci ove mjere nisu neutralizirani projektom „50CO2Cars” s obzirom na to da ovaj potonji ima različito tržište i klijentelu (visoki cjenovni razred) u odnosu na tržište i klijentelu na koje se odnosi kompenzacijska mjera te ostvaruje različita smanjena emisija CO_2 od onih koje ostvaruje *plug-in* hibridna tehnologija.

(d) **O utvrđivanju najveće stope tržišnog udjela BPF-a**

(173) Francuska tijela navode da, isprva, ova mjera predstavlja u konkretnom slučaju najusmjereniju kompenzacijsku mjeru te najbolju za ograničavanje narušavanja tržišnog natjecanja koje bi izravno proizišlo iz davanja potpore u obliku jamstva u korist BPF-a.

(174) Smatraju da je odabir najviše stope tržišnog udjela koja odgovara stopi drugog tromjesečja 2012. uvećanoj za razinu fleksibilnosti od 1 % potreban da bi se omogućilo kretanje tržišnog udjela BPF-a koje je u skladu s potrebama grupe te bi BPF mogao ispuniti svoju sistemsku ulogu u odnosu na automobilsku djelatnost PSA-a. U mjeri u kojoj je unaprijed predviđeno da se trend povećanja tržišnog udjela utvrđenog između 2001. i 2012. nastavi između 2012. i 2013., usvojeni najviši udjel predstavlja veliku obavezu za BPF-ovu sposobnost tržišnog natjecanja.

(175) Prema francuskim tijelima, predviđena fleksibilnost ne donosi nikakvo smanjenje učinkovitosti i obvezujući karakter predložene kompenzacijske mjere. Naime, u pogledu predvidivoga tržišnog kretanja, tržišni udjel BPF-a sustavno će kasniti za godinu dana te će, stoga, biti manji od tržišnog udjela najusporedivijih konkurenata.

(176) Nadalje, u odgovoru na jedno pitanje Komisije, francuska su tijela spremna uključiti vezane banke grupa Fiat i Ford u panel banaka koje su izabrane za indeksiranje tržišnog udjela BPF-a.

(177) Konačno, prema francuskim tijelima, zbog općeg karaktera PSA-ova angažmana (u pogledu država G10 i bez obzira na segment) neće biti moguće razviti agresivnu komercijalnu politiku u određenim segmentima, i time poništiti učinke kompenzacijske mjere. Naime, osim činjenice da grupa PSA ne može prisiliti BPF da izmijeni svoju politiku rizika, mjera ograničavanja tržišnog udjela sredstava financiranja BPF-a odnosi se uglavnom na segmente B i C zbog njihove relativne težine u ponderiranoj prosječnoj vrijednosti tržišnog udjela (većoj od […] * % kredita koje je odobrio BPF tijekom posljednjih godina i prosječno […]* % kredita koje je odobrila BPF 2012. u Francuskoj, Velikoj Britaniji, Njemačkoj, Španjolskoj i Italiji.)

5. **PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA**

(178) Slijedom odluke o pokretanju postupka, Komisija je zaprimila primjedbe pet zainteresiranih strana, točnije grupe PSA, tvrtke koja je željela ostati anonimna (dalje u tekstu „treća anonimna strana”), Fiata, GM-a i Toyote.

5.1. *PRIMJEDBE TREĆE ANONIMNE STRANE*

(179) Treća anonimna strana obavijestila je Komisiju o svojim sumnjama vezanima uz određene komercijalne postupke grupe PSA. Naime, ona smatra da bi grupa PSA mogla dati prednost francuskim proizvođačima opreme na uštrb nefrancuskih. Prema njezinu mišljenju, ponašanje grupe PSA prema proizvođaču opreme Agrati France pokazuje da je on zbog grupe PSA izbjegao neizbježnu sudsku likvidaciju tako što je grupa od njega otkupljivala proizvode po višim cijenama od tržišnih. Nadalje, isto tako prema mišljenju treće anonimne strane, usprkos šteti koju je pretrpjela zbog prekida u opskrbi, grupa PSA odbila je uložiti žalbu protiv društva Agrati France kako bi spriječila povećavanje financijskih problema ovoga ionako već oslabljenog poduzeća.

(180) U svojim primjedbama treća anonimna strana navodi da su odnosi između grupe PSA i francuske vlade, kao i javna potpora koja je predmet ovog postupka, predstavljali kršenje pravila unutarnjeg tržišta, poglavito onih koja se odnose na slobodni protok roba predviđen člankom 34. UFEU-a.

(181) U svrhu pomaganja društvu Agrati France, treća anonimna strana smatra da se grupa PSA poslužila svojim sudjelovanjem u Fondovima za modernizaciju proizvođača automobilske opreme (dalje u tekstu „FMPAO”) te mu tako neizravno dodijelila potporu u iznosu od 17 milijuna EUR.

(182) Kao kompenzacijsku mjeru, treća anonimna strana zahtijeva da se grupa PSA povuče iz FMPAO-a i u cijelosti odrekne financijskog udjela kod dobavljača ili distributera spojnih elemenata za automobile tako dugo dok prima državnu potporu, da zatraži povrat iznosa koje je dodijelila društvu Agrati France te da uspostavi transparentan i nediskriminirajući sustav odabira svojih dobavljača.

5.2. *PRIMJEDBE OPELA (I GRUPE GM)*

(183) Kad je riječ o tržišnim predviđanjima, grupa GM naglašava da većina automobilskih proizvođača koristi podatke instituta poput Global Insight ili POLK.

(184) Povezano s istraživačko-razvojnim projektom „50CO_2Cars", GM podsjeća da svi proizvođači ulažu u tehnologiju kojoj je cilj smanjiti emisije štetnih plinova. Općenito govoreći, teško je predvidjeti kakav će biti budući uspjeh tih istraživanja na industrijskom planu. Mogu se razmatrati brojna tehnička rješenja, uključujući i tehnologija hibridnih vozila. Uostalom, riječ je o području na kojem se mogu očekivati suradnje među proizvođačima u svrhu postizanja razmjernog učinka. GM navodi da pomoć od 85 milijuna EUR namijenjenih projektu „50CO_2Cars" ne predstavlja značajan iznos u usporedbi s troškovima istraživanja i razvoja u automobilskom sektoru. S druge strane, taj je iznos dostatan za istraživačko-razvojni projekt kojem je cilj razvoj „*umjerenog hibridnog*" sustava. GM smatra da ta mjera nije mogla spriječiti konkurentskog proizvođača u razvoju vlastitog programa istraživanja i razvoja na tom istom području, s obzirom na trenutačne tehnološke neizvjesnosti.

(185) O ulozi banaka u vlasništvu automobilskih proizvođača GM smatra da one zasigurno olakšavaju prodaju vozila, nudeći strankama zanimljiva rješenja za financiranje. Proizvođačima daju veliku fleksibilnost da bi potaknule kratkoročnu reakciju automobilskog tržišta.

(186) Naposljetku, GM smatra da je grupa PSA ušla u proces značajnog smanjenja kapaciteta koji GM ocjenjuje teškim i složenim.

5.3. *PRIMJEDBE FIATA*

5.3.1. O PONOVNOJ USPOSTAVI ODRŽIVOSTI

(187) O ponovnoj uspostavi održivosti Fiat upućuje na komentare nekih analitičara, poglavito na predviđanja instituta Global Insight, koji za 2015. i 2016. godinu predviđaju pad prodaje, a potom eventualni ponovni rast, ali slab i vrlo postupan.

(188) Prema Fiatovu mišljenju, razlozi trenutačne krize automobilskog tržišta jesu:

(a) snažan konkurentski pritisak na tržište, posebno na segmente vozila za široke mase, povezan s dolaskom novih korejskih te potencijalno japanskih i indijskih konkurenata;

(b) podjela tržišta na dva dijela što ograničava mogućnosti ostvarivanja profita samo u prodaji vozila visoke klase;

(c) okretanje potrošača jeftinijim proizvodima;

(d) nemogućnost uvida u izglede o povratku prodaje na razinu prije krize te naposljetku

(e) strukturalna prekapacitiranost europskih proizvođača.

5.3.2. O PROJEKTU „50CO_2CARS"

(189) Fiat smatra da se, unatoč malobrojnima dostupnim informacijama, cilj projekta „50CO_2Cars" čini ostvarivim. No ipak naglašava da jedinični trošak po vozilu s takvom vrstom tehnologije može ograničiti njegov prodor na tržište, kako zbog visoke prodajne cijene, tako i zbog poteškoća koje proizvođač ima u ostvarivanju zarade prilikom prodaje. Prema Fiatovu mišljenju, količine emisije CO_2 što ih je zadala Europska komisija za 2020. godinu predstavljaju istinski izazov za sve proizvođače. Izgledi da se taj izazov ostvari podrazumijevaju višestruki istraživačko-razvojni pristup koji se neće usredotočiti samo na jedan istraživačko-razvojni projekt u svrhu razvoja jedinstvene tehnologije, kao što je to slučaj, čini se, s projektom „50CO_2Cars" (prema Fiatovu shvaćanju).

(190) Fiat ne zna primaju li drugi proizvođači državne potpore za istraživačko-razvojne projekte. Prema njegovu mišljenju, nema izlaznih prepreka za inovacijske procese osim troškova, nužnih ulaganja i vremena potrebnoga za razmatranje novih tehnoloških mogućnosti. Tehnološki napredak što ga omogućava projekt „50CO_2Cars" ne predstavlja niti ulaznu prepreku. Međutim, Fiat smatra da je mogućnost primanja potpora a time i smanjenja krajnjeg troška razvoja novih tehnologija u odnosu na konkurente, neprijeporno prednost za primatelja potpore.

5.3.3. O UTJECAJU NA JAMSTVO NA TRŽIŠTU

(191) Prema Fiatovu mišljenju, državno jamstvo dodijeljeno BPF-u odgovara trećini dugova banke u vlasništvu PSA-a. Transakcija ne predviđa plaćanje naknade za jamstvo odobrenja kredita (*„commitment fee”*). Fiat je ocijenio da treba dodati barem 100 baznih poena da bi trošak jamstva bio u skladu s praksom na tržištu.

(192) Naime, državno jamstvo za sobom povlači narušavanje tržišnog natjecanja u odnosu na ostale banke u vlasništvu proizvođača koje su prisutne na tržištima. Zahvaljujući jamstvu, dionice koje je izdao BPF ocijenjene su jednako kao i francuska država, odnosno Aa1/AA, umjesto da se ocjena temelji na njihovim rezultatima. Iz toga Fiat zaključuje da ocjena rejtinga BPF-a ostaje ista do 2016. godine.

(193) Nadalje, Fiat smatra da se razlika troška financiranja između grupe PSA i BPF-a, procijenjena na 40 baznih poena, očigledno može objasniti dodjelom tog jamstva. Fiat procjenjuje da se BPF može financirati na sekundarnom tržištu s „novom” razlikom od 360/380 baznih poena, uz napomenu da je razlika obveznice grupe PSA oko 400 baznih poena s dospijećem 2016. godine. Tijekom izdanja obveznica u vrijednosti od 1,2 milijarde EUR pokrivenih državnim jamstvom koje je BPF proveo u ožujku 2013. ukupni trošak financiranja iznosio je oko 270 baznih poena.

(194) Fiat isto tako smatra da je državno jamstvo omogućilo BPF-u ponovne pregovore o uvjetima njezinih kredita s financijskim institucijama u smislu izjednačavanja uvjeta s onima koje zahtijeva francuska država.

(195) Naime, državno jamstvo ima pozitivan utjecaj na rejting BPF-a. Usprkos padu njegova rejtinga početkom 2013. koji su utvrdile vodeće rejting agencije, BPF je i dalje imao najviši rejting, u stupanj isti, kao i onaj koji je očekivao i da nije dobio jamstvo. Fiat se poglavito oslanja na izjave Standard and Poor's od 28. siječnja, 14. veljače i 18. travnja 2013. Štoviše, Fiat naglašava da je općenito prihvaćeno da obveza dodjele jamstva ili bilo kakvog financiranja sama po sebi poboljšava financijsku situaciju korisnika, bez obzira na stupanj upotrebe financijskih sredstava koja su mu na raspolaganju.

(196) Općenito govoreći, Fiat smatra da banke u vlasništvu automobilskih proizvođača predstavljaju krajnje učinkovite prodajne i marketinške instrumente

(a) za privlačenje novih kupaca jer nude vrlo privlačne uvjete financiranja ([40]);

(b) koji će poduprijeti prodajni proces, posebno zato što time „klasične” financijske ustanove oslobađaju obveza izdavanja kredita potrošačima i koncesionarima te

(c) se jača osjećaj odanosti već postojećih klijenata.

(197) Fiat smatra da povećanje troška financiranja BPF-a za 100 baznih poena ima izravan, trenutačan i krajnje negativan utjecaj na zaradu grupe PSA u europskim zemljama.

5.3.4. O KOMPENZACIJSKIM MJERAMA

(198) Prema Fiatovu mišljenju, o smanjenju kapaciteta trebalo je odlučiti tijekom izrade prethodnog plana kojem je cilj bio zatvaranje neisplativih tvornica. Posljedično tome, najavljena zatvaranja nisu ključna za grupu PSA u svjetlu ponovne uspostave održivosti (stope iskorištenosti kapaciteta ostaju nepromijenjene). Njihov se utjecaj ograničava na smanjenje fiksnih troškova.

(199) Kad je riječ o smanjenju CAPEX-a, Fiat smatra da PSA koristi plan restrukturiranja da bi na oportunistički način opravdao svoje strateške odluke o repozicioniranju na segmentima B i C te sakrio druge manje učinkovite mjere koje je nedavno poduzeo. Najavljeno napuštanje proizvodnje dizelskih motora obujma većeg od 2 litre vjerojatno je povezano s trenutačnim nastojanjima proizvođača da smanje obujam svojih motora (*„downsizing”*). Kad je riječ o Sevelnordu, Fiat misli da ta mjera ne predstavlja stvarno smanjenje kapaciteta grupe PSA, nego samo njihovo privremeno smještanje kod konkurenta, što grupi PSA ostavlja mogućnost prilično jednostavnoga ponovnog preuzimanja ovisno o njezinim potrebama.

([40]) Fiat navodi primjer banke u svojem vlasništvu čiji je udjel na tržištu porastao s 23,3 % u 2012. na 39,6 % u 2013. nakon promjene komercijalne strategije kojoj je cilj kupcima ponuditi konkurentnije financijske ponude.

(200) Povezano s posljednjom kompenzacijskom mjerom, Fiat priznaje poteškoće u analiziranju posljedica napuštanja hibridne tehnologije *„plug-in”* samo na temelju dobivenih informacija. Takvo napuštanje može se opravdati repozicioniranjem grupe PSA na tržištu. Može se protumačiti i kao sredstvo ispravljanja lošega tehnološkog odabira. Fiat smatra da nije moguće usredotočiti se samo na jednu vrstu tehnologije kako bi se dostigli ciljevi u smanjenju emisije koje je propisala Europska unija.

(201) Kad je riječ o kompenzacijskoj mjeri koja se odnosi na tržišni udjel, Fiat ističe da ni jedna kompenzacijska mjera ne može ograničiti narušavajući učinak jamstva.

5.4. *PRIMJEDBE TOYOTE*

(202) Toyota ne može komentirati plan restrukturiranja grupe PSA. To, uostalom, nije ni njezina uloga. Toyota potvrđuje da su hipoteze na kojima se temelji plan grupe PSA vjerodostojne. Općenito govoreći, brojni čimbenici koji utječu na automobilsko tržište znatno otežavaju svaki pokušaj predviđanja.

(203) O projektu „50CO_2Cars” Toyota smatra da će razvoj bilo kakve tehnologije koja pridonosi očuvanju okoliša biti ključan prodajni čimbenik za proizvođače. Prema njezinu mišljenju, prodaja benzinskih hibridnih automobila u budućnosti bit će veća od prodaje dizelskih hibridnih motora, iako priznaje da bi i za dizelske hibride moglo biti potražnje. Međutim, njihova prodaja mora biti manja od prodaje benzinskih hibrida zbog većih troškova te tehnologije. Toyota pretpostavlja da taj istraživačko-razvojni projekt ne može spriječiti konkurente grupe PSA da izađu na tržište *„umjereno hibridnih”* vozila.

(204) O ulozi banaka u vlasništvu proizvođača, Toyota smatra da one općenito mogu povećati vjernost potrošača marke (*„customer loyalty”*) za oko 15 %. Njihov je tržišni udjel veći u segmentu malih vozila.

(205) Govoreći o kompenzacijskim mjerama Toyota se pita može li se tako pravno nazvati mjeru kojoj je cilj zaustavljanje proizvodnje slabo prodavanih modela. Smatra da njezina suradnja s grupom PSA u tvornici Sevelnord nije uvjet potreban za preživljavanje grupe PSA. Uostalom, *„hibridna plug-in”* tehnologija još uvijek nije dovoljno zrela za tržište zbog troškova koje stvara i infrastrukture koju zahtijeva. Prema Toyotinu mišljenju, *„potpuno hibridna”* tehnologija ostaje jedino srednjoročno tehnološko rješenje.

(206) Naposljetku, Toyota smatra da ne može procijeniti osnovanost kompenzacijskih mjera koje je ponudila grupa PSA.

5.5. *PRIMJEDBE GRUPE PSA*

(207) Za početak, grupa PSA posve prihvaća primjedbe francuskih tijela.

(208) Podsjeća i na svoju strategiju ponovne uspostave održivosti kojoj je cilj prilagodba proizvodne opreme novoj situaciji na tržištu. Takva se prilagodba osobito vidi u značajnom smanjenju prisutnosti grupe na tržištu. PSA podsjeća i da se te mjere za restrukturiranje gotovo isključivo financiraju iz vlastitih izvora dobivenih prijenosom imovine. Takve bi mjere, prema njihovu mišljenju, uvelike bile dostatne da BPF nije bio nepravedno kažnjen pravilima rejting agencija, s obzirom na to da teškoće te vezane banke proizlaze samo iz njegove veze s grupom PSA. Stoga je intervencija države bila potrebna isključivo zbog tih pravila rejting agencija. PSA iz toga zaključuje da državno jamstvo u konačnici ima tek ograničeni učinak, tim više što nikakva izravna državna potpora nije dodijeljena BPF-u.

(209) Zapravo, PSA naglašava da uz mjere za restrukturiranje ide i promjena smjera njegove komercijalne politike. A ona počiva na istraživačko-razvojnim projektima kojima je cilj smanjenje troška tehnoloških inovacija za krajnjeg korisnika te na rastućoj prodaji grupe na međunarodnom tržištu u svrhu smanjenja njezine izloženosti promjenama na europskom tržištu, napose u zemljama Južne Europe.

(210) Da se situacija na europskom automobilskom tržištu pogoršala u odnosu na prihvaćena predviđanja, grupa bi prilagodila sve potrebne mjere kojima će osigurati ponovnu dugoročnu uspostavu održivosti.

(211) PSA smatra da kompenzacijske mjere predstavljaju krajnje velik napor koji jako šteti njihovoj konkurentnosti u svim segmentima. Prema PSA-u, njihov se opseg djelovanja čini vrlo velikim u odnosu na iznos potpore, a osobito u odnosu na obujam kapitala kojim grupa PSA financira svoje restrukturiranje. Zapravo, s obzirom na to da je zbog strukture bilance BPF-a aktiviranje jamstva malo vjerojatno, učinci su potpore na konkurente grupe PSA, u konačnici, krajnje ograničeni.

(212) Dakle, predviđene kompenzacijske mjere imaju posebno važan utjecaj. Na industrijskom planu, napuštanje hibridne *„plug-in"* tehnologije ima značajan negativan učinak na europsko tržište. Povrh toga, davanjem proizvodnih kapaciteta tvornice Sevelnord jednom od svojih izravnih konkurenata, grupa PSA smatra da mu time pomaže pri ulasku na tržište. Uz to, smanjenje ulaganja utječe na imidž grupe PSA na tržištu. To bi poglavito bilo vidljivo u slučaju prestanka proizvodnje dva modela iz segmenta lakih gospodarskih vozila na kojem PSA ima velik tržišni udjel. Neobnavljanje vozila visoke klase i snažnih motora smanjuje mogućnosti javljanja na natječaje *korporativnih* kupaca te utječe na imidž marke grupe što bi se osjećalo daleko dulje od razdoblja restrukturiranja.

(213) PSA nadalje smatra da određivanje gornje granice tržišnog udjela BPF-a i njezino indeksiranje prema kretanjima povezanih banaka glavnih konkurenata uvelike nadoknađuje hipotetski učinak potpore na tržište.

(214) PSA podsjeća da je odobrenje potpore koje je dala Komisija iznimno važno za francusku ekonomiju zbog značenja automobilske grane u Francuskoj (više od dva milijuna izravnih i neizravnih radnih mjesta). Oporavak grupe PSA stoga je od životne važnosti za oživljavanje i konkurentnost europske automobilske industrije. PSA primjećuje da su neki konkurenti uvelike iskoristili (ili još uvijek koriste) potporu svojih vlada, zadržavanjem izrazito povoljnog tečaja prilikom izvoza ili privremenom nacionalizacijom njihovih povezanih banaka. Drugi proizvođači izvan Europske unije imaju sklopljene sporazume o slobodnoj trgovini u svoju korist što im omogućava razvoj agresivne komercijalne politike na europskom tržištu.

6. **OPASKE FRANCUSKE NA PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA**

6.1. *OPASKE KOJE SE ODNOSE NA PRIMJEDBE TREĆE ANONIMNE STRANE*

(215) Prije svega, francuska tijela ističu da se čini da dodjela potpore za restrukturiranje grupe PSA ne izaziva neko veće zanimanje sudionika na europskome automobilskom tržištu s obzirom na to da su se očitovale samo četiri zainteresirane strane (usprkos publicitetu koji je dan odluci o pokretanju postupka).

(216) Osvrćući se na primjedbe treće anonimne strane (sažete u prethodno navedenim uvodnim izjavama 179. do 182. u odjeljku 5.1.), francuska tijela naglašavaju da ona nemaju nikakve veze s ovim postupkom provjere potpore restrukturiranju grupe PSA, nego ih više zanima žalba koju je treća anonimna strana uložila kod Europske komisije.

(217) Nadalje, francuska tijela smatraju da te opaske ne donose nikakve materijalne dokaze navodnih sumnjivih aktivnosti grupe PSA s tvrtkom Agrati France te da PSA kao privatno poduzeće slobodno može imati komercijalne odnose s dobavljačima na način kako to želi. Stoga je PSA, u okviru saveza s grupom GM, od 25. veljače 2013. uveo politiku racionalizacije svoje nabave, ponajprije kroz sustavno organiziranje javnih natječaja kako bi dobio najbolje cijene na tržištu. Francuska tijela naglašavaju da samo jedna mjera pripisiva nekoj državi članici može predstavljati povredu članka 34. UFEU-a, a to nije slučaj s odlukama koje su donijela privatna poduzeća, poput PSA-a. Navodno ponašanje Fonda za modernizaciju proizvođača automobilske opreme nema veze s ovom procedurom.

(218) Francuska tijela iz toga zaključuju da istragu predmetne potpore ne može usporiti neosnovana tvrdnja o kršenju članka 34. UFEU-a koji se, uostalom, odnosi na činjenice koje nemaju veze niti s predmetnom potporom niti s restrukturiranjem grupe PSA.

6.2. *OPASKE KOJE SE ODNOSE NA PRIMJEDBE GRUPE GM*

(219) Francuska tijela nisu imala opaske na primjedbe grupe GM (sažete u prethodno navedenim uvodnim izjavama 183. do 186. u odjeljku 5.2.).

6.3. *OPASKE KOJE SE ODNOSE NA FIATOVE PRIMJEDBE*

6.3.1. O PONOVNOJ USPOSTAVI ODRŽIVOSTI

(220) Francuska tijela smatraju da je Fiat u svojim primjedbama na tu temu (sažetima u prethodno navedenim uvodnim izjavama 187. do 188.(e) u odjeljku 5.3.1.) dao optimističniju hipotezu o razvoju tržišta od one koju ima grupa PSA, potvrđujući tako da je scenarij koji je prihvatila grupa PSA vjerodostojniji i dovoljno oprezan. Podsjećaju i da je Fiat (a uostalom i Opel) potvrdio relevantnost podataka instituta IHS Global Insight za procjenu izgleda razvoja tržišta. Fiat se ne smatra sposobnim dati mišljenje o ponovnoj uspostavi održivosti s obzirom na dostupne informacije. Stoga francuska tijela smatraju beskorisnim osporavati svaku od točaka što su ih istaknuli analitičari koje je naveo Fiat.

6.3.2. O POTPORI KOJA PROIZLAZI IZ JAMSTVA I NJEZIN UTJECAJ NA TRŽIŠTE

(221) Francuska tijela ističu da je u svojim primjedbama na tu temu (sažetima u prethodno navedenim uvodnim izjavama 191. do 196.(c) u odjeljku 5.3.3.), Fiat procijenio veličinu državne potpore na oko 100 do 110 baznih poena, što iznosi 231 milijun EUR, a što je daleko manje od donje granice ljestvice koju spominje Komisija u odluci o pokretanju postupka. Ta Fiatova procjena, prema mišljenju francuskih tijela, dokazuje da je iznos potpore koji je odredila Komisija najvjerojatnije precijenjen.

(222) Govoreći o naknadi za jamstvo odobrenja kredita („*commitment fee*"),francuska tijela podsjećaju da je premija osiguranja koju je grupa PSA isplatila državi izračunana na temelju troška „*all-in*" banaka članica New Club Deala (440 baznih poena) korigiranog za njihov trošak likvidnosti (procijenjen na 180 baznih poena temeljem prosječne mjesečne vrijednosti petogodišnjeg indeksa Itraxx Senior Financial). Taj trošak sadržava „*up-front*" naknadu od 120 baznih poena te naknadu za jamstvo odobrenja kredita u visini od 40 % marže, što znači više od onoga što Fiat smatra tržišnom praksom. Stoga, prema mišljenju francuskih tijela, Fiatove primjedbe potvrđuju da je ta naknada precijenjena u odnosu na tržišni standard.

(223) Francuska tijela smatraju logičnim da se ne uzima u obzir„*up-front*" aranžerska naknada i naknada za jamstvo odobrenja kredita jer država nema trošak mogućeg ulaganja novca negdje drugdje, to jest trošak koji proizlazi iz činjenice da je uložen kapital koji bi, s obzirom na to da je riječ o banci, trebao biti ukamaćen.

(224) Nadležna tijela ukazuju na to da Fiat tvrdi da postoje nadasve značajni učinci jamstva na tržište, no ne objašnjava od čega se točno ti učinci sastoje. Prema mišljenju Francuske, Fiat smatra da jamstvo BPF-u daje prednost koju Komisija nije analizirala, a koja proizlazi iz održavanja njezina troška financiranja na zadanoj razini, neovisno o razvoju tržišta. Nadležna francuska tijela čude se takvom argumentu jer bi navodni učinak očigledno bio povezan s postojanjem samog jamstva čiji bi cilj bio stabilizirati troškove refinanciranja banke s gornjom granicom od 7 milijardi EUR. Štoviše, prednost dodijeljena BPF-u i grupi PSA očigledno se mora analizirati u trenutku kada je jamstvo najavljeno.

6.3.3. O KOMPENZACIJSKIM MJERAMA

(225) Prije svega, francuska tijela smatraju da su Fiatove primjedbe na tu temu (sažete u prethodno navedenim uvodnim izjavama 198. do 200. u odjeljku 5.3.4) posebno neutemeljene i površne.

(226) O smanjenju CAPEX-a Fiat nije predočio ni jedan konkretni element ili dokaz koji bi doveo u pitanje izrazito ograničavajući karakter prestanka proizvodnje vozila visoke klase.

(227) U mjeri koja se odnosi na Sevelnord Fiat vidi tek obično iznajmljivanje industrijskih kapaciteta koje bi grupa PSA mogla svojevoljno preuzeti u svakom trenutku. Francuska tijela smatraju da takva kritika ni u kojem slučaju nije osnovana s obzirom na to da Fiat u svojem argumentu ne uzima u obzir obvezujući karakter mjera što su ih nametnule odluke Komisije. Upravo suprotno, ta je mjera nepovratna jer dopušta Toyoti zauzimanje položaja na tržištu u optimalnim uvjetima.

(228) Fiat kritizira i prestanak proizvodnje *„plug-in"* smatrajući da je najprikladnija strategija koju valja provesti suprotna umnožavanju različitih sredstava smanjenja emisije štetnih plinova. Nadležna tijela Francuske odgovaraju da se upravo i radilo o strategiji koju je prvotno usvojila grupa PSA. Napuštajući proizvodnju *„plug-in"* hibrida grupa PSA uvelike smanjuje svoju sposobnost tržišnog natjecanja u odnosu na konkurente koji bi mogli povećati broj tehnologija za smanjenje emisije štetnih plinova. Povrh toga, Fiatove kritike o *„lošem tehnološkom odabiru"* grupe PSA koji se sastoji od ulaganja u *„plug-in"* hibride trebale bi se, prema mišljenju Francuske, usporediti s Fiatovim odabirom tehnologije. Za razliku od ostalih proizvođača koji su odabrali ulagati u tu tehnologiju, uključujući i one najjače, Fiat je jedan od rijetkih koji to nije učinio.

(229) Francuska tijela primjećuju da se Fiat ne izjašnjava izravno o kompenzacijskoj mjeri koja ograničava tržišni udjel BPF-a. Iz toga zaključuju da je uvođenje obveze za svaku zemlju i za svaki segment izrazito teško. Razvoj tržišta koji navodi Fiat potvrđuje povlačenje tradicionalnih banaka s tržišta i uzajamno povećanje tržišnog udjela banaka u vlasništvu automobilskih proizvođača. Nova komercijalna politika koju je Fiat uveo u prvom tromjesečju 2013. a koja mu je omogućila dostizanje tržišnog udjela od 39,6 % dobro prikazuje izrazito ograničavajući karakter predložene kompenzacijske mjere. Ograničavajući rast svojeg tržišnog udjela BPF bi znatno smanjio svoju sposobnost davanja konkurentnih ponuda, a time i mogući utjecaj državnog jamstva na tržište.

6.3.4. O PROJEKTU „50CO_2CARS"

(230) Nadležna tijela Francuske smatraju da se Fiatove primjedbe (sažete u prethodno navedenim uvodnim izjavama 189. do 190. u odjeljku 5.3.2.) jednim dijelom odnose na doprinos tog projekta ponovnoj uspostavi održivosti, a s druge strane na učinak tog projekta na tržište.

(231) Francuska tijela smatraju da Fiatove kritike nisu osnovane i ne prepoznaju samu svrhu projekta kojem je cilj objedinjavanje različitih znanja i tehnologija, uz podršku državnih vlasti, kako bi se partnerima omogućio razvoj tehnologije hibrida uz niske troškove.

(232) Fiat priznaje da ne postoji nikakav učinak istiskivanja dokazujući da svi proizvođači zajedno ulažu znatna sredstva u projekte kojima je cilj smanjenje štetnih ispušnih plinova.

(233) Naposljetku, nadležna tijela smatraju da su Fiatove primjedbe o učinku na tržište proturječne. Projekt, zapravo, sam odgovara na Fiatove primjedbe: predviđeni značajan tehnološki preokret omogućava znatno smanjenje troškova tehnologije proizvodnje hibrida tako da se ti troškovi raspršе dovoljno da se zajamči njihova isplativost. Posljedično, Fiatove kritike o šansama za ograničeni komercijalni uspjeh projekta „50CO_2Cars" nisu relevantne. Francuska tijela misle da Fiat ne objašnjava kako potpora od 86 milijuna EUR može utjecati na krajnju cijenu proizvedenih vozila, dok s druge strane smatra da proizvođači ulažu velika sredstva ne bi li dostigli ciljeve smanjenja štetnih ispušnih plinova što ih nameću europski propisi.

6.4. *OPASKE KOJE SE ODNOSE NA TOYOTINE PRIMJEDBE*

(234) Općenito govoreći, Toyotine primjedbe (sažete u prethodno navedenim uvodnim izjavama 202. do 206. u odjeljku 5.4.) potvrđuju vjerodostojnost hipoteza i relevantnost odabira na kojima počiva plan restrukturiranja grupe PSA. Govoreći o projektu „50CO_2Cars" Toyota je potvrdila da tehnologije koje pridonose očuvanju okoliša predstavljaju glavni pokretač tržišta u budućnosti. Prema mišljenju francuskih tijela, iz Toyotinih primjedaba proizlazi da državna potpora projektu „50CO_2Cars" ne utječe na sposobnost tržišnog natjecanja ili konkurentnost proizvođača u segmentu *„umjerenih hibrida"*.

(235) O kompenzacijskim mjerama, a poglavito kao odgovor na Toyotine upite o doista kompenzacijskom karakteru mjere kojoj je cilj prestanak proizvodnje vozila s malim prodajnim rezultatima, francuska tijela tvrde da komercijalizacija modela visoke klase može biti primjer za sva ostala vozila koja marka prodaje.

(236) Povezano sa Sevelnordom, Toyota je izjavila da joj ugovor s grupom PSA omogućava da i dalje ostane prisutna u segmentu lakih gospodarskih vozila. Francuska tijela iznova naglašavaju da će Toyotina prisutnost u Sevelnordu bitno utjecati na njezinu sposobnost tržišnog natjecanja tako što će joj omogućiti stvarnu i iznimno važnu tržišnu prisutnost u tom segmentu.

(237) Prema njihovu mišljenju, Toyotine su primjedbe proturječne njezinu ponašanju na tržištu. Komercijalizacija izvedbe hibridnog modela „*plug-in*" Prius koju Toyota predstavlja kao „dragulj" svoje flote hibridnih automobila proturječna je s njezinim negativnim ocjenama budućnosti tržišta za takvu vrstu motora.

6.5. *OPASKE KOJE SE ODNOSE NA PRIMJEDBE GRUPE PSA*

(238) Francuska tijela nisu imala komentare na primjedbe grupe PSA (sažete u prethodno navedenim uvodnim izjavama 207. do 214. u odjeljku 5.5.).

7. **IZMJENE SLUŽBENE PRIJAVE KOJE SU UNIJELA FRANCUSKA TIJELA**

(239) U objavi od 16. srpnja 2013. nadopunjenoj dopisom od 23. srpnja 2013. (dalje u tekstu „pismo o preuzimanju obveza" od 23. srpnja 2013. ili „pismo od 23. srpnja 2013."), francuska tijela izmijenila su prijavu plana restrukturiranja od 12. ožujka 2013. te preuzele sljedeće obveze. Te obveze zamjenjuju kompenzacijske mjere koje su francuska tijela prvotno predložila.

(240) Francuska su tijela navela da će se obveze, osim ako nije drukčije određeno, prepisane u odjeljku 7. primjenjivati do potpunog uvođenja plana restrukturiranja grupe PSA, što znači do 31. prosinca 2015.

7.1. *OBVEZA O POVRATKU NA RAZINU ZADUŽENJA GRUPE PSA*

(241) Za svaku godinu provođenja plana restrukturiranja, konsolidirano neto zaduženje industrijskih i komercijalnih djelatnosti grupe PSA, utvrđeno u godišnjem izvještaju revidiranom svake godine na dan 31. prosinca, prema stalnim računovodstvenim načelima („neto zaduženje"), ne smije prijeći gornju granicu „A" naznačenu u tablici 16. u nastavku.

Tablica 16.

Gornje granice neto zaduženja grupe PSA

(u milijunima EUR)

	2013.	2014.	2015.	2016.
Najveće neto zaduženje A	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Najveće neto zaduženje B	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(242) Bude li neto zaduženje veće od gornje granice „A" po završetku godine „N", grupa PSA morat će provesti bilo kakve mjere financijskog i/ili industrijskog restrukturiranja, potrebne i dovoljne da na kraju sljedeće godine (N + 1) neto zaduženje grupe PSA ne prijeđe gornju granicu „A", osim troškova povezanih s provođenjem tih mjera od strane grupe PSA („korektivne mjere").

(243) Korektivne mjere i njihovi predviđeni financijski učinci moraju biti detaljno navedeni i zasebno kvantificirani te popraćeni preciznim i obvezujućim vremenskim rasporedom njihova provođenja. Te mjere mogu u cijelosti ili djelomično uključivati mjere koje su unaprijed provedene nakon 31. srpnja 2013. ako su određene i jasno opisane te ako njihovi financijski učinci predviđeni za preostalo razdoblje trajanja plana restrukturiranja budu kvantificirani. Korektivne mjere koje podrazumijevaju ažurirana predviđanja novčanih kretanja grupe PSA moraju se objaviti Europskoj komisiji, uz popratno mišljenje neovisnog stručnjaka, čija je uloga određena u odjeljku 7.6. navedenom u nastavku, u roku od mjesec dana počevši od dana objave revidiranih konsolidiranih godišnjih obračuna koji pokazuju da je neto zaduženje grupe PSA prešlo gornju granicu A u odgovarajućoj godini. Komisija je dužna provjeriti je li kvantifikacija financijskih učinaka predviđenih tim korektivnim mjerama dovoljna te utvrditi ne dovodi li ona u opasnost održivost grupe PSA. U suprotnom, Komisija mora predložiti i odobriti druge korektivne mjere.

(244) Plan restrukturiranja smatrat će se ispravno provedenim, a obveze što su ih dala nadležna francuska tijela ispunjenima ako su po završetku godine N + 1, korektivne mjere ili bilo koja druga mjera za neku vrstu financijskog i/ili industrijskog restrukturiranja koju je poduzela grupa PSA nakon 31. srpnja 2013., proizvele očekivane financijske učinke na neto zaduženje ili ako neto zaduženje nije prešlo gornju granicu „A" za godinu

N + 1. Ne bude li to tako, francuska će tijela morati Komisiji dostaviti izmijenjeni plan restrukturiranja grupe PSA, u granicama primjene načela „jednokratne pomoći" kako bi Komisija mogla izmijeniti ovu odluku koja državnu potporu restrukturiranju grupe PSA objavljuje kao sukladnu unutarnjem tržištu.

(245) Iste će posljedice biti i ako neto zaduženje grupe PSA prijeđe gornju granicu „B" tijekom dvije uzastopne godine provođenja plana restrukturiranja. I u tom slučaju, na isti način, francuska tijela moraju Europskoj komisiji dostaviti izmijenjeni plan restrukturiranja kako bi ova ponovno analizirala sukladnost državne potpore za restrukturiranje grupe PSA.

(246) U svim će se hipotezama, obveza smatrati ispunjenom za cijelo razdoblje trajanja restrukturiranja, čim korektivne mjere koje provodi grupa PSA, a koje su dostavljene komisiji u uvjetima predviđenima u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 243., rezultiraju kumuliranima financijskim učincima na neto zaduženje od [0–5] milijardi EUR.

7.2. *OBVEZA POVEZANA S TRŽIŠNIM UDJELOM BPF-a*

(247) Francuska tijela obvezuju se napraviti izmjene naknade za jamstvo, opisane u uvodnim izjavama 248. do 250., navedenim u nastavku,, a predviđene u članku 3.3. Protokola zaključenoga između društva Peugeot S.A., Banke PSA i države 5. ožujka 2013. („Protokol") o naknadi samostalnog jamstva na prvi poziv („Jamstvo") koje će biti ugovoreno između države i banke PSA, u prisutnosti društva Peugeot S.A. i Banke Francuske („Provizija na jamstvo").

(248) Sve dok postoje svi izdani „osigurani vrijednosni papiri" koji imaju jamstvo (na način kako su određeni Protokolom), naknada za jamstvo od 260 baznih poena predviđena u članku 3.3. Protokola uvećat će se u uvjetima opisanima u uvodnim izjavama 249. i250. navedenim u nastavku, čim tržišni udjel Banke PSA u deset zemalja (Njemačka, Austrija, Belgija, Italija, Španjolska, Nizozemska, Portugal, Švicarska, Francuska i Velika Britanija) prijeđe [26–29]* %.

(249) Povećanje provizije na jamstvo:

(a) ovisit će o tržišnom udjelu Banke PSA u deset europskih zemalja na način kako je navedeno u tablici 17. u uvodnoj izjavi 250. navedenoj u nastavku, uz napomenu da ako tržišni udjel za određeno razdoblje ima jednu ili više decimala nakon zareza, povećanje provizije na jamstvo izračunat će se linearnom interpolacijom između provizije na jamstvo koja se može isplatiti za tržišni udjel bez manje decimale i one koja se može isplatiti za tržišni udjel bez veće decimale od onih koje su naznačene u tablici 17. u uvodnoj izjavi 250., navedenoj u nastavku;

(b) iznosit će najviše 231 bazni poen kako ne bi prešla 491 bazni poen, što odgovara tržišnoj vrijednosti naknade prema procjeni Europske komisije.

(250) Tržišni udjel utvrđivat će se na godišnjoj razini svake godine na dan 30. lipnja. Povećanje provizije na jamstvo izračunat će se svake godine na dan 30. lipnja za posljednjih dvanaest mjeseci na iznos glavnice ukupnoga prosječnog zaduženja u tom razdoblju različitih linija izdanih „osiguranih vrijednosnih papira" s jamstvom (na način kako su ti „osigurani vrijednosni papiri" određeni u Protokolu). Prvo povećanje provizije na jamstvo morat će se izračunati 30. lipnja 2013. na temelju tržišnog udjela za razdoblje od 1. srpnja 2012. do 30. lipnja 2013.

Tablica 17.

povećanje provizije na jamstvo

Tržišni udjel (%)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Povećanje provizije na jamstvo (bazni poeni)*	[10–20]	[20–30]	[40–50]	[70–80]	[90–120]	[120–150]	[150–180]	[180–210]	[200–230] –	231

7.3. *OBVEZA O ODRICANJU OD STJECANJA*

(251) Grupa PSA odreći će se stjecanja udjela u drugim poduzećima ili bilo kakvih stjecanja imovina poduzeća za vrijeme trajanja njezina plana restrukturiranja, do 31. prosinca 2015. Taj zahtjev ne pokriva: i. stjecanje udjela ili imovine poduzeća kada je novčani iznos kojim grupa PSA planira provesti predviđeno stjecanje niži od 100 milijuna EUR godišnje, i ii. stjecanje udjela u poduzeću ili imovine poduzeća, nakon dopuštenja Europske komisije, ako je to stjecanje potrebno za osiguranje održivosti grupe PSA te će joj omogućiti ostvarivanje ciljeva plana restrukturiranja. Namjera provedbe stjecanja navedenoga u točki ii. ovog podstavka mora se dostaviti Komisiji u razumnom roku kako bi mogla procijeniti predviđeno stjecanje na temelju podrobnih financijskih podataka o predviđenom stjecanju, njegovoj vrijednosti i utjecaju na kapital grupe PSA.

(252) Štoviše, nakon dopuštenja Europske komisije grupa PSA moći će pristupiti stjecanju i. udjela u naknadu za unos udjela ili djelatnosti obavljene u okviru postupka spajanja (spajanjem ili pripajanjem) imovine ili djelatnosti, ii. obveznica ili dijelova imovine ili potraživanja radi njihove istodobne prodaje pod uvjetima koji ne povećavaju razinu neto zaduženja grupe PSA. Ta se stjecanja neće uzeti u obzir do iznosa 100 milijuna EUR iz prethodnog podstavka. Namjera provedbe stjecanja iz točaka i. i ii. ovog podstavka mora se dostaviti Komisiji u razumnom roku kako bi Komisija mogla procijeniti prirodu predviđenih postupaka.

(253) Za stjecanja udjela ili imovine tvrtki koje ostvaruje Faurecia ili neka od njezinih filijala tijekom trajanja plana restrukturiranja grupe PSA, a to znači do 31. prosinca 2015., do prethodno navedene gornje granice iznosa od 100 milijuna EUR godišnje zatražit će se prethodno dopuštenje Europske komisije koja će na pozitivan način razmotriti stjecanja i. koja izravno ili neizravno pridonose ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA, imaju pozitivan učinak na predviđenu rentabilnost grupe PSA i ii. ne znače izbjegavanje obveze ograničavanja učinaka potpore na najmanju moguću mjeru, potrebna za ostvarivanje ciljeva plana restrukturiranja grupe PSA. Namjera ostvarivanja nekog stjecanja iz ovog podstavka mora se dostaviti Komisiji u razumnom roku kako bi mogla ocijeniti predviđeno stjecanje s obzirom na dva prethodno navedena kriterija.

(254) Ako razina zaduženja grupe PSA (na način kako je taj pojam prethodno određen) bude tijekom godine (N) svedena na razinu nižu od one koju PMT 2013 v1 predviđa za tu istu godinu na dan 31. svibnja 2013., a koju su francuska tijela prijavila 3. lipnja 2013., gornja granica od 100 milijuna EUR godišnje predviđenih u ovoj obvezi automatski će se za sljedeću godinu (N + 1) povećati za taj iznos razlike, izražene u milijunima EUR, između razine zaduženja grupe PSA ostvarene u godini (N) i one predviđene u PMT 2013 v1 na dan 31. svibnja 2013., a koju su prijavila francuska tijela 3. lipnja 2013.

7.4. *OBVEZA O MARŽI OD FINANCIRANJA DODIJELJENIH KONCESIONARIMA*

(255) Grupa PSA neće smanjiti prosječnu godišnju komercijalnu maržu financiranja dodijeljenu koncesionarima u svojoj mreži (ukupna zaduženja mreže koncesionara predstavljena u godišnjem izvještaju Banke) ispod prosječne godišnje komercijalne marže utvrđene za zadnjih 12 mjeseci na dan 30. lipnja 2013. za sve vrijeme trajanja provedbe plana restrukturiranja.

7.5. *OBVEZA KOJA SE ODNOSI NA PROJEKT „50CO_2CARS"*

(256) Francuska tijela Francuske obvezuju se da će u okviru projekta „50CO_2Cars", određenoga u stavku 1.2. prijave francuskih tijela od 12. ožujka 2013., subvencija od 24,5 milijuna EUR prvotno predviđena za grupu PSA imati oblik povratnog predujma, prema jednakim rokovima, uvjetima i načinima vraćanja, *mutatis mutandis*, predviđenima za 61,4 milijuna EUR već predviđenoga povratnog predujma unutar projekta „50CO_2Cars". Zadržava se prvotno predviđeni vremenski raspored vraćanja. Iznosi koji se moraju vratiti po svakom dospijeću uvećani su proporcionalno s povećanjem iznosa predujma.

7.6. *PROVEDBA I NEOVISNI STRUČNJAK*

(257) Nadležna francuska tijela obvezuju se da će grupa PSA ovlastiti neovisnog stručnjaka zaduženoga za detaljnu provjeru primjene obveza prihvaćenih u pismu o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013. („neovisni stručnjak") za cijelo vrijeme trajanje plana restrukturiranja odnosno do 31. prosinca 2015. u uvjetima opisanima u Prilogu.

8. **PROCJENA POTPORE**

8.1. *POSTOJANJE DRŽAVNE POTPORE U SMISLU ČLANKA 107. STAVKA 1. UFEU-a*

(258) Prema članku 107. stavku 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku kojim se narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama."

(259) Temeljem te odredbe Komisija smatra da se neka nacionalna mjera može smatrati državnom potporom onda kada su ispunjeni svi sljedeći uvjeti: i. da predmetna mjera daje ekonomsku prednost korisniku; ii. da ta prednost nastaje u državi iz koje potpora dolazi; iii. da je ta prednost selektivna i iv. da predmetna mjera narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje te da može utjecati na trgovinu među državama članicama.

(260) Komisija smatra da jamstvo koje država daje BPF-u i povratni predujam u korist grupe PSA za provedbu istraživačko-razvojnog projekta „50CO_2Cars" predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a zbog sljedećih razloga.

8.1.1. DRŽAVNO JAMSTVO BANKOVNOJ FILIJALI GRUPE PSA

(261) Prije svega, Komisija napominje da je u svojoj odluci od 11. veljače 2013., kojom privremeno dodjeljuje prvi dio jamstva kao potporu za spašavanje, zaključila da je mjera predstavljala potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a. Republika Francuska nije osporila tu odluku te je tu mjeru smatrala potporom restrukturiranju.

8.1.1.1. ***O prisutnosti državnih sredstava***

(262) Kad je riječ o prijenosu državnih sredstava, valja naglasiti da će Francuska dati jamstvo na temelju članka 85. Izmjene Zakona o javnim financijama br. 2012-1510 od 29. prosinca 2012.

(263) To je samo po sebi dostatan dokaz da je mjera državnog podrijetla.

8.1.1.2. ***O postojanju ekonomske prednosti***

(264) U svrhu ocjene predstavlja li neka državna mjera potporu, iz ustaljene sudske prakse proizlazi da se mora odrediti dobiva li poduzeće korisnik potpore ekonomsku prednost koju ne bi dobilo u normalnim tržišnim uvjetima. Komisija stoga mora ocijeniti u kojoj mjeri jamstvo dodijeljeno BPF-u ima pravo na tržišnu naknadu.

(265) U prijavi od 12. ožujka 2013. francuska su tijela utvrdila iznos potpore između 453 i 480 milijuna EUR za najviši iznos glavnice jamstva od 7 milijardi EUR. Taj se izračun temeljio na interpolaciji prinosa na izdane obveznice BPF-a s dospijećem od tri godine. U primjedbama Francuske na odluku o pokretanju postupka, sažetima u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 128., francuska tijela smatraju da potpora koja proizlazi iz jamstva iznosi 396 milijuna EUR uzimajući u obzir premiju na rizik od 40 baznih poena i tromjesečno referentno razdoblje. U pretpostavci u kojoj će morati voditi računa o premiji na rizik od 24 bazna poena (kako je to utvrđeno tijekom izdanja obveznica u svrhu potpore za spašavanje), potpora će tada iznositi 429 milijuna EUR.

(266) Nadležna tijela Francuske naglasila su činjenicu da su izdanja obveznica BPF-a od 25. ožujka 2013. bila ostvarena u posebno povoljnim tržišnim uvjetima. Tada zabilježene vrijednosti *spreada* u odnosu na državne obveznice (OAT) bile su izrazito niske (24 bazna poena). Stoga francuska tijela smatraju da je pretpostavka o većoj cijeni za BPF od oko 40 baznih poena potpuno utemeljena.

(267) Naposljetku, referentno razdoblje koje francuska tijela prihvaćaju produžuje se od 12. srpnja do 16. listopada 2013. jer se, prema njihovu mišljenju, tijekom tog razdoblja može povesti računa o objavama vezanima uz teškoće grupe od dana 12. srpnja kada je i najavljen plan reorganizacije te se mogu ublažiti učinci proizašli iz prvih glasina o davanju jamstva 16. listopada 2012.

(268) Prije svega, Komisija podsjeća da je na temelju činjenica predstavljenih u uvodnoj izjavi 30., iznos potpore u jamstvu od 1,2 milijardi EUR koje je privremeno odobreno 11. veljače 2013. bio predmet prve procjena u odluci o spašavanju, prema kojoj je iznos potpore mogao biti između 91,8 milijuna EUR i nominalnog iznosa jamstva, to jest 1,2 milijarde EUR. Primjenjujući istu metodologiju procjene najniže moguće potpore (*spread* od 24 bazna poena i jednomjesečno referentno razdoblje), element potpore sadržan u jamstvu od 7 milijardi EUR koji je Francuska prijavila, iznosio bi, dakle, 486 milijuna EUR kako je to prikazano u tablici 18. u nastavku:

Tablica 18.

Izračun iznosa potpore u zajamčenim obveznicama

	16.10.2012.	12.7.–16.10.	16.9.–16.10.
Državne obveznice s rokom dospijeća 3 godine	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Spread za državu procijenjen nakon jamstva	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Kamatna stopa BPSA nakon jamstva (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Trošak jamstva (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Ukupni procijenjeni trošak izdanih jamstava (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Interpolirani trogodišnji prinos sekundarnog tržišta BPSA	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Iznos državne potpore (u milijunima EUR)	401	429	486

(269) O pretpostavkama na temelju kojih se došlo do ovih izračuna, Komisija želi dati sljedeća pojašnjenja.

(270) U uvodnoj izjavi 51. Odluke o spašavanju Komisija je izračunala element potpore za izdane obveznice u iznosu od 1,2 milijardi EUR na barem 91,8 milijuna EUR. Za iznos od 7 milijardi EUR izdanih obveznica odgovarajući iznos bio bi 535 milijuna EUR.

(271) Kako je opisano u uvodnoj izjavi 26. uvodne izjave odluke o pokretanju postupka, razlika prinosa od 24 bazna poena u odnosu na državne obveznice utvrđena je tijekom izdavanja obveznica od 1,2 milijardi EUR. U skladu s uvodnim izjavama 119. i 120. odluke o pokretanju postupka, Komisija potvrđuje da se za tu razliku koja je, prema mišljenju Francuske, nastala kao rezultat manje likvidnosti osiguranih obveznica u odnosu na državne obveznice, mora umanjiti iznos potpore.

(272) O **referentnom razdoblju** Komisija procjenjuje da je prihvaćeno razdoblje od mjesec dana (od 16. rujna do 16. listopada) dovoljno dugo za ublažavanje eventualnih burzovnih nestabilnosti vezanih uz učinke objave. U svrhu točne procjene iznosa potpore, referentno razdoblje mora biti blisko trenutku objave da bi se informacija o teškoćama grupe odrazila što je moguće bolje u tržišnim prinosima. Napokon, prihvaćeno sekundarno tržište likvidno je tržište i stoga se ne može zaključiti da je potrebno duže razdoblje, s obzirom na to da su objava plana restrukturiranja grupe PSA u srpnju 2012. kao i najnovije informacije o prodaji dostupnih vozila bile savršeno prihvaćene na tržištima. Uostalom, Komisija procjenjuje da je na temelju toga iznos elementa potpore ispravno izračunan te se ne mora ponovno računati na temelju razina prinosa obveznica banke na sekundarnom tržištu u trenutku individualnih povlačenja. To je s jedne strane slučaj jer Francuska smatra da je potpora ograničena na najmanju moguću mjeru potrebnu za ponovnu uspostavu održivosti i da će zato jamstvo biti povučeno u cijelosti, a s druge strane je činjenica da je reprezentativna tržišna cijena na razini sekundarnih obveznica prije najave mjere potpore. Ta potpora grupi PSA daje mogućnost povlačenja jamstva u bilo kojem trenutku nakon njegova uvođenja.

(273) U uvodnoj izjavi 51. odluke o spašavanju Komisija smatra da iznos potpore može iznositi do nominalnog iznosa osiguranih obveznica. U svjetlu činjenica predstavljenih u uvodnim izjavama 105. i 106. odluke o pokretanju postupka u vezi s postojanjem stečajne mase koja se kreće od [1–3]* milijarde do [2–4]* milijarde EUR u stresnom scenariju likvidacije, Komisija smatra da iznos potpore nije veći od pogodnosti koju predstavlja cijena izdanih obveznica izračunana u iznosu od 486 milijuna EUR u iznosu glavnice državnog jamstva od 7 milijardi EUR iz uvodne izjave 33. Riječ je o prednosti koju grupa ima u slučaju da nastavi obavljati svoju djelatnost. Da potpora nije bila dodijeljena i da je banka ušla u proces likvidacije, ni vjerovnici ni dioničari (grupa PSA) ne bi stekli nikakvu dodatnu pogodnost.

(274) Komisija napominje da je među zainteresiranim stranama samo Fiat komentirao izračun potpore, procjenjujući u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 191. da bi trošku jamstva trebalo dodati barem 100 baznih poena da bi bio u skladu s tržišnim uvjetima. Jedna od Fiatovih primjedaba odnosi se na plaćanje naknade za jamstvo odobrenja kredita („*commitment fee*"). Komisija o tome izjavljuje da je, prema objašnjenju u uvodnoj izjavi 272., element potpore kvantificiran na temelju hipoteze da će jamstvo biti povučeno u cijelosti, s obzirom na to da je potpora ograničena na najmanju moguću mjeru u svrhu ponovne uspostave održivosti. Nadalje, element potpore koji je procijenila Komisija veći je od iznosa potpore koji je procijenio Fiat, čak i ako se uzme u obzir naknada za jamstvo odobrenja kredita, s obzirom na to da Komisija procjenjuje kako je plaćena cijena niža za 231 bazni poen u odnosu na tržišnu cijenu, dok Fiat procjenjuje da je cijena niža za 100 baznih poena u odnosu na tržišnu cijenu.

(275) S obzirom na prethodno izneseno, Komisija zaključuje da element potpore sadržan u državnom jamstvu na glavnicu od 7 milijardi EUR iznosi 486 milijuna EUR.

8.1.1.3. ***O selektivnom karakteru pogodnosti***

(276) Budući da su BPF, a time i grupa PSA jedini korisnici jamstva, utvrđuje se selektivni karakter pogodnosti.

8.1.1.4. ***O uvjetima utjecaja na trgovinu između država članica i narušavanje tržišnog natjecanja***

(277) Kad je riječ o učincima na tržišno natjecanje i o utjecaju na trgovinu, treba podsjetiti da, prema stalnoj sudskoj praksi, kada neko poduzeće posluje u sektoru u kojem se odvija stvarno tržišno natjecanje među proizvođačima iz različitih država članica, svaka potpora koju im dodijele nadležna tijela javne uprave može utjecati na trgovinu među državama članicama i štetiti tržišnom natjecanju, u mjeri u kojoj njihovo zadržavanje na tržištu sprečava konkurente u povećanju njihova tržišnog udjela i smanjuje njihove mogućnosti povećanja izvoza ([41]).

(278) Zapravo, analiza Komisije, primjedbe trećih strana i publikacije analitičara potvrdili su mehanizam koji će dovesti do narušavanja tržišnog natjecanja. Izravna posljedica državnog jamstva smanjenje je troška financiranja BPF-a (u odnosu na hipotetski scenarij u kojem banka ne prima potporu). Snižavanjem tog troška financiranja BPF će moći poboljšati svoje ponude financiranja i tako poticati prodaju vozila marki Peugeot i Citroën. Dakle, grupa PSA i treće strane jednoglasno su priznali i naglasili važnost uloge povezanih banaka u podršci i razvoju prodaje automobila.

(279) U svojim su primjedbama treće zainteresirane strane naglasile izravnu vezu između djelatnosti povezanih banaka i prodaje vozila. Na primjer, GM napominje da je financiranje koje nude povezane banke „*od životne važnosti*" automobilskim proizvođačima jer im daje „*fleksibilnost*" da mogu kratkoročno reagirati na tržišne uvjete. Grupa Fiat nadugačko je opisala utjecaj financiranja prodaje od strane povezanih banaka u vlasništvu automobilskih grupa. Prema njihovu mišljenju, takvo financiranje ima tri glavna učinka: privući nove kupce, podupirati prodajni proces i povećati vjernost kupaca. Fiat spominje interno provedenu studiju o privlačnosti modela „Punto" koja uglavnom ovisi o uvjetima financiranja (poput niskih kamata). Konkurenti koji ne nude privlačne financijske uvjete (na primjer Peugeot) manje su zastupljeni u željama kupaca. Prema nekoj drugoj internoj anketi o seriji automobila „Eco", većina kontaktiranih kupaca izjavila je da ne bi bili kupili vozilo (ili bi odgodili kupnju) da nije

([41]) Vidi poglavito Odluku Suda od 21. ožujka 1991., Italija/Komisija, C-305/89, Zbirka sudske prakse, str. I-1603.

bilo ponude financiranja s 0 % kamata. Fiat iz toga zaključuje da potpora kojoj je cilj poduprijeti djelatnost neke povezane banke ima *„trenutačan i izravan”* učinak na rezultate prodaje automobila. Prema drugoj internoj anketi koju je Fiat opisao, upotreba proizvoda i usluga povezane banke isto tako utječe i na već postojeće kupce marke koji žele zamijeniti svoje vozilo. Zapravo, udjel kupaca koji su odlučili ponovno kupiti vozilo marke Fiat veći je među kupcima koji su koristili neki oblik financiranja banke u vlasništvu proizvođača tijekom prethodne kupnje.

(280) O utjecaju promjene troškova financiranja neke povezane banke, Fiat odgovara konkretnim brojkama, naznačujući da bi povećanje troška financiranja za 100 baznih poena moglo dovesti do smanjenja tržišnog udjela za 5 % do 10 %. Čini se da Fiatovo iskustvo na europskom tržištu kroz banku FGA Capital tako potvrđuje izravan i negativan odnos između troška financiranja povezane banke i njezina tržišnog udjela. Prema tome, smanjenje troška financiranja BPF-a kroz državno jamstvo za sobom povlači povećanje njezina tržišnog udjela.

(281) Toyota, sa svoje strane, potvrđuje važnost uloge povezanih banaka u jačanju vjernosti kupaca marki i povećanju prodaje: Toyota procjenjuje da bi povezane banke povećale vjernost kupaca za 15 %, ali kaže da ne može procijeniti veličinu utjecaja povećanja troška financiranja od 100 baznih poena na prodaju (no ipak navodi da takav utjecaj postoji).

(282) Iz primjedaba trećih zainteresiranih strana proizlazi da smanjenje troška financiranja neke povezane banke omogućava banci da svojim potencijalnim kupcima ponudi privlačnije uvjete financiranja. Takve konkurentne ponude kreditiranja izravno utječu na prodaju automobila i trenutačno predstavljaju jedan od glavnih čimbenika razvoja prodaje automobila.

(283) Jednako tako, studija Morgana Stanleya od 21. kolovoza 2012. objašnjava način na koji niski troškovi financiranja što ih ima financijski sektor nekog automobilskog proizvođača mogu marki omogućiti ponudu automobila čiji je trošak vlasništva (*„Total Cost of Ownership”* ili skraćeno TCO) niži od onog kod konkurenata. Općenito govoreći, ta studija dokazuje da je prvi čimbenik u određivanju troška vlasništva vozila upravo trošak financiranja povezane banke. ([42]) Privlačnim ponudama financiranja povezana banka izravno pridonosi smanjenju TCO-a vozila marke. Dakle, važnost potreba financiranja napose je istaknuta u segmentima B i C u kojima grupa PSA ima najveći udjel prodaje.

(284) U nedavnoj studiji agencije Moody's ([43]) od 5. veljače 2013., potvrđena je važna uloga povezanih banaka koje su ocijenjene kao „ključni sastavni dijelovi strategije automobilskih grupa”. Povrh toga, studija predviđa da su u kontekstu krize i pada prodaje automobilske grupe sklonije upotrebi povezanih banaka za poticanje svoje prodaje. Analiza rizika narušavanja tržišnog natjecanja zbog državne potpore koja se ispituje mora, isto tako, voditi računa o tom specifičnom kontekstu.

(285) Prema Planu uspostave održivosti BPF-a, koji su dostavila francuska tijela, uloga banaka u vlasništvu proizvođača trebala bi u budućnosti ojačati zbog četiri glavna čimbenika (vidi uvodnu izjavu 116.).

(286) Posljedično, državno jamstvo izravno će utjecati na konkurentno ponašanje BPF-a čija bi ionako značajna uloga trebala ojačati u odnosu na tržišne trendove opisane u Planu uspostave održivosti, spomenutom u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 285.

(287) U tom pogledu Komisija primjećuje da su na području Europske unije prisutne brojne financijske ustanove i da se kapital kreće između država članica.

(288) Iz toga zaključuje da predmetna mjera isto tako može naglasiti položaj BPF-a u odnosu na njegove konkurente u trgovini između država članica.

(289) Posljedično, Komisija zaključuje da to državno jamstvo predstavlja državnu potporu čiji ekvivalent-bruto subvencija iznosi 486 milijuna EUR. Izravni korisnik toga jamstva je BPF, ali naposljetku od njega korist ima cijela grupa, utoliko što je djelatnost BPF-a financiranje prodaje onoga što je glavna djelatnost grupe, a to je proizvodnja automobila.

([42]) Vidi Morgan Stanley, 21. kolovoza 2012., „Vokswagen – It's cheaper to Own a VW”.
([43]) Vidi Moody's, 5. veljače 2013., „Key rating drivers for European car financers”

8.1.2. DRŽAVNA POMOĆ GRUPI PSA ZA REALIZACIJU ISTRAŽIVAČKO-RAZVOJNOG PROJEKTA „50CO_2CARS"

(290) Javno financiranje ([44]) grupe PSA za realizaciju istraživačko-razvojnog projekta „50CO_2Cars" odgovara definiciji državne potpore u smislu članka 107. UFEU-a. Francuska tijela izjavila su da time ta mjera postaje potpora restrukturiranju.

8.1.2.1. ***O postojanju državnih sredstava***

(291) Ta javna financiranja proizlaze iz proračunskih financijskih sredstava koje država isplaćuje AUOE-u (Agenciji za upravljanje okolišem i energijom) za projekt „Vozilo budućnosti" u sklopu programa ulaganja u budućnost. Zapravo, javna financiranja koja Francuska dodjeljuje projektu „50CO_2Cars" sastavni su dio programa „ulaganja u budućnost" uvedenog Izmjenom Zakona o javnim financijama br. 2010-237 od 9. ožujka 2010. To dakle, potvrđuje državno porijeklo te mjere.

8.1.2.2. ***O postojanju ekonomske pogodnosti***

(292) Pridonoseći njezinim troškovima istraživanja i razvoja subvencija grupi PSA daje ekonomsku pogodnost.

8.1.2.3. ***O selektivnom karakteru pogodnosti***

(293) Mjera se posebno odnosi na promicatelje istraživačko-razvojnog projekta „50CO_2Cars" kojima pripada i grupa PSA i ne može se stoga smatrati da ima općeniti karakter i opseg.

8.1.2.4. ***O uvjetima utjecaja na trgovinu između država članica i narušavanje tržišnog natjecanja***

(294) S obzirom na to da grupa PSA posluje u sektoru automobilske proizvodnje koji je otvoren za unutareuropsku trgovinu, mjera može utjecati na gospodarsku razmjenu između država članica, promijeniti položaj grupe PSA na predmetnom tržištu u odnosu na njezine konkurente te narušiti tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu.

(295) Komisija može zaključiti i da financijska potpora koju je Francuska dodijelila grupi PSA u obliku povratnog predujma za realizaciju projekta „50CO_2Cars" predstavlja državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. UFEU-a.

(296) Naposljetku, Komisija prepoznaje specifičnu prirodu povratnog predujma kao instrumenta državne potpore. Ako je riječ o „zajmu" grupi PSA za realizaciju projekta „50CO_2Cars", povrat tog „zajma" ostat će uvjetovan po završetku tog istraživačko-razvojnog projekta. S obzirom na to da je vjerojatnost uspjeha i neuspjeha *a priori* nepoznata, Komisija ne može izračunati ekvivalent-bruto subvenciju te pomoći u obliku povratnog predujma. Stoga zamišljajući najlošiji mogući ishod u kojem neće biti nikakvog povrata, Komisija će iz predostrožnosti zadržati cjelokupan povratni predujam kao iznos koji uvećava iznos predmetne državne potpore.

8.2. *PRAVNI TEMELJ OCJENE*

(297) U članku 107. stavcima 2. i 3. UFEU-a navedena su odstupanja od opće nespojivosti s unutarnjim tržištem koja je predviđena u stavku 1. istog članka. Odstupanja predviđena u članku 107. stavku 2. UFEU-a očigledno u ovom slučaju nisu primjenjiva.

(298) U svojoj odluci o spašavanju Komisija je izjavila da je potpora privremeno spojiva s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točki (b) UFEU-a. Komisija je ipak smatrala da je od državnog jamstva kojem je cilj trenutačno suočavanje s problemima likvidnosti BPF-a korist ujedno imala i grupa PSA. Nadležna francuska tijela ne osporavaju to mišljenje. Komisija je naglasila i da problemi likvidnosti bankarske filijale proizlaze iz strukturnih poteškoća grupe. U tom su se kontekstu francuska tijela obvezala da će predati plan restrukturiranja grupe PSA u cijelosti, u skladu s prethodno spomenutim smjernicama za „spašavanje i restrukturiranje", plan koji osigurava i održivost BPF-a. U skladu sa svojom obvezom, francuska su tijela dostavila plan ponovne uspostave održivosti BPF-a i plan restrukturiranja grupe PSA.

([44]) Ta su financiranja prvotno proglašena oblikom subvencija (u iznosu od 24,5 milijuna EUR) i povratnog predujma (u iznosu od 61,4 milijuna EUR). Vodeći računa o kompenzacijskoj mjeri koju su ponudila francuska tijela (koja je opisana u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 256.), u konačnici će ta financiranja poprimiti oblik povratnog predujma u visini od 85,9 milijuna EUR.

(299) Plan ponovne uspostave održivosti BPF-a mora se analizirati u svjetlu odjeljka 2. Obavijesti Komisije o ponovnoj uspostavi održivosti i procjeni mjera restrukturiranja provedenih u financijskom sektoru u kontekstu trenutačne krize, u skladu s pravilima koja se odnose na državne potpore ([45]).

(300) O planu restrukturiranja Komisija je već navela u uvodnoj izjavi 84. svoje Odluke o spašavanju da je ovaj plan trebao biti ispitan u svjetlu članka 107. stavka 3. točki (c) UFEU-a, a poglavito u skladu s prethodno navedenim smjernicama za „spašavanje i restrukturiranje". Naime, neosporno je da su potpore bile dodijeljene u svrhu ponovne dugoročne uspostave održivosti nekog poduzeća i morat će, stoga, biti u skladu s prethodno navedenim smjernicama za „spašavanje i restrukturiranje" koje će biti pravni temelj procjene. Komisija izjavljuje i da taj zaključak nije pod utjecajem činjenice da jedan dio predviđenih potpora u okviru plana restrukturiranja ima oblik potpore istraživačko-razvojnom projektu. Zapravo, uključivanje dimenzije istraživanja i razvoja u plan restrukturiranja prihvatljivo je pod dva uvjeta, gdje je prvi da predviđene aktivnosti zaista budu potrebne za ponovnu uspostavu održivosti poduzeća, a drugi da svi elementi plana restrukturiranja (uključujući i napore uložene u istraživanje i razvoj) ispunjavaju uvjete predviđene navedenim smjernicama za „spašavanje i restrukturiranje".

(301) Povrh toga, u skladu s točkom 21. navedenih smjernica za „spašavanje i restrukturiranje", uvjeti spojivosti državne potpore za istraživanje i razvoj poduzeća u teškoćama ne smiju voditi do zaobilaženja načela pravila općeg prava za poduzeće dobroga financijskog stanja.

(302) Komisija izjavljuje da ni jedna zainteresirana strana nije kritizirala odabir pravnih temelja.

8.3. *PODOBNOST TVRTKE ZA POTPORU ZA RESTRUKTURIRANJE*

(303) Da bi moglo koristiti potporu za restrukturiranje, poduzeće se mora ponajprije smatrati poduzećem u teškoćama, na način kako je to određeno u odjeljku 2.1. navedenih smjernica za „spašavanje i restrukturiranje".

(304) U uvodnoj izjavi 150. odluke o pokretanju postupka Komisija je naznačila da je grupa PSA bila u teškoćama u smislu točke 11. navedenih smjernica za „spašavanje i restrukturiranje". Zapravo, uobičajeni pokazatelji poduzeća u teškoj situaciji u ovom su slučaju poglavito: povećavanje gubitaka, pad prometa, višak kapaciteta, smanjenje novčanih tokova, pad tržišnih udjela. Povrh toga, činjenica da BPF nije mogao dovršiti svoj plan financiranja za razdoblje od 2013. do 2016. bez državnog jamstva dovoljno dokazuje nesposobnost grupe da osigura svoj oporavak vlastitim sredstvima ili sredstvima dobivenima od svojih vlasnika/dioničara ili sredstvima s tržišta.

(305) U uvodnoj izjavi 151. odluke o pokretanju postupka Komisija je zaključila da su grupa PSA, a time neizravno i posljedično, BPF, poduzeća u teškoćama u smislu odjeljka 2.1. navedenih smjernica za „spašavanje i restrukturiranje".

(306) U uvodnoj izjavi 152. spomenute odluke, Komisija je isto tako izjavila da niti grupa PSA niti njezina filijala BPF nisu novoosnovane tvrtke i ako je korisnik neka grupa, ne može se smatrati da su teškoće poduzeća rezultat arbitrarnog prijenosa troškova unutar grupe. Zapravo, kako ističu francuska tijela, teškoće grupe uglavnom su vezane uz razloge specifične za grupu te uz pad automobilskog tržišta u Europi.

(307) Komisija, dakle smatra da se ne može revidirati ocjena dana u odluci o pokretanju postupka, a koja se odnosi na pravo poduzeća na temelju točaka 11. i 13. navedenih smjernica za „spašavanje i restrukturiranje". Komisija je izjavila da ni jedna zainteresirana strana nije osporila ovu točku.

(308) Kao zaključak Komisija smatra da su uvjeti predviđeni u odjeljku 2.1. navedenih smjernica za „spašavanje i restrukturiranje" ispunjeni.

([45]) SL C 195, 19.8.2009., str. 9.

8.4. *PONOVNA USPOSTAVA DUGOROČNE ODRŽIVOSTI*

8.4.1. PLAN RESTRUKTURIRANJA GRUPE PSA

(309) Suočena sa sve gorom dugotrajnom situacijom, grupa PSA uvela je 2012. mjere koje potiču ponovnu uspostavu dugoročne održivosti u okviru plana „Skok 2015”. To je napose slučaj s mjerama kojima je cilj smanjenje viška kapaciteta grupe na segmentu B i predviđenim mjerama štednje. Plan „Skok 2015.” podrazumijeva:

(a) reorganizaciju francuske industrijske baze i smanjenje troškova strukture čiji se utjecaj procjenjuje na 600 milijuna EUR, najavljene 12. srpnja 2012. Taj projekt predviđa prestanak proizvodnje u Aulnayu 2014. godine, prilagodbu industrijskog postrojenja u Rennesu, mjere revitalizacije tvornica u Aulnayu i Rennesu te prilagodbu struktura grupe;

(b) smanjenje CAPEX-a za 550 milijuna EUR predviđeno od 2013. nakon povećanih ulaganja u proizvodne kapacitete u Rusiji, Južnoj Americi i Kini;

(c) optimiranje proizvodnih troškova kao rezultat poglavito povezivanja s GM-om za 350 milijuna EUR, od čega polovina uštede proizlazi iz prve sinergije službi „Nabave” alijanse, a druga polovina iz akcijskih planova vezanih uz jedinične troškove razvoja koncepta i troškove proizvodnje.

(310) U odluci o pokretanju postupka Komisija je izrazila dvije sumnje vezane uz ponovnu uspostavu održivosti.

(a) kao prvo, Komisija je ocijenila da bi se hipoteze o razvoju tržišta mogle pokazati preoptimističnima;

(b) kao drugo, Komisija je željela provjeriti koliko je projekt „50CO_2Cars” mogao pridonijeti ponovnoj uspostavi održivosti.

8.4.1.1. ***O prihvaćenim hipotezama o razvoju tržišta***

(311) Primjedbe trećih zainteresiranih strana ne osporavaju utemeljenost upotrebe projekcija *IHS Global Insighta* o razvoju tržišta. Posebice Fiatove primjedbe potvrđuju da je riječ o glavnom izvoru financijskih projekcija za automobilske proizvođače.

(312) Komisija primjećuje da su te projekcije ipak optimističnije od onih iz drugih izvora na tržištu, poput projekcija Standar&Poor's ([46]).

(313) Komisija smatra da aktualizacija projekcija prometa u odnosu na odluku o pokretanju postupka djelomično odgovara na sumnju koju je izrazila povezano s vjerodostojnosti predviđanja koja je predstavila Francuska tijekom uvodne faze ispitivanja. Uostalom, usprkos manjem prometu, troškovi ulaganja u kapital nisu se smanjili u aktualiziranim projekcijama, što dakle neće negativno utjecati na buduću prodaju.

(314) Eventualne razlike u srednjim projekcijama moraju se analizirati imajući u vidu posljedice koje bi mogle imati na sposobnost PSA-a da nastavi svoju djelatnost u nepovoljnoj situaciji. Teškoće grupe koje su potaknule uplitanje države bile su vezane uz sposobnost BPF-a da se refinancira do visine dovoljne da na tržištima može financirati prodaju vozila grupe. Uostalom, čak i nakon što je zabilježen pad globalne vrijednosti dionica automobilske divizije, utvrđen u izvještajima 31. prosinca 2012., u iznosu od 3 888 milijuna EUR, Francuska nije naznačila Komisiji da vlastita sredstva grupe neće biti dostatna. Komisija smatra da analizu stoga treba usredotočiti na razinu neto industrijskog zaduženja grupe u nepovoljnim situacijama.

(315) Sumnje Komisije u održivost grupe mogu se opravdati uzme li se u obzir obveza Francuske, opisana u prethodno navedenom odjeljku 7.1., da grupi PSA nametne uvođenje mjera dovoljnih da ispuni cjelokupnu razliku u novčanim sredstvima koja bi mogla nastati kao rezultat nepovoljne prodaje te koja bi predstavljala rizik skretanja neto zaduženja PSA s njegove putanje. Razina zaduženja […]* bila bi tada ispod […]* milijardi EUR, što

([46]) Izvještaj „For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region” od 24. travnja 2013. ne predviđa povratak europskog tržišta u pogledu količina na razinu 2011. prije 2018. godine, dok projekcije IHS-a predviđaju takav povratak već 2014.

je u skladu s trenutačnim projekcijama analitičara. Ta obveza grupi ostavlja mogućnost izbora najprikladnijeg načina stabilizacije svojeg neto zaduženja, kao što je na primjer smanjenje proizvodnog kapaciteta ili prodaja udjela. Komisija osim toga napominje da se Francuska obvezala ponovno objaviti cijeli plan u slučaju neuspjeha korektivnih mjera ili premašivanja cilja neto zaduženja dvije uzastopne godine.

(316) Na temelju prethodnih izjava Komisija zaključuje da su sumnje u ponovnu uspostavu održivosti istaknute u odluci o pokretanju postupka otklonjene.

8.4.1.2. ***O doprinosu projekta „50CO_2Cars" ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA***

(317) U uvodnoj izjavi 167. odluke o pokretanju postupka Komisiju je zanimao doprinos projekta „50CO_2Cars" restrukturiranju i ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA.

(a) **Početna primjedba o prigovoru Francuske na metodu analize predloženu u odluci o pokretanju postupka.**

(318) Iz prethodno navedene uvodne izjave 152. proizlazi da francuska tijela osporavaju metodu koju je predložila Komisija u odluci o pokretanju postupka za provjeru postojanja, i u tom slučaju za procjenu opsega i doprinosa projekta „50CO_2Cars" ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA. Prema mišljenju Francuske, po završetku preliminarnog ispitivanja, sumnje Komisije počivaju na postavci da bi projekt „50CO_2Cars" „mogao biti potreban za ponovnu uspostavu održivosti grupe PSA samo onoliko koliko joj to omogućava nadoknadu nagomilanih zaostataka na području istraživanja i razvoja u odnosu na konkurente". Metoda koju je predvidjela Komisija oslanja se na „pravno gledano inovativni" kriterij čiju potrebu francuska tijela osporavaju, dok im se ostali izneseni argumenti čine dovoljnima za dokazivanje pozitivnog doprinosa projekta „50CO_2Cars" ponovnoj uspostavi održivosti.

(319) Komisija osporava činjenicu da se metoda predložena u odluci u pokretanju postupka može sažeti na taj način i želi dati sljedeće pojašnjenje.

(320) Točkom 17. navedenih smjernica o „spašavanju i restrukturiranju" utvrđuje se da „Restrukturiranje […], treba biti utemeljeno na izvedivom, koherentnom i dalekosežnom planu za ponovnu uspostavu dugoročne održivosti poduzeća." Ostvarenje tog cilja „reorganizacije i racionalizacije djelatnosti poduzeća na učinkovitijem temelju" može se provesti kroz više vrsta mjera:

— „povlačenje iz gubitaških djelatnosti"

— „restrukturiranje onih postojećih djelatnosti koje ponovno mogu postati konkurentne"

— „diverzifikaciju u smjeru novih i rentabilnih djelatnosti."

(321) Komisija smatra da je taj treći stup, „diverzifikacija", najprikladniji za opravdavanje uključivanja razvojno-istraživačkih djelatnosti u plan restrukturiranja. Takvo opravdanje počiva, u predmetnom slučaju, na potrebi pomaganja poduzeću u teškoćama da ponovno pronađe profitabilna rješenja preusmjeravajući svoju proizvodnju prema inovacijama.

(322) Iz primjedaba (sažetih u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 149.) proizlazi da se francuska tijela slažu s takvom analizom i smatraju da daljnje ulaganje u istraživanje i razvoj može omogućiti poduzeću u teškoćama „ponovnu uspostavu dugoročne održivosti". Komisija ipak smatra da prethodno navedene izjave Francuske u bilješci 30. u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 149. nisu osnovane. Zapravo, valja utvrditi da se one ne odnose na slučajeve za koje, kao u ovoj situaciji, provođenje razvojno-istraživačkog projekta u okviru plana restrukturiranja može pozitivno pridonijeti ponovnoj uspostavi održivosti poduzeća u teškoćama, nego više na slučajeve za koje je Komisija smatrala da se ponovna uspostava održivosti može provesti kroz lansiranje novih proizvoda proizašlih iz „postojećih" znanja (a ne dobivenih iz istraživanja i razvoja). Tako iz uvodne izjave 51. Odluke Komisije od 1. prosinca 2004. (Državna potpora – Francuska – Poduzeće Bull, predmet C-504/03) proizlazi da se nova paleta poslužitelja, čija je uloga zapravo bila ocijenjena „vrlo važnom" u pogledu prometa i operativne marže, oslanjala na tehnologiju koju ima Intel, a ne na onu koju je razvio korisnik potpore. Jednako tako, iz uvodne izjave 98. Odluke Komisije od 3. srpnja 2001. (Državna potpora – Španjolska – Babcock Wilcox Espana SA, predmet C-33/98) proizlazi da već postoji tehnologija koja poduzeću NewCo omogućava pokrivanje novog

segmenta na španjolskom tržištu. Naposljetku, Komisija ne vidi relevantnost uvodne izjave 236. svoje Odluke od 18. veljače 2004. (Državna potpora – Njemačka – Bankgesellschaft Berlin AG, predmet C-28/02), iz koje proizlazi da je odbila dati konačnu ocjenu uloge „novih proizvoda i novih komercijalizacijskih kanala" u okviru ponovne uspostave održivosti banke u teškoćama.

(323) Komisija želi naglasiti da ne treba miješati taj cilj s onim posve drukčijim, a to je promicanje djelatnosti istraživanja, razvoja i inovacija ([47]) što ih potiču druge vrste javnih financiranja isplaćene poduzećima koja nisu u teškoćama. Valja podsjetiti na točku 20. navedenih smjernica o „spašavanju i restrukturiranju" kojom se vrlo jasno navodi:

> „Budući da je u opasnosti sam njegov opstanak, poduzeće u teškoćama ne može se smatrati odgovarajućim sredstvom za promoviranje drugih ciljeva javne politike sve dok nije osigurana njegova održivost. S obzirom na to, Komisija smatra da potpore poduzećima u teškoćama mogu doprinijeti razvoju gospodarskih djelatnosti bez da štetno utječu na trgovinu u mjeri u kojoj je to suprotno interesu Zajednice samo ako se poštuju uvjeti iz ovih Smjernica. […]"

(324) Komisija smatra da samo jedna potpora ne može učinkovito služiti ostvarenju dva različita cilja te da stoga svaka potpora koju plati neka država članica u okviru plana restrukturiranja, iako ju je država predstavila kao potporu koja može pozitivno utjecati na promicanje istraživanja i razvoja, mora kao krajnji cilj imati ponovnu uspostavu održivosti korisnika potpore. Njezino knjiženje mora se ispitati u svjetlu toga prioritetnog cilja.

(325) Povrh toga, ako je riječ o „ulaganju" u istraživanje i razvoj, država članica mora dokazati da su potpomognute djelatnosti spojive s ostatkom plana restrukturiranja (i potrebne za njegov uspjeh). Zapravo, točka 45. navedenih smjernica o „spašavanju i restrukturiranju" utvrđuje se:

> „Potporom se ne smiju financirati nove investicije koje nisu neophodne za ponovno uspostavljanje održivosti poduzeća."

(326) Da bi se analiziralo sačinjavaju li napor u području istraživanja i razvoja predstavljeni projektom „50CO_2Cars" unutarnju mjeru kojoj je cilj poboljšanje održivosti poduzeća u teškoćama, koja bi bila, u predmetnom slučaju, sastavni dio plana restrukturiranja (uvodna točka 35 navedenih smjernica o „spašavanju i restrukturiranju"), analiza koju je predstavila Komisija u uvodnim izjavama 168. do 217. odluke o pokretanju postupka izravno je usklađena s odredbama iz točke 36. navedenih smjernica o „spašavanju i restrukturiranju" iz kojih jasno proizlazi da „okolnosti koje su dovele do poduzetnikovih teškoća" moraju biti temelj za procjenu činjenice jesu li predložene mjere prilagođene. Isto tako, u odluci o pokretanju postupka Komisija je redom ispitala:

(a) u uvodnim izjavama 168. do 192., može li projekt „50CO_2Cars" pomoći grupi PSA u nadoknadi zaostatka u području istraživanja i razvoja, što su francuska tijela u uvodnoj izjavi 16. predstavila kao jednu od strukturnih poteškoća na koje je naišla grupa;

(b) u uvodnim izjavama 193. i 194. može li projekt „50CO_2Cars" pomoći grupi PSA u racionalizaciji njezina industrijskog alata i strukture troškova, poglavito troškova radne snage, s obzirom na to da su u uvodnoj izjavi 15. ti čimbenici bili predstavljeni kao drugi strukturni nedostaci od kojih pati grupa PSA;

(c) u uvodnim izjavama 208. do 217., mogu li nove tehnologije „umjerenog hibridiziranja" kojima teži projekt „50CO_2Cars" ponuditi grupi PSA odgovor na njezine teškoće, ne samo na one nastale zbog trenutačne situacije (smanjenje europskog tržišta utvrđeno u uvodnoj izjavi 11. odluke o pokretanju postupka) nego i strukturne (efekt „škara" utvrđen u uvodnoj izjavi 14. odluke o pokretanju postupka).

(327) Odluka o pokretanju postupka stoga je utemeljena je na elementima koje su tijekom faze prethodnog ispitivanja francuska tijela navela kao prilike koje su prouzročile teškoće poduzeća. Ni na koji način Komisija nije predstavila popis skupnih i/ili isključujućih kriterija prema kojima se može provjeriti je li projekt „50CO_2Cars" bio (ili nije) „prilagođen" restrukturiranju grupe.

([47]) Kako je navedeno u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 39., Okvir istraživanja, razvoja i inovacija nije primjenjiv na poduzeća u teškoćama, i to isključenje vrijedi za sve vrijeme trajanja plana restrukturiranja, kako je istaknuto u točki 16. navedenih smjernica o „spašavanju i restrukturiranju": „Kada se donese plan restrukturiranja ili likvidacije za koji je zatražena potpora te kada se plan provede, sve daljnje potpore smatrat će se potporama za restrukturiranje."

(328) Treba reći da tijekom preliminarne faze ispitivanja francuska tijela nisu istaknula tržišni trend (spomenut u uvodnoj izjavi 210. odluke o pokretanju postupka i ponovno istaknut u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 147.), da prodaja benzinskih vozila zamijeni prodaju dizelskih, ne kao jednu od prepreka ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA, nego kao obični sastavni dio konteksta usprkos kojem bi postojala, prema navodima iz uvodne izjave 214. odluke o pokretanju postupka, „prema istraživanjima tržišta koje je proveo PSA, (...) prilika na tržištu za ekonomične dizelske hibridne sustave".

(329) U svakom slučaju, cilj je ovog formalnog postupka ponuditi mogućnost državi članici da sastavi sva obrazloženja koja smatra potrebnima za dokazivanje osnovanosti potpore koja se ispituje, a poglavito da navede pojedinosti o prilikama koje su prouzročile teškoće poduzeća koje je u ovom slučaju propustila opisati tijekom prethodne faze. Upravo su to francuska tijela mogla učiniti u ovom slučaju.

(b) **O doprinosu projekta „50CO_2Cars" ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA**

(330) Iz primjedaba francuskih tijela (sažetih u prethodno navedenim uvodnim izjavama 147. do 151.) proizlazi da je cilj projekta „50CO_2Cars" ovladati tehnologijom smanjenja potrošnje i emisije CO_2 dizelskih motora uz „prihvatljivi" trošak.

i. *Pridonijeti svladavanju strukturnih nedostataka grupe PSA*

(331) Preokrenuti tendenciju pada prodaje dizelskih motora: u odluci o pokretanju postupka Komisija se pitala u uvodnoj izjavi 211. o sukladnosti ulaganja u istraživanje i razvoj u cilju razvoja tehnologije dizelskog hibridiziranja s planom restrukturiranja, dok je nedavno utvrđeno da na tržištu postoji (i predviđa se za nadolazeće godine) veća tendencija zamjene dizelskih motora benzinskima.

(332) Iz obrazloženja koja je dala Francuska u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 148. proizlazi da bi s obzirom na sadašnje strukturiranje proizvodnih postrojenja grupe PSA (uglavnom usmjerenih na dizelska vozila koja su predstavljala [60–80]* % prodaje u Europi u 2012.), strategija kojoj je cilj „istrpjeti" trenutak zamjene dizela benzinom radije nego mu se „pridružiti", mogla kratkoročno i srednjoročno biti manje relevantna za ponovnu uspostavu održivosti grupe. Povezano s tim, u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 203., Komisija primjećuje da proizvođač Toyota priznaje kako za hibridne dizele postoji tržište, iako procjenjuje da je njihova prodaja manja od prodaje hibridnih benzinaca zbog prevelikog troška dizelske tehnologije. Iz te perspektive razvoj „cjenovno prihvatljivog" dizelskoga hibridnog rješenja kakvo zahtijeva projekt „50CO_2Cars" mogao bi u budućnosti pridonijeti borbi protiv pada prodaje dizelskih motora što je trenutačno problem grupe PSA. Dugoročno gledano, i ako se ustanovljeni osnovni trendovi nastave (tako da prodaja benzinskih hibridnih vozila i dalje bude veća od prodaje hibridnih dizela), kako to predviđa Toyota, važniji sastavni dijelovi hibridnog sustava „50CO_2Cars" mogli bi se prilagoditi bazama benzinskih motora (vidi uvodnu izjavu 50. odluke o pokretanju postupka).

(333) Stoga Komisija dijeli mišljenje francuskih tijela prema kojem bi strategija PSA, kojoj je cilj razvoj tehnologije u svrhu ponovne izgradnje imidža ekološki osviještenog poduzeća i očuvanje ekonomske privlačnosti dizelskih motora kod potrošača, osobito europskih, mogla poboljšati kratkoročnu i srednjoročnu rentabilnost industrijskih postrojenja grupe PSA i tako pridonijeti ponovnoj uspostavi njezine održivosti tijekom plana restrukturiranja.

(334) Nadoknaditi nagomilani zaostatak u području istraživanja i razvoja: iako francuska tijela osporavaju osnovanost tog kriterija, iz prethodno navedene uvodne izjave 152.(c) proizlazi da bi projekt „50CO_2Cars" omogućio nadoknađivanje zaostatka grupe u području istraživanja i razvoja, napose kad je riječ o produktivnosti tehnoloških inovacija (zajednička upotreba sredstava u istraživačkom konzorciju pod pokroviteljstvom AUOE-a), standardizaciji nekih sastavnih dijelova automobila (napose pogonskog sklopa), tehnologiji smanjenja potrošnje i emisiji dizelskih motora, DCT mjenjačima. Svrha je tih napora hibridne sustave učiniti potrošačima „cjenovno prihvatljivijima" tako što bi arhitektura hibridnoga pogonskog sklopa bila uvelike standardizirana i optimirana u pogledu energetske učinkovitosti i proizvodnih troškova.

(335) U prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 184. GM naglašava generalizaciju tehnoloških projekata smanjenja emisija štetnih plinova koju su preuzeli proizvođači, a u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 189. Fiat potvrđuje da norme o emisijama CO_2 zadane europskim propisima predstavljaju izazov na koji će svaki proizvođač morati odgovoriti. Toyota isto tako smatra da će razvoj tehnologija koje pridonose zaštiti okoliša biti ključni čimbenik prodaje za proizvođače (vidi prethodno navedenu uvodnu izjavu 203. U takvoj situaciji „tehnološkog bujanja" na području smanjenja potrošnje i emisije CO_2, a ne zanemarujući činjenicu koliko je teško predvidjeti buduće

komercijalne rezultate trenutačnih istraživanja, Komisija smatra da zadržavanje određene razine tehnološke ambicije nekog automobilskog proizvođača u teškoćama ostaje jamstvo uspjeha njegova restrukturiranja. Sve veće zaostajanje na području istraživanja i razvoja moglo bi, u suprotnome, predstavljati opasnost od značajnog ugrožavanja mogućnosti ponovnog kratkoročnog i srednjoročnog rasta prodaje, a time i na njegove izglede za ponovnu uspostavu održivosti.

(336) Sagledavanjem svih prethodnih činjenica Komisija zaključuje da projekt „50CO_2Cars" može pomoći u ispravljanju određenih strukturnih nedostataka grupe PSA.

ii. *Prilagoditi industrijsku proizvodnju izazovu „umjerenog hibridiziranja"*

(337) U odluci o pokretanju postupka Komisiju je zanimalo jesu li sredstva predviđena za razvoj tehnologije „umjerenog hibridiziranja" spojiva s racionalizacijom kapaciteta predviđenom u preostalom dijelu plana restrukturiranja.

(338) Iz prethodno navedene uvodne izjave 154. vidljivo je da će industrijska ulaganja potrebna za pokretanje projekta „50CO_2Cars", a napose prilagodba proizvodnih kapaciteta novim dizelskim motorima i hibridnim sustavima, ostati ograničenog dosega s obzirom na ukupna predviđena ulaganja za vrijeme plana restrukturiranja. Njihov je financijski utjecaj, uostalom, uključen u izračune koje su dostavila francuska tijela. Kad je riječ o sustavima prijenosa, Komisija, kao i francuska tijela, smatra da će internalizacija proizvodnje koja je sada eksternalizirana japanskim dobavljačima, pridonijeti, u slučaju uspjeha projekta „50CO_2Cars", ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA, tako što će ponovno donijeti zaradu proizvođaču, istodobno ga oslobađajući od logističkih troškova i rizika tečajnih promjena.

(339) Na temelju tih elemenata Komisija zaključuje da je prilagodba industrijskih postrojenja grupe PSA izazovima sustava „umjerenog hibridiziranja" sastavni dio logike restrukturiranja i ponovne uspostave održivosti grupe.

iii. *Okrenuti poduzeće prema novim i rentabilnim djelatnostima*

(340) U svojim primjedbama (sažetima u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 189)., Fiat je istaknuo da se u osnovi motor kojem teži projekt „50CO_2Cars" tehnički doima „ostvarivime", ali da predstavlja opasnost od povećanja jediničnog troška vozila u koje se ugrađuje jer bi široka primjena razvijene tehnologije bila ekonomski nemoguća.

(341) U skladu s tim, Komisija primjećuje da se trenutačno visoka cijena „potpuno hirbridne" tehnologije objašnjava time što se ta tehnologija primjenjivala samo na automobilima visoke klase (tzv. „*premium* vozilima"). Svrha predviđene strategije i napora u istraživanju i razvoju koje ulaže PSA i njegovi partneri pronaći je tehnologiju hibridacije s najboljim omjerom troškova i performansi od trenutačno dostupnih rješenja: smanjiti za [10–20]* % emisije CO_2 u odnosu na jednako nehibridno vozilo uz smanjenje troška za [70–80]* % od onog u rješenju HY425.

(342) U uvodnoj izjavi 216. odluke o pokretanju postupka Komisija ipak žali što ne može procijeniti utjecaj novih *„umjereno hibridnih"* tehnologija na prodaju i profitabilnost grupe PSA i izjavljuje da želi imati financijske pokazatelje koji obično služe za analizu osnovanosti tog tipa ulaganja u istraživanje i razvoj, kao i analizu rizika koji bi mogli utjecati na profitabilnost projekta.

(343) Iz prethodno navedene uvodne izjave 150. proizlazi da bi u okviru plana restrukturiranja nedostatak specifične državne potpore projektu „50CO_2Cars" ograničio PSA na uvođenje „hipotetskog" projekta kojemu je svrha smanjenje ulaganja u istraživanje i razvoj na najmanju moguću mjeru da bi grupa mogla poštovati izmjene

pravila vezanih uz emisije CO_2. Financijski pokazatelj koji su dostavila francuska tijela u tablici 15. u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi (155)(b) neto je diskontirana vrijednost (u daljnjem tekstu „NDV") nazvana „diferencijalnom" koja, za razliku od standardne „NDV" (koja odgovara diskontiranoj sumi pozitivnih i negativnih novčanih tokova nastalih nekim ulaganjem), ne dopušta procjenu temeljne rentabilnosti ulaganja, nego izražava razliku u rentabilnosti između dva ulaganja, u konkretnom slučaju u projekt „50CO_2Cars" (sa ili bez državne potpore) i „hipotetskog" projekta.

(344) Uzimajući u obzir činjenicu da, bez obzira na to kolika je prihvaćena diskontirana stopa (u prvom projektu [10–13]* % ili [13–15]* % u drugom), „hipotetski" projekt uvijek ima veću NDV od one iz projekta „50CO_2Cars" bez potpore (između [60–100]* milijuna EUR za eDCT, između [20–70]* milijuna EUR za dio motora na kojem se nalazi sustav prijenosa), tijela francuskih vlasti zaključuju da bi bez potpore poduzeće spontano bilo „potaknuto" na rad na alternativnom projektu umjesto na „50CO_2Cars". Komisija ipak osporava valjanost takvog obrazloženja primjećujući da bi prema logici ono trebalo dovesti do razmišljanja o tome kako bi se s diskontiranom stopom od [13–15]* %, za koju su francuska tijela podrazumijevala da najbolje izražava „temeljne vrijednosti" trenutačnih uvjeta financiranja poduzeća, čak i ako se čini da je upravo stopa od [10–13]* % opće prihvaćena u svrhu procjene rentabilnosti njihova ulaganja, PSA isto tako radije okrenula hipotetskom projektu nego projektu „50CO_2Cars" u mjeri u kojoj bi rentabilnost njegova dva sastavna dijela bila veća od: [50–60]* milijuna EUR za eDCT i [20–30]* milijuna EUR za dio motora na kojem se nalazi sustav prijenosa.

(345) U konačnici, Komisija smatra da:

(a) s jedne strane, zaključci do kojih bi ponuđeni „diferencijalni" pokazatelj mogao dovesti previše ovise o *ad hoc* hipotezi o diskontiranoj stopi koja se koristi za izračun „diferencijalnog" NDV-a;

(b) s druge strane, struktura tog pokazatelja ne omogućava ekonomsku procjenu cjelokupnog utjecaja projekta „50CO_2Cars" na prodaju i financijsku perspektivu grupe, nego samo postupnu usporedbu, korak po korak, ostvarene zarade (nakon raspodjele troškova) realizacijom projekta „50CO_2Cars" u usporedbi s onim što bi se dobilo za samo dva sastavna dijela tobožnjim projektom.

(346) Financijski pokazatelji koje je dostavila Francuska ne dopuštaju, dakle, uzimanje u obzir učinaka „umjereno hibridnog sustava" koji je i svrha projekta „50CO_2Cars". Stoga Komisija utvrđuje da se, za razliku od hipotetskog projekta, projektom „50CO_2Cars" s jedne strane može odgovoriti na više trenutačnih strukturnih nedostataka grupe PSA: projekt će joj omogućiti poboljšanje situacije u pogledu standardizacije sastavnih dijelova i nadoknadu nekih zaostataka nagomilanih na području istraživanja i razvoja. Smanjeni doseg hipotetskog projekta ne dopušta takve ambicije. Štoviše, postupne promjene predviđene hipotetskim projektom, čiji je navedeni cilj samo poštovanje propisanih normi o emisiji CO_2, bile bi najvjerojatnije nedovoljne za učinkovitu borbu protiv pada prodaje dizelskih vozila s kojim je grupa suočena. U svrhu procjene spojivosti sredstava potrebnih za svaki od ovih projekata s ostatkom plana restrukturiranja, Komisija je usporedila globalne troškove projekta „50CO_2Cars" (odnosno [300–400]* milijuna EUR prema tablici 4. prethodno navedene uvodne izjave 41.) i dodatne troškove te industrijske rizike koje bi prouzročio hipotetski projekt: mogući gubitak zarade prouzročen tim fenomenom nije zanemariv i procijenjen je na [500 –700]* milijuna EUR u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 148.

(347) Komisija smatra da, za razliku od postupnih poboljšanja predviđenih hipotetskim projektom, tehnološki zaokret što ga nudi projekt „50CO_2Cars" može biti, ako bude uspješan, pravi izvor rasta za PSA do 2020. godine omogućujući grupi PSA „diverzifikaciju u smjeru novih i rentabilnih djelatnosti". Isto tako, projekt „50CO_2Cars" pridonosi ponovnoj uspostavi održivosti grupe bolje nego što to bi to učinio hipotetski projekt.

iv. *Djelomični zaključak o doprinosu projekta „50CO_2Cars" ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA*

(348) Iz prethodne analize proizlazi da projekt „50CO_2Cars", kao sastavni dio plana restrukturiranja, ima pozitivan doprinos ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA: prilagodba njezina industrijskog alata, koja postaje potrebna zbog njegova pokretanja, u skladu je sa strategijom i sredstvima dostupnima za restrukturiranje, i ako bude uspješan, projekt će pridonijeti ne samo ispravljanju učinaka strukturnih teškoća poduzeća (velika osjetljivost na promjene prodaje dizelskih vozila u Europi i zaostatak u određenim područjima istraživanja i razvoja), nego će omogućiti i diverzifikaciju proizvodnje grupe usmjeravajući je prema „novim i rentabilnim" djelatnostima koje mogu ponovno potaknuti rast do 2020. godine.

8.4.2. PLAN ODRŽIVOSTI BPF-a

(349) U odluci o pokretanju postupka Komisija je ustanovila da teškoće BPF-a proizlaze iz njegove međuovisnosti o grupi PSA koja je dovela do narušavanja financijske ocjene banke 14. veljače 2013. kad ju je S&B ocijenila kao BB+, što je spekulativna ocjena (*non-investment grade*), i to usprkos odobrenju potpore za spašavanje.

(350) U svojim primjedbama na odluku o pokretanju postupka Komisija smatra da su francuska tijela omogućila uklanjanje sumnji u povećanje bilance i stopu sumnjivih potraživanja BPF-a.

(351) Komisija stoga zadržava zaključak do kojeg je došla u odluci o pokretanju postupka i koji nije osporila ni jedna zainteresirana strana, a to je da je problem s kojim je suočen BPF zapravo problem likvidnosti koji bi mogao proizaći jedino iz njegove veze s grupom PSA. Slijedom toga, u mjeri u kojoj su sumnje u ponovnu uspostavu održivosti grupe uklonjene, može se smatrati da isto vrijedi i za plan održivosti BPF-a.

8.5. *SPREČAVANJE NEOPRAVDANOG NARUŠAVANJA TRŽIŠNOG NATJECANJA*

8.5.1. ANALIZA NUŽNOSTI KOMPENZACIJSKIH MJERA

(352) Točkom 38. iz prethodno navedenih Smjernica „sanacija i restrukturiranje” utvrđuje se da je potrebno poduzeti kompenzacijske mjere radi ublažavanja negativnih učinaka potpora na trgovinske uvjete kako bi Komisija mogla odobriti potpore u restrukturiranju. U protivnom slučaju, potpore se moraju smatrati kao „protivne zajedničkom interesu” te proglasiti neusklađenima s unutarnjim tržištem. Taj se uvjet često odražava kao ograničenje prisutnosti koju poduzeće nakon razdoblja restrukturiranja može sačuvati na tržištu ili tržištima.

(353) Radi podsjećanja francuska su nadležna tijela prvotno predložila sljedeće kompenzacijske mjere: dodatna smanjenja CAPEX-a (*„kapitalna ulaganja”*), odustajanje od kapaciteta tvornice Sevelnord u korist konkurenta, povlačenje razvoja i proizvodnje hibridne tehnologije s mogućnošću napajanja te mjeru kojom se određuje najveća stopa prodora BPF-a.

(354) U svojoj odluci o pokretanju Komisija je iskazala sumnje i oko ocjenjivanja nekih mjera kao kompenzacijskih kao i oko njihove dostatnosti zbog uvjeta njihove primjene.

(355) Nakon navedenog formalnoga istražnog postupka mišljenje je Komisije da se mjere, u najmanju ruku one o kojima je PSA već odlučio te ih primijenio prije prijave plana restrukturiranja, koje su opisane u prethodno navedenom odjeljku 2.4.5., ne mogu ocijeniti kao „kompenzacijske” u smislu točke 38. i sljedećih točaka prethodno navedenih Smjernica „sanacija i restrukturiranje”, nego prije odgovaraju strateškim izborima „koji su u svakom slučaju neophodni za ponovno uspostavljanje održivosti” grupe.

(356) Međutim, francuska su nadležna tijela odlučila u obavijesti od 23. srpnja 2013. povući sve kompenzacijske mjere koje su prijavljene 12. ožujka 2013., uz izuzetak mjere koja se odnosi na određivanje najveće stope prodora BPF-a koja je izmijenjena u smislu koji je opisan u prethodno navedenom odjeljku 8.5.2.

(357) U skladu s time, Komisija prima na znanje navedeno povlačenje i smatra da se u tom smislu ne treba izjasniti o sljedećim mjerama:

(a) dodatna smanjenja CAPEX-a („kapitalna ulaganja”), prije svega prestanak proizvodnje modela Citroën 6 – Peugeot 607, prestanak proizvodnje i obnove modela Bipper/Nemo te prestanak proizvodnje dizelskih motora većih kapaciteta od 2 litre;

(b) prepuštanje kapaciteta tvornice Sevelnord u korist konkurenta i

(c) povlačenje razvoja i proizvodnje hibridne tehnologije s mogućnošću napajanja.

(358) U okviru „kompenzacijskih mjera” Komisija će stoga analizirati samo prijedlog francuskih nadležnih tijela za uspostavljanjem mehanizma povećanja troška jamstva ovisno o stopi prodora BPF-a, na osnovi najniže stope od [26–29]* %.

8.5.2. MEHANIZAM POVEĆANJA TROŠKA DRŽAVNOG JAMSTVA OVISNO O STOPI PRODORA BPF-a

(359) U odluci o pokretanju Komisija je napomenula da smatra da je ograničenje stope prodora odgovarajuća mjera kojom se smanjuje učinak financijske podrške BPF-a na prodaju vozila PSA-a. Međutim, Komisija je imala nedoumice oko stvarnog učinka te mjere zbog njezinih uvjeta primjene. Naime, PSA je predložio obvezu za sve europske zemlje u 2013. godini kojom se ne smije premašiti stopa H2 2012. i fleksibilnost +1, odnosno najveća stopa od 33,4 %. No, izgleda da je to ograničenje već obuhvatilo predviđeni porast tijekom 2013. godine, s obzirom na to da je stopa u 2012. bila 29,8 %. Osim toga, francuska nadležna tijela predložila su da se stopa prodora za 2014. i 2015. objedini za područje G10 BPF-a od prethodne godine te da se uskladi prema odstupanju stope prodora usporedivih banaka koje je naveo PSA (vlastite banke Renaulta, Forda, BMW-a, VW-a i Daimlera), uz utvrđivanje „najniže" stope. Ta bi promjena mogla donijeti PSA fleksibilnost koja bi mogla smanjiti obvezujući karakter pa tako i učinkovitost te mjere.

(360) Ostala su pitanja oko identiteta usporedivih banaka koje je predložio PSA (trenutačno isključivo stope prodora vlastitih banaka Renaulta i Volkswagena, iako su ostali proizvođači poput Forda ili Fiata isto tako bliski konkurenti). Budući da je stopa prodora vrlo nejednolika od jedne do druge države, BPF bi mogao usmjeriti svoje kapacitete davanja zajmova na one segmente na kojima je naviše prisutan te na taj način razviti agresivnu tržišnu strategiju naspram svojih konkurenata.

(361) Francuska nadležna tijela odgovorila su na argumente Komisije u primjedbama na odluku o pokretanju (vidi uvodnu izjavu 173.). Prije svega, prihvatila su proširiti područje usporedivih banaka koje su bile nedostupne vlastitim bankama Fiata i Forda. Što se tiče ostalog, podržala su načela mehanizma koji je predložen u prijavi. Prema njihovu mišljenju, po pitanju fragmentiranosti stope prodora, niti jedan proizvođač ne priopćava stope prodora po segmentu. S obzirom na fleksibilnost mehanizma, smatraju da je ona neophodna da se BPF-u omogući prilagodba očekivanom razvoju tržišta i svakom smanjenju učinkovitosti i obvezujućem karakteru te mjere. Komisija prima na znanje opasku francuskih nadležnih tijela o mogućoj fleksibilnosti uvedenoj korištenjem opće stope prodora za kompenzacijsku mjeru koja je nametnutu BPF-u: iz prethodno navedene uvodne izjave (177) proizlazi da se […]* % financiranja koje je dodijelila Komisija tiču segmenata B i C i pet sljedećih država: Francuske, Velike Britanije, Njemačke, Španjolske i Italije. U svjetlu navedenih statistika Komisija smatra da se može isključiti rizik od neučinkovitosti kompenzacijske mjere zbog prevelike fleksibilnosti koja je dopuštena korištenjem opće stope prodora.

(362) Komisija najprije primjećuje da, prema francuskim nadležnim tijelima, kompenzacijska mjera koja se odnosi na stopu prodora predstavlja mjeru koja je „najbolje ciljana i kojom se najviše mogu otkloniti moguća narušavanja tržišnog natjecanja, izravno proizašla iz dodjele potpore u obliku jamstva u korist Banque PSA. Naime, takvom se mjerom na odgovarajući način omogućava predodžba o povezanosti između posljedica dodjele državnog jamstva na aktivnost Banque PSA i prodaje vozila ([48])".

(363) Osim toga, Komisija primjećuje da su svi proizvođači u svojim opaskama potvrdili značajnu ulogu vlastite banke u financiranju automobilske prodaje. Toyota ističe da se vlastitom bankom omogućava poboljšanje privrženosti potrošača zaštitnom znaku za oko 15 % te da je stopa prodora viša u segmentima malih modela. Fiat smatra da vlastite banke proizvođača predstavljaju izrazito učinkovito sredstvo prodaje i marketinga. Pridružuje se komentarima Toyote o njihovoj ulozi u pridonošenju privrženosti kupca te dodaje da imaju i važnu ulogu u pružanju podrške prodajnom procesu, posebice zamijenivši „klasične" financijske ustanove koje su se povukle iz pružanja takve vrste zajmova. Fiat smatra da će državno jamstvo koje je dodijeljeno BPF-u imati stoga izravan, neposredan i izrazito negativan učinak na konkurente grupe PSA.

(364) Suočena s jednoglasnošću zainteresiranih strana o središnjoj ulozi vlastite banke u financiranju prodaje proizvođača automobila te posebno negativnog karaktera na tržišno natjecanje koji izravno proizlazi iz dodjele jamstva u korist BPF-a, Komisija smatra da je potvrđena osnovanost mjere kojom se ograničava mogućnost da BPF koristi državno jamstvo kako bi nepropisno povećao svoje financijske kapacitete na štetu vlastitih banaka svojih konkurenata koji ne uživaju korist državne potpore.

(365) Francuska su se nadležna tijela u pismu o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013. obvezala unijeti izmjene, koje su opisane u prethodno navedenom odjeljku 7.2., kako bi pružila kompenzaciju za narušavanje tržišnog natjecanja stvorenog državnim jamstvom BPF-u.

([48]) Stavak 234. primjedaba

(366) U cilju smanjivanja posljedica narušavanja tržišnog natjecanja koje bi jamstvo moglo izazvati, a da se pritom BPF-u pruži određena fleksibilnost kako bi odgovorio na moguće razvoje tržišta, predložena obveza poprima oblik dodatne naknade jamstva ovisne o stopi prodora BPF-a. Načelo je obveze sljedeće: predviđa se povećanje naknade jamstva kad BPF prekorači najnižu stopu prodora koja je utvrđena na [26–29]* % za agregat G10. Komisija s jedne strane primjećuje da se područje navedenog agregata (Njemačka, Austrija, Belgija, Italija, Španjolska, Nizozemska, Portugal, Švicarska, Francuska, Velika Britanija) čini, među dostupnim pokazateljima, najreprezentativnijim za europsko tržište ([49]). K tome, čini se da je takav mehanizam prikladan kao odgovor za načelo kompenzacijskih mjera (koje su usmjerene k smanjenju svakog narušavanja tržišnog natjecanja), osiguravajući pritom ponovnu uspostavu održivosti. Naime, povezivanjem povećanja stope prodora s porastom naknade jamstva ograničit će se mogućnost da BPF, zahvaljujući jamstvu, ponudi osobito privlačne uvjete financiranja na ono što je neophodno za osiguranje održivosti, uz ograničavanje narušavanja tržišnog natjecanja. Grupa neće platiti naknadu iznad onoga što njihovo stanje u kapitalu može financijski podnijeti jer će imati mogućnost zadržavanja stope prodora na razini koja odgovara određenoj razini naknade. Naknada će rasti sa stopom prodora sve do 491 baznih bodova (procijenjena tržišna stopa). Grafički prikaz 2. u nastavku zorno prikazuje odnos između naknade jamstva i stope prodora PSA-a (za točne iznose vidi tablicu 17. u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 250.).

Grafički prikaz 2.

Odnos između naknade jamstva (u baznim bodovima) i stope prodora G10 (%)

[…]*

(367) Analiza učinka te mjere treba, među ostalim, voditi računa i o teoretskoj stopi prodora koju bi PSA mogao postići u odsustvu potpore (dalje u tekstu „hipotetska stopa prodora"). Komisija naime podsjeća da bi, u nedostatku jamstva države, pogoršanje ocjene BPF-a i smanjenje njegovih financijskih kapaciteta prouzrokovalo uzajamno smanjenje izdavanja zajmova, što bi moglo dovesti do smanjenja prodaje automobilskog sektora ([50]) od [5–20]* %. Stoga bi promet automobilskog odjela PSA koji je ostvaren zahvaljujući financiranju vlastite banke iznosio, prema francuskim nadležnim tijelima, [6 000–7 000]* milijuna EUR u nedostatku potpore te [35 000–40 000]* milijuna EUR uz potporu (uzevši u obzir očekivano smanjenje prodaje od oko [10–20] %. Ove brojke tako pokazuju da bi teoretska stopa prodora BPF-a bila oko [15–20]* %. Drugim riječima, da BPF nije dobio jamstvo države, njegov bi se financijski kapacitet toliko smanjio da bi izazvao značajno smanjenje stope prodora. Osim toga, ako se uzme u obzir središnja uloga vlastitih banaka u prodaji automobila, iz toga bi istovremeno proizašlo smanjenje prodanih količina. Prema francuskim nadležnim tijelima, takav pad ne bi omogućio ponovnu uspostavu održivosti te bi odveo PSA u začarani krug ponavljanja njegovih narušenih ocjena kao i ocjena BPF-a, stvarajući time dodatne gubitke za grupu.

(368) Navedena hipotetska stopa prodora omogućava okvirno kvantificiranje donje granice koju treba uzeti u obzir prilikom kalibriranja kompenzacijske mjere. Navedena najmanja razina treba se nalaziti na razini koja je viša od teoretske stope procijenjene na [15–20]* %. Najniža stopa prodora trebala bi se jednako tako nalaziti na nižoj razini od trenutačne stope prodora ([29–31]* % za G10 u 2012.). Naime, cilj je svake kompenzacijske mjere svesti na najnižu razinu učinak državne potpore na konkurente korisničkog poduzeća. No, već sada se omogućava BPF-u da državnim jamstvom zadrži svoju trenutačnu razinu stope prodora (kao što pokazuje hipotetska stopa prodora). Stoga bi se svaka kompenzacijska mjera koja poprima oblik dodatne naknade trebala već sada primijeniti na trenutačnu stopu prodora.

(369) Prema tome, uzevši u obzir stopu prodora od [29–31]* %, donju granicu od [15–20]* % kako je prethodno navedeno, vjerojatne razvoje prema porastu koje su navela francuska nadležna tijela te značaj uloge financiranja vlastitih banaka na djelatnost prodaje automobila, obveza povećanja naknade jamstva države od [26–29]* % ([51]) smatra se odgovarajućom mjerom kojom će se ograničiti narušavanje tržišnog natjecanja. Naime, u kontekstu trenutačne stope prodora, obveza znači da bi BPF već trebao povećati naknadu jamstva za oko [40–50]* baznih

([49]) pokazatelj G5 koji je obuhvaćen pokazateljem G10, već sadržava, kao što je spomenuto u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 361., […]* % financiranja koje je BPF odobrio.
([50]) Obavijest francuskih nadležnih tijela od 7. prosinca 2012.: hipotetski razvoj događaja – početni učinci na grupu PSA
([51]) Treba primijetiti i da je ta stopa prodora od [26 – 29]* % značajno manja od one koju su prvobitno predložila francuska nadležna tijela u prvom nacrtu kompenzacijske mjere, odnosno 33,4 %, kao što je navedeno u tablici 7. prethodno navedene uvodne izjave (102).

bodova (što bi značilo da bi se državno jamstvo nadoknadilo s [300–310]* baznih bodova umjesto 260 baznih bodova predviđenih u početnom protokolu koji je zaključen s državom. Ako BPF želi povisiti tu stopu prodora, naknada će se povećati u razmjerima predviđenim u tablici 17. prethodno navedene uvodne izjave 250. ([52]). Ako se stopa prodora smanji, dodatna će se naknada podjednako smanjiti ([53]). Stoga, obvezom se potiče neposredni porast troška jamstva za BPF, koji će se povećavati kako PSA bude povećavao udjel automobila koje BPF financira u svojoj ukupnoj prodaji.

(370) Shodno tome, Komisija procjenjuje da se navedenom mjerom osigurava kompenzacija za neopravdano narušavanje tržišnog natjecanja u smislu točaka 38. do 40. prethodno navedenih Smjernica „sanacija i restrukturiranje".

(371) Naposljetku, usprkos strukturalnoj prekapacitiranosti koju izgleda podnosi europski automobilski sektor, Komisija drži da dodatno smanjenje proizvodnih kapaciteta grupe PSA ne bi bilo najprikladnije rješenje u ovom slučaju:

(a) s jedne strane, kao što je navedeno u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 49., poduzeće je već učinilo značajne strukturalne napore u proizvodnim pogonima u Aulnay i Rennes;

(b) s druge strane, kao što je objašnjeno u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 315., ako u budućnosti budu bili potrebni novi napori u restrukturiranju, čini se prikladnijim ostaviti PSA-u strateški manevarski prostor u odabiru načina koji će primijeniti u svrhu stabiliziranja svoje ekonomske situacije, s obzirom na to da je dodatno smanjenje kapaciteta samo jedan od mogućih načina da se to postigne.

8.5.3. OBVEZA O MARŽI FINANCIRANJA KOJA SE DODJELJUJE KONCESIONARIMA

(372) Komisija jednako tako napominje da su se francuska nadležna tijela obvezala da PSA neće sniziti godišnju srednju trgovačku maržu financiranja koja se dodjeljuju njegovoj koncesionarskoj mreži ispod godišnje srednje trgovačke marže koja je 30. lipnja 2013. utvrđena tijekom posljednjih dvanaest mjeseci za čitavo trajanje provedbe plana restrukturiranja.

(373) Komisija smatra da se tom obvezom onemogućuje slabljenje obvezujućeg karaktera ograničenja stope prodora BPF-a. Naime, održavanjem srednje trgovačku marže za koncesionare na razini koja je prevladavala u odsustvu potpore, BPF neće moći koristiti jamstvo za vođenje agresivne trgovačke politike prema svojim koncesionarima.

8.5.4. PRETVORBA SUBVENCIJA KOJE SU PRVOTNO PREDVIĐENE ZA OSTVARENJE PROJEKTA „50CO_2CARS" U POVRATNE PREDUJMOVE

(374) Kako bi sredstva koja je javna vlast primjenjivala radi očuvanja tehnoloških kapaciteta proizvođača u teškoći ostala razmjerna, Komisija smatra nužnim da:

(a) aktivnosti istraživanja i razvoja koje su ostvarene u okviru plana restrukturiranja nisu takvih dimenzija da bi se mogao pojaviti rizik od „istiskivanja", koji Komisija navodi u uvodnoj izjavi 243. odluke o pokretanju,

(b) u slučaju poboljšanja stanja, znatni dio javnih sredstava stavljenih na raspolaganje proizvođaču radi očuvanja razine kompetentnosti na „tehnološkoj granici" vraća se tijelu koje je odobrilo potporu u slučaju uspjeha projekta istraživanja i razvoja i ponovne uspostave održivosti.

(375) U vezi s prvim pitanjem, Komisija treba u slučaju ostvarenja projekta„50CO_2Cars" provjeriti jesu li osjetno (ili potpuno) narušeni dinamički poticaji ostalih automobilskih proizvođača u daljnjim naporima istraživanja i razvoja po pitanju hibridizacije. No iz primjedaba GM-a proizlazi da, ako su iznosi javnih sredstava uloženih u ostvarenje projekta „50CO_2Cars" „nezanemarivi" za projekt istraživanja i razvoja sustava „umjerene hibridizacije", to isto tako ne znači da su „značajni" s obzirom na troškove istraživanja i razvoja sektora u cjelini te su u svakom slučaju nedovoljni da se „konkurentski proizvođač onemogući u razvoju vlastita programa istraživanja i razvoja u tom istom području" (vidi prethodno navedenu uvodnu izjavu 184.). Fiat je u svoje ime potvrdio i da

([52]) Primjerice, ako stopa prodora dosegne [30 – 40]* % (naspram današnjih [29 – 31]* %), doći će do povećanja troška jamstva od [70 – 80] * baznih bodova.

([53]) Primjerice, ako stopa prodora dosegne [20 – 30]* % (naspram današnjih [29 – 31]* %), povećanje troška jamstva neće biti veće od [20 – 30]* baznih bodova.

tehnološko napredovanje omogućeno projektom „50CO_2Cars" ne predstavlja prepreku ulasku koja će obeshrabriti ostale proizvođače (vidi prethodno navedene uvodne izjave 190. i 232.). Na temelju navedenih navoda trećih stranaka Komisija može zaključiti da se rizik od učinka „istiskivanja" uslijed ostvarenja projekta „50CO_2Cars" može u ovom konkretnom slučaju isključiti.

(376) Što se tiče drugog pitanja, Komisija upućuje na kompenzacijsku mjeru koju su predložila francuska nadležna tijela u prethodno navedenom odjeljku 7.5., čiji je cilj pretvorba subvencija koje su prvotno predviđene u visini od 24,5 milijuna EUR u obliku povratnih predujmova ADEME-a, tako da se, u slučaju poboljšanja stanja grupe PSA, državi nadoknadi ukupni iznos koji je dala u predujam za ostvarenje potpomognutih aktivnosti istraživanja i razvoja.

(377) Na kraju, Komisija smatra da je ne samo malo vjerojatno da će državna potpora za ostvarenje projekta „50CO_2Cars" u okviru plana restrukturiranja predstavljati glavnu prijetnju poticajima drugih proizvođača u daljnjim naporima istraživanja i razvoja (bez učinka „istiskivanja"), nego je ona i razmjerna cilju za ponovnom uspostavom održivosti grupe PSA, s obzirom na činjenicu da su se francuska nadležna tijela obvezala da će, u slučaju poboljšanja stanja grupe, svote koje je javna vlast dala u predujam kao potporu ostvarenju navedenog projekta istraživanja i razvoja biti vraćene u ukupnom ažuriranom iznosu tijelu koje je osiguralo potporu (vidi prethodno navedenu uvodnu izjavu 256.).

8.5.5. OBVEZA SUZDRŽAVANJA OD POSTUPKA KUPNJE

(378) Komisija naposljetku napominje da su se francuska nadležna tijela obvezala da će se PSA suzdržati od kupnje udjela u drugim poduzećima ili od stjecanja imovine poduzeća tijekom plana restrukturiranja, prema uvjetima koji su opisani u uvodnoj izjavi 251. i sljedećim uvodnim izjavama za iznose više od 100 milijuna EUR godišnje. Odstupanjem od općeg načela koje je određeno u prethodno navedenim uvodnim izjavama 251. i 252., Faurecia i njezine podružnice moći će pristupiti kupnjama koje će Komisija prethodno odobriti, kao što je utvrđeno u prethodno navedenoj uvodnoj izjavi 253. U svojoj će procjeni Komisija sigurno razmotriti kupnje koje i. izravno ili neizravno pridonose ponovnoj uspostavi održivosti grupe PSA imajući pozitivan učinak na očekivanu profitabilnost grupe PSA i koje ii. ne predstavljaju izbjegavanje obveze ograničavanja posljedica potpore na najmanju razinu koja je neophodna za postizanje ciljeva plana restrukturiranja grupe PSA.

(379) Komisija smatra takvu mjeru neophodnom za ispravljanje posljedica narušavanja tržišnog natjecanja koje su potaknute dodjelom potpore.

8.5.6. NUŽNOST KOMPENZACIJSKE MJERE KOJA SE TIČE FMEA

(380) Anonimna treća strana procjenjuje da bi PSA trebao prodati svoj udjel u FMEA-u. Komisija napominje da su primjedbe te treće strane u vezi s pritužbom koju Komisija razmatra te se ne tiču predmeta ovog postupka. Prema tome, nema razloga na to odgovoriti u okviru navedene odluke.

8.6. *OGRANIČENJE POTPORE NA NAJMANJU RAZINU: STVARNI DOPRINOS, IZUZEV POTPORE*

(381) Kako bi se potpora mogla odobriti, uputno je da, primjenom točaka 43. do 45. prethodno navedenih Smjernica „sanacija i restrukturiranje", iznos i intenzitet potpore budu ograničeni na najmanju razinu koja je neophodna kako bi se omogućilo restrukturiranje ovisno o financijskim sredstvima poduzeća, njegovih dioničara ili grupe kojoj pripada. Korisnici potpore trebaju značajno doprinijeti planu restrukturiranja iz vlastitih sredstava, uključujući prodaju imovine koja nije neophodna za opstanak poduzeća ili vanjskim financiranjem prema tržišnim uvjetima.

(382) Kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 246. i 247. odluke o pokretanju postupka, Komisija podsjeća da navedeni uvjet o usklađenosti nije bio razlogom posebnih sumnji. Troškovi restrukturiranja koji su opisani u prijavi francuskih nadležnih tijela iznose [1,3–1,8]* milijardi EUR. Grupa PSA je radi financiranja restrukturiranja provela program prodaje imovine koji je grupi osigurao iznos od 1,956 milijardi EUR slobodnog novčanog tijeka (2,050 milijardi u okviru neto financijske pozicije). Radi podsjećanja, iznos potpore odgovara 571,9 milijuna EUR.

(383) Pored toga, Komisija smatra da se zahtjev za ograničenjem iznosa potpore na najmanju razinu koja je neophodna za provođenje restrukturiranja podjednako osigurava obvezom francuskih nadležnih tijela za suzdržavanjem od kupnji u uvjetima koji su opisani u uvodnoj izjavi 251. i sljedećim uvodnim izjavama. Komisija naime smatra da se tom obvezom može izbjeći da grupa PSA ne koristi financijska sredstva eventualno dostupna u druge svrhe od ponovne uspostave dugotrajne održivosti.

(384) Shodno tome, Komisija smatra da nema razloga za preispitivanjem ocjene dane u odluci o pokretanju koja se tiče uvažavanja kriterija navedenih u točkama 43. do 45. prethodno spomenutih Smjernica „sanacija i restrukturiranje".

8.7. *NAČELO JEDNOKRATNE DODJELE*

(385) U skladu s točkom 72. i sljedećim točkama prethodno navedenih Smjernica „sanacija i restrukturiranje", potpora restrukturiranju može se isključivo dodijeliti jedanput u razdoblju od deset godina.

(386) U prijavi od 12. ožujka 2013. francuska su nadležna tijela utvrdila da grupa PSA nije primila potporu za restrukturiranje tijekom posljednjih 10 godina.

(387) Prema tome, načelo jednokratne dodjele koje je određeno u prethodno navedenim Smjernicama „sanacije i restrukturiranja" se poštovalo.

9. **ZAKLJUČAK**

(388) Uzevši u obzir obveze koje su preuzela francuska nadležna tijela, potpora se može proglasiti usklađenom s unutarnjim tržištem,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Državna potpora koju Francuska namjerava provesti u korist grupe PSA Peugeot Citroën SA u obliku državnog jamstva koje obuhvaća izdavanje obveznica banke Banque PSA Finances do 31. prosinca 2016. u razini od 7 milijardi EUR (za bruto ekvivalent potpore od 486 milijuna EUR) s jedne strane i u obliku povratnih predujmova od 85,9 milijuna EUR za provedbu projekta istraživanja i razvoja „50CO_2Cars" s druge strane, odnosno ukupni iznos potpore od 571,9 milijuna EUR, usklađena je s unutarnjim tržištem.

Shodno tome, odobrava se uvođenje navedene državne potpore.

Članak 2.

Ova je Odluka upućena Francuskoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 29. srpnja 2013.

Za Komisiju
Joaquín ALMUNIA
Potpredsjednik

PRILOG

PROVEDBA I NEOVISNI STRUČNJAK

1. IMENOVANJE NEOVISNOG STRUČNJAKA

1. Francuska se tijela obvezuju da će grupa PSA opunomoćiti neovisnog stručnjaka koji će biti zadužen za detaljnu provjeru primjene obveza predviđenih u pismu o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013. („Neovisni stručnjak") u trajanju plana restrukturiranja, odnosno do 31. prosinca 2015.

2. Neovisni stručnjak mora biti neovisan od grupe PSA. U pogledu svojih funkcija, primjerice kao investicijska banka, konzultant ili računovodstveni stručnjak, Neovisni stručnjak mora vladati tehničkim vještinama i znanjem neophodnim za provedbu svojeg mandata te ne smije ni u jednom trenutku biti podložan sukobu interesa. Grupa PSA mora platiti Neovisnog stručnjaka tako da time ni na jedan način ne utječe na učinkovito i neovisno obnašanje njegovih zadaća.

3. Francuske će nadležne vlasti podvrgnuti prethodnom odobrenju Europske komisije najmanje dvije osobe ili ustanove radi imenovanja Neovisnog stručnjaka, najkasnije četiri tjedna nakon dana prijave francuskim nadležnim tijelima o nadolazećoj odluci Komisije u predmetu SA.35611.

4. Prijedlozi francuskih nadležnih tijela trebaju biti dovoljno detaljni kako bi Europskoj komisiji pružili sigurnost da Neovisni stručnjak ispunjava uvjete u okviru ove obveze. Prijedlozi moraju posebno sadržavati sljedeće informacije:

   (a) sastavljeni prijedlog mandata koji detaljno prikazuje sve uvjete koji Neovisnom stručnjaku omogućavaju ispunjavanje zadaća;

   (b) prijedlog radnog plana koji detaljno prikazuje način na koji će Neovisni stručnjak predložiti provođenje zadaća.

5. Europska komisija može odobriti ili odbaciti prijedloge Neovisnog stručnjaka te može odobriti prijedlog mandata pod uvjetom izmjena koje će procijeniti korisnim za ispunjavanje zadaća Neovisnog stručnjaka. Ako Europska komisija odobri samo jedan prijedlog grupe PSA, potonja će imenovati predmetnu osobu ili ustanovu neovisnim stručnjakom ili će napraviti sve potrebno kako bi ta osoba ili ustanova bile imenovane u skladu s prijedlogom mandata koji je odobrila Europska komisija. Ako se odobri više imena, grupa PSA imat će slobodu u odabiru osobe ili ustanove koju želi imenovati Neovisnim stručnjakom. Neovisni stručnjak bit će imenovan u roku od tjedan dana od odobrenja Komisije i u skladu s prijedlogom mandata koji je odobrila Komisija.

6. Ako su svi prijedlozi francuskih nadležnih tijela odbijeni, francuska se nadležna tijela obvezuju da će grupa PSA predložiti Europskoj komisiji najmanje dvije druge osobe ili ustanove prema uvjetima i postupku koji su utvrđeni ovom obvezom i u roku od dva tjedna od Komunikacije koju je podnijela Europska komisija o odbijanju prvog prijedloga.

7. Ako Europska komisija odbaci nove prijedloge francuskih nadležnih tijela, Komisija će imenovati Neovisnog stručnjaka kojeg će grupa PSA morati opunomoćiti u skladu s prijedlogom mandata koji je odobrila Komisija.

2. ZADAĆE I OBVEZE NEOVISNOG STRUČNJAKA

8. Neovisni stručnjak treba i. pružiti pomoć Europskoj uniji u svrhu potvrde da se grupa PSA pridržava obveza koje joj pripadaju u skladu s pismom o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013. i ii. ispuniti svoju zadaću, koja je definirana u spomenutom pismu o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013. Neovisni stručnjak treba obnašati svoje zadaće u skladu s radnim planom koji je odobrila Europska komisija i uz eventualne izmjene u dogovoru s njom. Europska komisija može samoinicijativno ili na zahtjev Neovisnog stručnjaka ili grupe PSA davati upute Neovisnom stručnjaku. Grupa PSA ne može davati upute Neovisnom stručnjaku.

9. Zadaća je Neovisnog stručnjaka jamčiti pridržavanje i potpunu primjenu svih obveza koje su predstavljene u pismu o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013. kao i osigurati primjenu plana restrukturiranja grupe PSA koji je prijavljen 12. ožujka 2013. Europskoj komisiji.

10. Neovisni stručnjak:

(c) treba u svojem prvom izvješću predložiti Europskoj komisiji detaljni radni plan kojim opisuje način na koji će ispitati uvažavanje pisma o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013.;

(d) treba provjeriti da grupa PSA potpuno i ispravno provodi plan restrukturiranja te napose:

— da primjenjuje obveze na koje se odnosi pismo od 23. srpnja 2013. te kompenzacijske mjere opisane u pismu o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013.;

— da primjenjuje mjere održivosti opisane u točki 6. pisma o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013.;

(e) treba osigurati pridržavanje svih ostalih obveza opisanih u pismu od 23. srpnja 2013.;

(f) treba ispunjavati sve ostale funkcije koje su mu dodijeljene u pismu o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013.;

(g) treba predložiti PSA grupi mjere koje procjenjuje korisnima, uz uvažavanje obveza koje se odnose na pismo od 23. srpnja 2013.;

(h) treba voditi računa o regulatornim promjenama koje mogu imati utjecaj na likvidnost i platežnu sposobnost, u cilju nadzora nad razvojem glavnih relevantnih financijskih pokazatelja s obzirom na predviđanja plana restrukturiranja grupe PSA;

(i) treba predložiti Europskoj komisiji, francuskim nadležnim tijelima i grupi PSA nacrt izvješća u pisanom obliku u roku od 30 dana, za svako razdoblje od šest mjeseci. Europska komisija, francuska nadležna tijela i grupa PSA mogu predložiti izmjene u roku od pet radnih dana. U roku od pet radnih dana od primitka komentara Neovisni stručnjak treba prirediti završno izvješće uzevši u obzir, onoliko koliko je to moguće i prema vlastitom nahođenju, dobivene komentare. Neovisni stručnjak treba potom dostaviti svoje izvješće Europskoj komisiji i francuskim nadležnim tijelima. Zatim može poslati svoje izvješće grupi PSA. Ne može ni u kojem slučaju dostaviti svoje izvješće francuskim nadležnim tijelima ili grupi PSA prije nego što ga pošalje Europskoj komisiji. Ako završno izvješće Neovisnog stručnjaka sadržava povjerljive informacije u pogledu grupe PSA, Neovisni stručnjak mora im dostaviti verziju koja nije povjerljiva.

Izvješće posebno treba opisivati postupke koje je Neovisni stručnjak proveo u ispunjavanju svoje zadaće te pridržavanje obveza grupe PSA koje joj pripadaju u skladu s pismom o preuzimanju obveza. Treba pružiti Europskoj komisiji potvrdu da se grupom PSA upravlja u skladu s obvezama iz pisma o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013. Po potrebi, Europska komisija može preciznije navesti što želi da se obuhvati izvješćem.

Osim navedenih izvješća, Neovisni stručnjak treba pravovremeno i pisanim putem upozoriti Europsku komisiju o svakom neispunjavanju obveza opisanih u pismu od 23. srpnja 2013. na koje bi mogao posumnjati, dostavljajući istovremeno grupi PSA verziju pisma koja nije povjerljive prirode.

3. OBVEZE GRUPE PSA

11. Grupa PSA treba pružiti svojim savjetnicima i zahtijevati od njih da, uz uvažavanje pravila profesionalne tajne, pruže svaki oblik suradnje, pomoći ili informacije koju bi ih Stručnjak mogao opravdano zahtijevati u izvršenju svojih zadataka u skladu sa svojim mandatom. Neovisni stručnjak mora imati slobodan pristup svim informacijama, dokumentima ili arhivi kao i svim rukovoditeljima ili zaposlenicima grupe PSA koji su mu potrebni za izvršenje svojih zadaća. Grupa PSA treba u svojim prostorima osigurati ured za Neovisnog stručnjaka te se od svakog zaposlenika grupe PSA očekuje spremnost za susret s Neovisnim stručnjakom kao i za pružanje informacija potrebnih za izvršenje zadaća.

12. Pod uvjetom sporazuma grupe PSA (koji se ne može odbiti ili odgoditi bez razloga) i o njihovu trošku, Neovisni stručnjak može se osigurati savjetima koje želi, posebno pravnim ili o financiranju poduzeća, ako smatra da je to neophodno za izvršenje zadaća u skladu s pismom o preuzimanju obveza od 23. srpnja 2013. i pod uvjetom da su nastali troškovi i ostali izdaci opravdani. Ako grupa PSA odbije Neovisnog stručnjaku u njegovu zahtjevu da se osigura takvim savjetima, Komisija može odobriti njihovo imenovanje nakon saslušanja grupe PSA. Samo Neovisni stručnjak može dati upute navedenim savjetima.

4. ZAMJENA, RAZRJEŠENJE I IMENOVANJE NOVOG NEOVISNOG STRUČNJAKA

13. Ako Neovisni stručnjak prekine svoje funkcije koje su opisane u obvezama opisanim u pismu od 23. srpnja 2013. ili zbog nekog drugog razloga, kao što je pojavljivanje sukoba interesa koji se tiče Neovisnog stručnjaka:

(j) Komisija može, nakon saslušanja Neovisnog stručnjaka, naložiti grupi PSA da mu se nađe zamjena;

(k) grupa PSA može, u dogovoru s Komisijom, naći zamjenu Neovisnom stručnjaku.

14. Ako je Neovisni stručnjak otpušten sa svoje dužnosti u skladu s odjeljkom 4. ovog Priloga, može mu se nametnuti obveza nastavka vršenja dužnosti sve do imenovanja novog Neovisnog stručnjaka kojemu će priopćiti sve relevantne informacije kojima raspolaže. Novi Neovisni stručnjak imenovat će se prema postupku koji je opisan u odjeljku 1. ovog Priloga.

15. Uz iznimku točke 13. ovog Priloga, Neovisni stručnjak može prekinuti svoje funkcije tek nakon razrješenja Komisije, kad ispuni sve obveze koje mu pripadaju. Međutim, Komisija može u svakom trenutku zatražiti imenovanje novog Neovisnog stručnjaka ako bi se naknadno pokazalo da obveze koje su opisane u pismu od 23. srpnja 2013. nisu u cijelosti i potpunosti poštovane.