II

(Nem jogalkotási aktusok)

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2016/2068 HATÁROZATA

(2013. július 29.)

a Franciaország által a PSA Peugeot Citroën SA csoport számára nyújtandó SA.35611 (13/C) számú állami támogatásról

(az értesítés a C(2013) 4971. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia nyelvű változat hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután a fent említett cikkeknek ([1]) megfelelően felkérte az érdekelt feleket észrevételeik megtételére, továbbá tekintettel ezekre az észrevételekre,

mivel

1. AZ ELJÁRÁS

(1) 2012. november 5-én egy névtelenségét kérő vállalkozás („a névtelen panaszos”) panaszt nyújtott be a Bizottságnak.

(2) 2013. február 11-én kelt határozatával („a megmentési határozat”) a Bizottság pénzügyi stabilitási megfontolásokból, átmeneti jelleggel engedélyezte Franciaországnak, hogy a Banque PSA Finance SA („BPF”) 1,2 milliárd euró névértékben kibocsátandó kötvényeire vonatkozóan garanciát nyújtson. Ebben az összefüggésben a francia hatóságok azt vállalták, hogy a megmentési határozatot követő fél éven belül bejelentik a PSA Peugeot Citroën SA csoport („PSA” vagy „a csoport” vagy „a PSA csoport”) átszervezésének tervét, valamint egy életképességi tervet a BPF vonatkozásában.

(3) Franciaország 2013. március 12-én kelt levelében értesítette a Bizottságot a PSA csoportnak nyújtandó szerkezetátalakítási támogatásról.

(4) A Bizottság 2013. május 2-án kelt levelében tájékoztatta Franciaországot, hogy e támogatás tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés („EUMSZ”) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott.

([1]) HL C 275., 2007.11.16., 18. o.

(5) Az eljárás megindításáról szóló bizottsági határozatot („az eljárás megindítására vonatkozó határozat") 2013. május 16-án tették közzé az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([2]). A Bizottság felkérte az érdekelt feleket a szóban forgó támogatással kapcsolatos észrevételeik megtételére. 2013. június 3-án a Bizottság kérdőívet küldött a PSA főbb versenytársainak.

(6) A Bizottsághoz öt érdekelt féltől érkezett észrevétel, nevezetesen:

i. a PSA csoporttól, a támogatás kedvezményezettjétől, amely 2013. június 13-án kelt levelében nyújtotta be észrevételeit;

ii. egy névtelenségét kérő vállalkozástól („a névtelen panaszos"), amely 2013. június 14-én kelt levelében nyújtotta be észrevételeit;

iii. a Fiat, a General Motors („GM") és a Toyota mint versenytársak 2013. június 17-én, 18-án, illetve 21-én kelt levelükben nyújtották be észrevételeiket.

(7) A Bizottság 2013. június 19-én és 21-én kelt levelében továbbította ezeket az észrevételeket Franciaországnak.

(8) A francia hatóságok 2013. június 3-án kelt levelükben továbbították észrevételeiket az eljárás megindításáról szóló határozatról, 2013. június 28-án kelt levelük pedig az érdekelt harmadik felek észrevételeivel kapcsolatos észrevételeiket tartalmazza.

(9) A Bizottság kérésére a francia hatóságok 2013. július 1-jén és 2-án kiegészítő információkat nyújtottak be.

(10) 2013. július 4-én a Bizottság szolgálatai, a francia hatóságok és a PSA csoport telefonos konferenciabeszélgetést folytattak. Két további találkozóra került sor ugyanezen felek között 2013. július 11-én és 12-én, illetve egy telefonos konferenciabeszélgetésre 2013. július 15-én. E megbeszéléseket követően a francia hatóságok tájékoztatást adtak 2013. július 16-án kelt levelükben, majd e tájékoztatást 2013. július 23-án kelt levelükben kiegészítették.

2. **CÉGISMERTETŐ**

2.1. *A PSA CSOPORT*

(11) A PSA csoport az Euronext Paris-n jegyzett társaság. 2011-ben a csoport több mint 3,5 millió járművet és alkatrészt értékesített világszerte (42 %-ot Európán kívül). A PSA, amely 160 országban folytat kereskedelmi tevékenységet, 11 összeszerelő telephellyel rendelkezik, ahol a járművek összeszerelése folyik (e telephelyek közül kilenc az Európai Unióban található), és 12 műszaki telephellyel, amelyekben alkatrészeket gyártanak. A csoport tevékenységei közé tartozik továbbá az autófinanszírozás (BPF) és az autóberendezések gyártása (Faurecia), 2012 decemberéig pedig a (logisztikai funkciót ellátó) Gefco is a PSA része volt. 2012-ben a PSA csoport árbevétele 55,4 milliárd euró volt. Az alábbi, 1. táblázat a csoport árbevételének alakulását mutatja az elmúlt 5 évben.

1. táblázat

A PSA csoport árbevétele millió euróban

	2008	2009	2010	2011	2012
Historikus (múltbeli) árbevétel	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

(12) A BPF a PSA saját, 100 %-os ellenőrzése alatt álló, külön engedéllyel rendelkező („captive") bankja, amely Peugeot és Citroën márkájú gépjárművek, gépjárműkészletek és -alkatrészek értékesítéséhez nyújt finanszírozást értékesítő hálózatok részére, továbbá finanszírozási forrást biztosít a csoport ügyfeleinek. A BPF 23 országban folytat üzleti tevékenységet. A 2012-ben átlagosan 29,8 %-os piaci penetrációval (jelenléttel, lefedettséggel) rendelkező ([3]) BPF finanszírozza a csoport által gyártott gépjárművek iránti kereslet nagy részét és meghatározó szerepet játszik kereskedelmi tevékenységének finanszírozásában is. 2012-ben kinnlevősége hozzávetőleg 23–24 milliárd euró. 2011-ben nettó eredménye 354 millió euró volt.

([2]) HL C 137., 2013.5.16., 10. o.

([3]) A 29,8 %-os átlagos penetráció elfedi a különböző szegmensekben megfigyelhető penetrációbeli különbségeket. Különösen a B és a C szegmensekben magasabb a penetráció aránya, ahol meghaladja a 30 %-ot, sőt egyes országokban a 40 %-ot is. Ennek következtében a gépjárművásárlás-finanszírozás ezekbe a szegmensekbe koncentrálódik.

(13) A Faurecia autófelszerelés-beszállító, amelyben – a 2012. december 31-i állapot szerint – a PSA-nak 57,18 %-os tulajdonosi részesedése volt. Alaptevékenysége autóülések, belső rendszerek, kibocsátásszabályozó technológiák és gépjárműkülsők gyártása. 2012-ben árbevétele hozzávetőleg 17,4 milliárd euró volt.

2.2. *A PSA CSOPORT NEHÉZSÉGEI*

(14) 2012-ben a csoport árbevétele 5,2 %-kal csökkent, amely nagyrészt a gépjárműüzletág gyenge teljesítményének volt betudható (10,3 %-kal 38,3 milliárd euróra esett vissza). A szokásos tevékenységből származó (üzemi) eredmény tekintetében a csoport 576 millió eurós veszteséget könyvelt el, szemben a 2011. évi 1,093 milliárd eurós nyereséggel. Egyedül a gépjárműüzletágban 1,5 milliárd euró veszteség keletkezett 2012-ben, szemben a 2011. évi 92 millió eurós veszteséggel.

(15) A tapasztalt nehézségeket a gépjárműpiac sajátos tényezői, az euróövezet gazdasági és pénzügyi dekonjunktúrájának hatásai és a PSA csoport strukturális hátrányai okozták.

2.2.1. AZ EURÓPAI GÉPJÁRMŰPIAC 2007 ÓTA TARTÓ FOLYAMATOS SZŰKÜLÉSE

(16) Az európai piac 2007 óta folyamatosan szűkül. 2007 előtt az európai gépjárműpiac évente nagyjából 18 millió gépjárművet képviselt, szemben a 2012-ben értékesített 14 millió darabbal, amely 15 %-os csökkenést jelent.

(17) Ebben a környezetben és tekintettel a csoport tevékenységének (főleg dél-)európai fókuszára a PSA értékesítései 6,1 %-kal csökkentek ezen a piacon, amely az értékesítések 58 %-át teszi ki. A PSA csoport piaci részesedése a 2010. évi 14,2 %-ról 13,3 %-ra esett vissza.

(18) A PSA csoport Európán kívüli értékesítései nem ellentételezik az európai piac beszűkülését. 2012-ben a személyautók és a kereskedelmi gépjárművek értékesítése a világ többi részén önmagában nem volt képes ellensúlyozni a csoport európai piacon tapasztalt gyengébb teljesítményét.

2.2.2. VERSENYSTRUKTÚRA, AMELY NEM KEDVEZ AZ ÁLTALÁNOS GYÁRTÓKNAK

(19) A francia hatóságok szerint a PSA versenytársai a következők:

a) az összes többi általános gyártó: általános gyártók a prémiumkategóriában (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen) és más általános gyártók, például a Ford, Fiat, Skoda, Seat és a Honda;

b) speciális márkák (Audi, BMW, Mercedes stb.) gyártói, amelyek egyre inkább prémiumkategóriás termékeket gyártanak minden szegmensben, „rátelepedve" ezáltal az általános gyártók alappiacára;

c) az újabban megjelent gyártók (Hyundai, Kia stb.), amelyek egyre jobban teljesítenek különösen a középkategóriás szegmensekben.

(20) Összefoglalva tehát, a francia hatóságok szerint az általános kategóriák gyártóinak természetes piacát jelenleg egyrészt „felülről" támadják a luxuskategóriás gépjárművek (például az Audi A1 stb.) új szegmenseket megcélzó gyártói, míg ugyanezt „alulról" teszik azok az alacsony- vagy középkategóriás gépjárműgyártók, különösen az olyan koreai gyártók, mint a Hyundai-Kia, amelyek javítani törekszenek termékkínálatukat.

2.2.3. A PSA CSOPORT STRUKTURÁLIS HÁTRÁNYAI

(21) A PSA csoport gépjárműgyártásának több mint fele (2011-ben: 53 %) nyugat-európai helyszínen valósul meg, ahol a munkaerőköltség magasabb, mint bárhol máshol a világon. Összességében, a munkaerőköltség-tényező a PSA kiskereskedelmi árának több mint [20-30] * %-át teszi ki. Ezenkívül a kutatással és fejlesztéssel (K+F) foglalkozó alkalmazottak és a csoport létesítményeinek többsége Franciaországban dolgozik, illetve található, ami magas személyi jellegű kiadásokat eredményez.

* Bizalmas információ.

(22) A csoportot a K+F tekintetében is megelőzik versenytársai, különösen az alkatrész-szabványosítás területén.

(23) Végezetül pedig a PSA imázsa és hírneve elmarad a német prémium kategóriás gépjárműgyártókétól.

(24) A csoport, különösen a gépjárműüzletág nehézségei azonnali hatással vannak a BPF-re (és fordítva). A pénzügyi minősítésük között fennálló kapcsolat miatt a captive bank nehézségei nagyrészt a csoport problémáinak tulajdoníthatók. Ha a PSA-t leminősítik, akkor a BPF-et is, ami megnehezíti, hogy a BPF a piacról refinanszírozza magát. Ennek ellenére a BPF rendkívül fontos támogatói szerepet játszik a PSA csoport gépjárműipari tevékenysége tekintetében. 2012-ben például a gyártó értékesítéseinek 29,8 %-át és európai kereskedői 100 %-át finanszírozta. A BPF finanszírozási kapacitásainak jelentős csökkenése (és ennek következtében a hitelteremtés visszaesése) éppen ezért „ráült" a gépjárműipari üzletág tevékenységére. A minősítési mechanizmus tehát ördögi kört eredményezhet azáltal, hogy tovább csökkenti a BPF finanszírozási forrásait, ami viszont – a hitelek korlátozásával – kihat a PSA csoport értékesítésére, és így tovább.

2.3. *A TÁMOGATÁSI INTÉZKEDÉSEK*

2.3.1. A BPF KÖTVÉNYKIBOCSÁTÁSÁRA VÁLLALT ÁLLAMI GARANCIA

(25) Annak érdekében, hogy a PSA csoport meg tudja valósítani szerkezetátalakítási tervét, a francia kormány úgy döntött, garanciát nyújt a PSA csoportnak. A garancia a BPF által a kötvénypiacon kibocsátott hosszú lejáratú kötvényeket fedezi. Kibocsátásokra a legkorábban a garanciamegállapodás vagy az Európai Bizottság jóváhagyásának napján, és legkésőbb 2016. december 31-én kerülhet sor. E vonatkozásban a francia állam és a PSA csoport független garanciamegállapodást ír alá, amelyet az EUMSZ 107. és 108. cikkének megfelelően az Európai Bizottságnak jóvá kell hagynia. A megmentési támogatást engedélyező, 2013. február 11-én kelt bizottsági határozattal összhangban megkötött, 1,2 milliárd euró tőkerészre vonatkozó, kezdeti, ideiglenes garanciamegállapodást követően a francia hatóságok egy második garanciamegállapodás megkötését tervezik a PSA csoporttal az 5,8 milliárd euróban maximált tőkéjű finanszírozás fennmaradó részére vonatkozóan.

(26) A 2012. december 29-i, 2012-1510. számú 2012. évi francia módosító pénzügyi törvény 85. cikke értelmében a gazdasági miniszter térítés ellenében engedélyezheti az állam garanciavállalását a BPF által 2013. január 1-je és 2016. december 31-e között kibocsátott értékpapírok tekintetében. A garancia a BPF új, hosszú lejáratú kötvénypiaci kötvénykibocsátásait fedezi. Tehát azokat a fedezetlen hitelviszonyt megtestesítő értékpapírokat támogatja, amelyeket a BPF azt követően bocsát ki, hogy a Bizottság engedélyezte a garancia nyújtását, de legkésőbb 2016. december 31-én. Az instrumentumok szerződéses futamideje a kibocsátásuk napjától számított maximum 36 hónap.

(27) A francia hatóság felhívja a figyelmet, hogy a PSA csoport részéről igényelt garancia maximális összegének meghatározására a BPF mérlege (és különösen a BPF finanszírozási struktúrája) aktuális szerkezetének, továbbá azokra a jövőbeli finanszírozási igényekre vonatkozó 2013–2016-os előrejelzéseknek az elemzésével került sor, amelyeket a francia hatóság az alábbi feltételezések alapján készített:

a) a kinnlevőségek teljes összege feltételezhetően többé-kevésbé állandó, 24–25 milliárd euró körüli összeg lesz, ami lehetővé teszi a PSA csoport gépjármű-értékesítésének folytatódó finanszírozását;

b) a BPF finanszírozásában az értékpapírosítás egyre jelentősebb szerepet játszik, ami részben ellensúlyozza a kereskedelmi papírok/letéti igazolások portfóliójában tapasztalt csökkenést (hatásminősítés: A-3/P-3);

c) a bank finanszírozási kereteinek megújítása, ami lehetővé teszi, hogy a BPF 2013 januárjában 11,6 milliárd euró összegű középlejáratú bankhitelhez férjen hozzá, különösen egy ötéves futamidejű, 4,1 milliárd euró összegű szindikált hitel létesítésével, kétoldalú hitelkeretei többségének megújításával, egy 2016. januárig meghosszabbított futamidejű, 1,2 milliárd euró összegű rulírozó hitelkerettel és egy 1,8 milliárd összegű hitelkeret egyidejű meghosszabbításával 2015 decemberéig (lásd az alábbi 31. preambulumbekezdésben ismertetett részleteket);

d) 2013-tól kezdődően a betétek igénybevétele.

(28) A francia hatóságok elmondása szerint a garancia díját piaci áron, A közösség iránymutatása a nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásokról ([4]) („A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás") című dokumentumban rögzített kritériumoknak és az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének (az EUMSZ 107. és 108. cikkének) a kezességvállalás formájában nyújtott állami támogatásra való alkalmazásáról szóló bizottsági közleményben ([5]) („a Garanciaközlemény") foglaltaknak megfelelően számították ki. A Garanciaközlemény megállapítja, hogy: „ha a pénzpiacokon nem állapítható meg megfelelő referencia kezességvállalási-díj, akkor a kezességvállalással biztosított hitel összes pénzügyi költségét, beleértve a hitelre vonatkozó kamatlábat és a kezességvállalás díját egy hasonló, nem biztosított hitel piaci árával kell összevetni."

(29) A francia hatóságok érvelése szerint az államot megillető díj számításakor az utóbbinak ugyanúgy kellett eljárnia, mint a „*New Club Deal*"-ben, azaz a BPF és hitelező bankjai között létrejött megállapodásban résztvevő bankoknak. Ezért a bankok által becsült kockázat költségét a *New Club Deal* likviditási kereteinek teljes díjából számították ki, amelyet újraszámoltak különösen a likviditási injekció és a garancia között mutatkozó különbözet figyelembevétele érdekében. Az állami garancia díját így 260 bázispontban határozták meg.

(30) A BPF saját nevében bocsátott ki kötvényeket, amelyeknek van másodlagos piacuk. Az alábbi, 2. táblázat a BPF meglévő, közel hároméves lejáratú kötvényei hozamának középértékeit mutatja a csoport támogatási intézkedésének a sajtóban való bejelentését megelőző egy hónapra vonatkozóan ([6]). Egy pontosan hároméves futamidejű hipotetikus kötvény hozamának interpolálására került sor a három évhez legközelebbi lejáratú BPF-kötvények hozamai alapján, minden adott időpontban. Végezetül pedig a 2. táblázat a három éven belül lejáró államkötvények hozamszintjeit mutatja.

2. táblázat

Másodlagos piaci hozamok

(%)

	2012.10.16-án	Középérték 09.16–10.16.
2015.09.25-én lejáró kötvény	5,04	5,52
2015.06.24-én lejáró kötvény	4,84	5,57
2016.02.25-én lejáró kötvény	5,37	6,23
Hipotetikus hároméves kötvény (interpolált hozamok)	5,09	5,54
Hároméves felcserélhető (helyettesíthető) kincstári kötvény	0,34	0,39

(31) 2012. december végén a BPF új hitelkonstrukciókról tárgyalt számos bankkal, amelyek az így létrejött megállapodás értelmében az alábbiakat nyújtják a BPF-nek:

a) likviditás 4 milliárd euró összegű hosszú lejáratú hitel segítségével („New Club Deal");

b) kétoldalú hitelkeret maximum 4,6 milliárd euró összegig;

c) két 3 milliárd eurós „tartalékkeret" meghosszabbítása, amelyeket nem szándékoznak lehívni.

E bankok teljes kötelezettségvállalása így 11,6 milliárd euró volt. Franciaország tájékoztatása szerint a New Club Dealben foglalt hitelkeret lehívását az állami támogatási intézkedés megvalósításához ([7]) kötnék.

([4]) HL C 244., 2004.10.1., 2. o.
([5]) HL C 155., 2008.6.20., 10. o.
([6]) A sajtó 2012. október 17-én tudósított az állam intézkedés megvalósítására vonatkozó terveiről.
([7]) A Franciaország által a lényeges szerződési feltételekből 2013. január 7-én eljuttatott minták szerint: „A lehívás feltétele a francia állam parlamentjének a tervet támogató kedvező szavazata (a terv elfogadása a pénzügyi törvényben)".

(32) 2013. március 25-én a BPF állami garanciával fedezett, 1,2 milliárd euró összegű kötvénykibocsátást hajtott végre. Ennek a 0,625 %-os kamatozású kamatszelvényes kötvénynek a hozama 0,664 %, amely 24 bázisponttal magasabb a hároméves felcserélhető kincstári kötvény (OAT = Obligation Assimiable Tresor) hozamánál.

(33) A megmentésről szóló határozat 51. preambulumbekezdésében a Bizottság 91,8 millió euró és a kibocsátott kötvények 1,2 milliárd euró összegű névértéke közötti összegben számszerűsítette a támogatástartalmat. A francia hatóságok megjegyzik, hogy a megmentési határozatban alkalmazott módszertan alapján az intézkedés támogatástartalmára vonatkozó eredmények a következők:

3. táblázat

A garantált kötvények támogatástartalmának kiszámítása

Interpolált hároméves adatok Az állam 24 bázispontos marzsa	Azonnali	Kötvényhozamok középértéke	
	2012.10.16.	07.12.–10.16.	09.16.– 10.16.
Hároméves felcserélhető (helyettesíthető) kincstári kötvény (OAT)	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Az állam garancia utáni becsült marzsa	0,24 %	0,24 %	0,24 %
BPSA garancia utáni kamata (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
A garancia költsége (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
A garanciakibocsátások (a) + (b) becsült teljes költsége	3,18 %	3,19 %	3,23 %
BPSA másodlagos piaci hozama három évre interpolálva	5,09 %	5,23 %	5,54 %
A bevont állami támogatás összege (millió euróban)	401	429	486

Forrás: BNP Paribas Global Markets, Datastream.

(34) A francia hatóságok véleménye szerint a Bizottság a BPF kötvényhozamainak múltbeli időszakai közül különösen kedvezőtlen referencia-időszakot alkalmaz. A francia hatóságok véleménye szerint a 2012. július 12-től, azaz a PSA nehézségeinek a szerkezetátalakítási terv bejelentésével történő ismertté válásának időpontjától kezdődő és 2012. október 16-ig tartó időszakkal jobb becslését lehetne adni a kötvényhozamoknak.

2.3.2. AZ 50CO_2CARS PROJEKTHEZ NYÚJTOTT TÁMOGATÁS

(35) Az állami finanszírozás, amelyet Franciaország az 50CO_2Cars elnevezésű projektnek tervez nyújtani, része a 2010. március 9-i 2010-237. számú módosító pénzügyi törvénnyel létrehozott, „Befektetés a jövőbe” (Investissement d'avenir) elnevezésű programnak. A Környezet- és Energiagazdálkodási Minisztérium („KEM”) egyike azoknak a szereplőknek ([8]), amelyeket az állam a „Befektetés a jövőbe” programba befolyó költségvetési előirányzatok kezelésével bízott meg. A KEM teljes költségvetése 2,65 milliárd euró.

(36) A „Befektetés a jövőbe” programon belül az 50CO_2Cars elnevezésű projekt a „Jövő gépjárműve” (Véhicule du futur) intézkedés alá tartozik. Az intézkedés célja a kevésbé energiaigényes és kevesebb üvegházhatású gázt kibocsátó technológiák és kombinációk kipróbálása és támogatása. Az intézkedés keretében különféle technológiai összetevők kiválasztására került sor két, a részvételi szándék kifejezésére való felhívásban („RSzKF”):

a) Az RSzKF-ben a nagy energiahatékonyságú dízelmotorok új generációjának és a duplakuplungos sebességváltónak a kiválasztása történt meg: „Hajtóművek és belső égésű motorok segédberendezései” („1. RSzKF”).

([8]) Lásd a szereplőknek a fent említett, 2010-237. sz. törvény 8. cikkében foglalt jegyzékét és a 2010. május 3-i 2010-442. sz. rendeletet.

b) Az RSzKF-ben elektromos hibrid technológia kiválasztására került sor: „Elektromos és hibrid gépjárművek hajtóművei, segédberendezései és energia-visszatöltő tárolórendszerei” („2. RSzKF”).

(37) A „Jövő gépjárműve” intézkedésre konkrétan a SA.32466 (2011/X) támogatási program ([9]) vonatkozik, amely az Általános Csoportmentességi Rendelet ([10]) (az „ÁCsR”) értelmében, mentesül az bejelentési kötelezettség alól.

(38) A francia hatóságok a projekt nevesített partnereinek nyújtandó állami finanszírozás részleteiről és formájáról szolgáltak tájékoztatással. A projektvezető PSA kivételével, a többi partner (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON és IC2MP) vonatkozásában, az $50CO_2$Cars projekt végrehajtásába bevont állami finanszírozás nem éri el az ÁCsR 6. cikke (1) bekezdésének e) pontjában meghatározott értesítési küszöbértéket. Mivel ez az állami finanszírozás az EUMSZ 107. cikkének ([11]) értelmében vett állami támogatást képez, már vonatkozik rá a fent említett, mentességet élvező SA.32466 (2011/X) program.

(39) Az 1. cikk (6) bekezdésének c) pontja értelmében azonban az ÁCsR nem vonatkozik a nehéz helyzetben lévő vállalkozásoknak nyújtott támogatásra, márpedig a PSA csoport legalább 2012. október 17-e óta nyilvánvalóan megfelel ennek a meghatározásnak, amikor a francia hatóságok bejelentették azt a szándékukat, hogy garanciát nyújtanak a PSA csoportnak. Arra a támogatásra tehát, amelyet az $50CO_2$Cars projekt támogatására az állam kíván nyújtani a PSA-nak, nem vonatkozhat az SA.32466 (2011/X) támogatási program, továbbá nem lehet a tárgya egyedi bejelentésnek sem „A kutatáshoz, fejlesztéshez és innovációhoz nyújtott állami támogatások közösségi keretrendszere” ([12]) („K + F + I keret”) alapján ([13]).

(40) Az adminisztráció egyszerűsítése érdekében a PSA $50CO_2$Cars projektjének költségét ugyanúgy kategorizálták, mint a többi partnerét, azaz az ÁCsR-ben rögzített kategóriákat alkalmazták (amely kategóriák egybeesnek a K+F+I keretéivel).

(41) A PSA tehát alapkutatásként („AK”), ipari kutatásként („IK”) és kísérleti kutatásként („KK”) meghatározott ([14]) tevékenységeket végez az alábbi, a 4. táblázatban részletezett elszámolható költségek ellenében:

4. táblázat

Az $50CO_2$Cars projekt költsége a K+F tevékenység típusa szerinti bontásban (ezer euróban)

Költségek	Összesen	Támogatható ([1])	AK	IK	KK
1. RSzKF	[260-330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
2. RSzKF	[50-110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Összesen	**[300-400]***	**304 593,48**	**1 328,79**	**175 567,54**	**127 697,15**

([1]) Az $50CO_2$Cars projekt költségeit az ÁcsR 31. cikkének (5) bekezdésében meghatározott (a K+F+I keret 5.1.4. pontjaiban ismertetett kategóriáknak megfelelő) K+F kategóriákba allokálták.

(42) Az összesen 85,9 millió euró összegű támogatás, amelyet az állam a PSA csoportnak szándékozik nyújtani a szerkezetátalakítási tervnek erre a szakaszára (24,5 millió euró összegű) támogatásból és (61,4 millió euró összegű) visszafizetendő előlegből tevődik össze. Intenzitás szempontjából, az összeg az AK elszámolható költségeinek 100 %-át, az IK 30 %-át és a KK 25 %-át fedezi.

([9]) HL C 78., 2011.3.11., 33. o.

([10]) A Bizottság 2008. augusztus 6-i 800/2008/EK rendelete a Szerződés 87. és 88. cikke alkalmazásában a támogatások bizonyos fajtáinak a közös piaccal összeegyeztethetőnek nyilvánításáról (általános csoportmentességi rendelet), (HL L 214., 2008.8.9., 3. o.).

([11]) E vonatkozásban a Bizottság főként azt jegyzi meg, hogy a kutatószervezeteken kívüli (nem gazdasági jellegű) kutatás költségvetési finanszírozásnak nincs államitámogatás-tartalma.

([12]) HL C 323., 2006.12.30., 1. o.

([13]) Lásd különösen a K+F+I keret utolsó bekezdésének 2.1. pontját: „*A nehéz helyzetben lévő vállalkozások megmentéséhez és szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatásra vonatkozó közösségi iránymutatás értelmében a nehéz helyzetben lévő vállalkozások kutatás-fejlesztési és innovációs támogatása nem tartozik e keretrendszer hatálya alá.*”

([14]) Az ÁCsR 30. cikkének (1) bekezdésében, 30. cikkének (2) bekezdésében és 30. cikkének (3) bekezdésében foglalt meghatározások értelmében, amely meghatározások megegyeznek a K+F+I keret 2. cikke (2) bekezdésének (e), (f) és (g) pontjaiban foglalt meghatározásokkal.

(43) Ami konkrétan a visszafizetendő előleget illeti, azt diszkontálni fogják a 2012. januárban, a támogatásról szóló határozat meghozatalakor érvényes referenciarátára, amely Franciaország esetében 3,07 %. Ezeket az előlegeket PSA-nak az egyes RSzKF-ekben rögzített különböző módszerek szerint kell visszafizetnie.

(44) Az 1. RSzKF-hez kapcsolódó projektrész tekintetében, három, egyidejűleg értékelt hibrid architektúra lehetséges: az elektromos duplakuplungos sebességváltó, a motor segédberendezését takaró burkolat és a szabadon futó segédberendezést takaró burkolat révén megvalósított hibrid technológia. A visszafizetési ütemterv, amely végső soron a projekt egyik döntéshozatali szakaszában kiválasztott architektúra függvénye lesz, az alábbiak közül kerül ki:

a) Ha a hibridizáció az elektromos duplakuplungos sebességváltó révén valósul meg, a visszafizetés két munkaegység alapján történik:

— [10-20]* euró minden 40/50 kW és 70 kW teljesítményű dízelmotor után az [500 000-600 000]*-dik legyártott egységtől oly módon, hogy az előlegnek ezt a részét a kedvezőbb euróösszegig fizetik vissza négy év alatt, diszkontált értéken, a nominális gyártási forgatókönyv alapján. A diszkontált összeg 100 %-ának visszafizetését követően a PSA csoport a továbbiakban [1-3] évig [3-6] eurós csökkentett összeget fizet legyártott motoronként.

— [30-40]* euró minden elektromos duplakuplungos sebességváltó után az [50 000-60 000]*-dik legyártott egységtől oly módon, hogy az előlegnek ezt a részét a kedvezőbb euróösszegig fizetik vissza öt év alatt, diszkontált értéken, a nominális gyártási forgatókönyv alapján. A diszkontált összeg 100 %-ának visszafizetését követően, a PSA csoport a továbbiakban, minden egyes legyártott elektromos duplakuplungos sebességváltó után [5-10]* eurós csökkentett összeget fizet majd.

b) Amennyiben a hibridizáció a segédberendezést takaró burkolat révén valósul meg, a visszafizetésre kizárólag a 40/50 kW és 70 kW teljesítményű dízelmotorok munkaegysége alapján kerül sor, amelyekre a PSA egységenként [10-20]* eurót fizet az [500 000-600 000]*-dik legyártott egységtől kezdve mindaddig, amíg a diszkontált összeget teljes egészében vissza nem fizeti (a nominális forgatókönyv szerint kb. [0-5]* éven belül).

c) Amennyiben a hibridizáció a szabadonfutó segédberendezést takaró burkolat révén valósul meg, a visszafizetés kiszámítására itt is a 40/50 kW és 70 kW teljesítményű dízelmotorok munkaegysége alapján kerül sor: a PSA egységenként [20-30]* eurót fizet az [500 000-600 000]*-dik legyártott egységtől kezdve mindaddig, amíg a diszkontált összeget teljes egészében vissza nem fizeti (a nominális forgatókönyv szerint kb. [0-5]* éven belül), ezután pedig [5-10] eurót.

(45) A 2. RSzKF-hez kapcsolódó projektrészt illetően a visszafizetés alapja az elektromos hajtómű munkaegysége lesz: a PSA, egységenként, [20-30]* eurót fizet az [500 000-600 000]*-dik legyártott terméktől kezdve mindaddig, amíg a diszkontált összeget teljes egészében vissza nem fizeti (a nominális forgatókönyv szerint kb. [5-10]* éven belül), ezt követően pedig [5-10]* eurót egységenként.

(46) A francia hatóságok véleménye szerint ezek olyan módszerek, amelyekkel az előleg visszafizetésére diszkontált értéken kerül sor egy olyan óvatos és ésszerű feltételezéseken alapuló forgatókönyv alapján, amely szerint a projekt sikeresnek bizonyul, illetve részleges meghiúsulás esetén a visszafizetés arányos lesz majd a projekt sikerének mértékével.

2.4. *A PSA CSOPORT SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TERVE*

(47) A szerkezetátalakítási terv a 2011. október 26-án és 2012. február 15-én ismertetett költségcsökkentő intézkedések folytatása; az előbbi során a 800 millió euró összegű költségcsökkentés 2 500 munkahely megszűnéséhez vezetett Európában; az utóbbi esetében kiegészítő intézkedésekről volt szó, amelyek teljes összege 200 millió euró.

(48) A szerkezetátalakítási terv három intézkedésből tevődik össze: ipariszerkezet-átalakítás, a csoport adminisztratív struktúrájának karcsúsítása és az $50CO_2$Cars K+F projekt végrehajtása. Noha a PSA csoport a világ sok országában van jelen, a szerkezetátalakítási intézkedések nagyrészt Franciaországot érintik, ahol a csoport termelési forrásainak legnagyobb része koncentrálódik.

2.4.1. AZ IPARI TERMELÉS RENDSZERÉRE VONATKOZÓ SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI INTÉZKEDÉSEK

(49) A főbb intézkedések a franciaországi gyárakat érintik: az aulnay-i gyártóhely bezárása és a rennes-i gyárak kapacitásának jelentős csökkentése 4 400 munkahely megszűnéséhez vezet. E két intézkedés a PSA gyárai általános optimalizációjának elengedhetetlen része.

(50) A kisautó-/többfunkciósjármű-szegmensben („B szegmens") kialakított historikus pozicionálásának köszönhetően a PSA jelentős termelői kapacitással rendelkezik a B szegmensben: Franciaországban (Aulnay, Poissy és Mulhouse), Spanyolországban (Madridban) és Szlovákiában (Trnavában). A 2000-es évek eleje óta tartó folyamatos racionalizálás (2006-ban Ryton (Egyesült Királyság) bezárása, 2008-ban az Aulnay kapacitásának csökkentése) ellenére továbbra is fölös kapacitások vannak a B szegmensben. Aulnay bezárása évi 155 000 járművel csökkenti majd a 208-as, a C3-as és a DS3-as modellek gyártását a rendszer 2012-es bevezetését követően. Ez évi 232 000 jármű gyártásához elegendő kapacitás maximális csökkentésének felel meg, továbbá csökkenti a B szegmensben történő termelés koncentrációját a poissy-i, a mulhouse-i és a trnavai gyárakban. A francia hatóságok szerint ez az intézkedés fenntartható módon csökkenti a kapacitásokat a B szegmensben, és az állandó (rezsi)költségek jelentős megtakarítását eredményezi a csoporton belül (becsült értéke évi [100-200]* millió euró).

(51) A rennes-i gyár jelenleg a D és az E szegmensekben értékesített gépjárművek gyártására összpontosít ([15]). Folyamatos kereslet-visszaesést tapasztal, különösen a D szegmensben értékesített szedánok esetében. A francia hatóságok véleménye szerint a két és fél műszakos munkarendről a kétműszakosra való áttéréssel, az éjszakai műszak megszüntetésével, továbbá a minigyártósor bevezetésével a gyártást kizárólag a Peugeot 508-ra (szedánra és kombira) és a C5-re (szedánra és kombira) lehet majd szűkíteni.

(52) A K+F tevékenység nagyságrendje is csökken (10 %-kal), a munkacsoportok feladata pedig kizárólag az egyes gyártóhelyek támogatására korlátozódik majd (a csoport tevékenységét segítő fejlesztési feladatok összességükben megszűnnek).

(53) A PSA reméli, hogy ennek segítségével európai szervezete hatékonyabb lesz, főként a meglévő kapacitások jobb kihasználásával és azoknak a gyáraknak erőteljesebb szakosodásával, amelyek mindössze egy-két szegmensre termelnek majd. Ennek az átszervezésnek a célja, hogy hozzávetőleg [200-300]* euróval [200-300]*-ra lehessen csökkenteni az egyes gépjárművek kiskereskedelmi árát.

2.4.2. A PSA CSOPORT ADMINISZTRATÍV SZERKEZETÉRE VONATKOZÓ INTÉZKEDÉSEK

(54) A PSA csoport a vállalatirányítás minden szintjén át kívánja szervezni az adminisztratív szolgáltatásokat. Ez az átszervezés 3 586 munkahely megszűnését jelenti majd.

(55) Ezzel egyidejűleg és az szerkezetátalakítási intézkedések eredményeként a PSA bejelentette, hogy 1 milliárd eurót tervez megtakarítani a beszerzések (400 millió euró) és az állandó költségek (600 millió euró) vonatkozásában, s különösen az ipari tevékenységgel, a K+F-fel és az általános kiadásokkal kapcsolatban tervez egy sor intézkedést a GM-vel való szövetsége révén.

2.4.3. AZ 50CO_2CARS K+F PROJEKT

(56) Az ipari szerkezetátalakítás részeként a PSA csoport olyan új hibrid technológiákat szándékozik kifejleszteni, amelyek a francia hatóságok meglátása szerint segítenek helyreállítani a csoport életképességét. Ha sikerrel jár, ez a K+F projekt várhatóan segítséget nyújt a PSA csoportnak abban, hogy elkezdhesse a (900 kg és 1,3 tonna közötti tömegű) dízelüzemű hibrid járművek tömeges gyártását a B szegmensben, amivel abban szegmensben tudja diverzifikálni termelését, amelyik jövedelmezőnek ígérkezik. Bár a dízelautókat jobban kedvelik az európai fogyasztók, a hibrid rendszer ([16]) főbb alkatrészei később átalakíthatók lennének a benzinüzemű gépjárművekben való felhasználásra és értékesíthetők lennének világszerte.

(57) Ennek az 50CO_2Cars elnevezésű K+F projektnek az a célja, hogy a B szegmens részére (nem újratölthető) hibrid hajtóművet tervezzen és gyártson, amelynek eredményeként 50 gramm/km-re („g CO_2/km-re") csökkenthető ezeknek a gépjárműveknek a CO_2-kibocsátása, s, ennek folyományaként, (a C szegmensbe tartozó) családi gépjárművekét 65 g CO_2/km körül lehetne pozícionálni. A projekt célja, hogy a lehető legtöbb vásárló számára tegye anyagilag elérhetővé ezt a technológiát.

([15]) A D és az E szegmensekbe a „családi", az „országúti", az „egyterű" és a „terepjáró" típusok tartoznak, amelyek mérete Európában átlagosan 4,4 és 5 méter között változik. A Peugeot 508 szedán, az 508SW, a 807, a 4007 és a Citroën C5 szedán, a C5 kombi, a DS5, a C8, a C-Crosser és a C6 e szegmensbe tartoznak.

([16]) A tároló egység, az elektromos meghajtású szerkezet és vezérlőelektronikája és a kétfeszültségű hálózatot lehetővé tevő feszültségátalakító.

(58) Műszaki értelemben a projekt a hibrid technológiával kompatibilis, motoros meghajtású duplakuplungos sebességváltóval („DKS") ellátott, rendkívül energiahatékony dízelmotorok új generációját ötvözi majd egy alacsony költségű elektromos hibrid technológiával.

(59) A PSA lesz majd az 50CO_2Cars projektre létrehozott konzorcium vezetője.

(60) A konzorciumnak ipari és tudományos partnerei is vannak: öt nagyvállalat (Delphi, Mann & Hummel, Valeo és Rhodia), egy KKV (CTI), egy szövetség (IRMA) és négy kutatóintézet (IFPEN, LACCO, IRCELYON és IC2MP).

2.4.4. A PSA CSOPORT ÜZLETI TERVE

(61) A PSA csoport üzleti terve a 2013-tól 2017-ig terjedő időszakot fedi le. A francia hatóságok azt jelezték, hogy a csoport szokásos üzemi eredménye, a középértékkel számoló forgatókönyv szerint, 2014-től pozitív, [1 200-2 000]* millió euró lesz, azaz az árbevétel [1-5]* %-át adja. Az életképességet nagyrészt a szerkezetátalakítási tervben található belső intézkedések javítják. Ezek része az előállítási költségek jelentős csökkentése és a jobb cash flow; az intézkedések feltételezik továbbá, hogy a PSA csoport tevékenységének új földrajzi fókusza lesz. A cél, hogy 2015-ben a csoport értékesítési bevételének 50 %-a az Európai Unión kívülről származzék, amivel lehetővé válik a növekedési potenciál megvalósítása a világ e részein (különösen Kínában, Brazíliában stb.)

(62) A francia hatóságok benyújtották a PSA csoport 2017-ig érvényes üzleti tervét. A terv alapját az európai piac és a PSA piaci részesedéseinek méretére, illetve nagyságára vonatkozó feltevések adják. Ezek a feltételezések az *IHS Global Insight* becsléseire támaszkodnak.

(63) Ami az európai piac méretét illeti, a francia hatóságok szerint 2013-ban 2,2 %-os visszaesés prognosztizálható, amelyet évi 6 %-os növekedés követ 2014-ben és 2015-ben, majd egy 3 %-os 2016-ban és 2017-ben. A PSA piaci részesedései 2013-ban elérik a [12-15]* %-ot, 2014-ben a [13-16]* %-ot és 2015-ben, 2016-ban és 2017-ben a [11-15]* %-ot.

(64) Az üzleti terv többféle forgatókönyvvel számol. A középértékkel számoló forgatókönyv szerint, a PSA csoport szokásos üzemi eredménye 2014-től pozitív, [1 200-2 000]* milliárd euró lesz, azaz az árbevétel [1-5]* %-át adja. Az előrejelzések szerint 2017-ben eléri a [3 000-3 800] milliárd eurót, azaz a PSA árbevételének [2-6] * %-át. A francia hatóságok szerint ez a jövedelmezőségi szint olyan hitelminősítést biztosít a PSA csoportnak, amely elegendő ahhoz, hogy önmagát önállóan tudja refinanszírozni a piacokon. A csoport jobb hitelminősítése automatikusan kihat a BPF hitelminősítésére is.

(65) A terv alternatív forgatókönyveket is tartalmaz. A kedvezőtlen forgatókönyv szerint, 2013-tól kezdve, a PSA csoport értékesítései (a középértékekkel számoló forgatókönyvvel összehasonlítva) további 100 000 gépjárművel csökkennek évente Európában. A kedvező forgatókönyv azzal számol, hogy a PSA csoport európai értékesítései, 2013-tól, évente kb. 100 000 járművel nőnek. A bejelentett üzleti terv szerint a PSA csoport szokásos üzemi eredménye 2014-től összességében – a kedvezőtlen forgatókönyv szerint is – pozitív (a PSA csoport árbevételének kb. [1-5]* %-a) lesz, 2017-ben pedig eléri a [2-6]* %-ot. Azonban nem szabad elfelejteni, hogy a PSA csoport előrejelzései nagyarányú árbevétel-növekedést mutatnak az Európán kívüli, azaz a növekedési piacokon. Ez a feltevés adja a magyarázatát annak, miért vár a PSA csoport árbevétel-növekedést az európai piacra vonatkozó pesszimista előrejelzések dacára: célja, hogy az Európán kívüli értékesítések adják értékesítései 50 %-át 2015-ben.

(66) Ami a PSA csoport gyártási kapacitásának irányait, folyamatait illeti, a francia hatóságok két táblázatot állítottak össze, amelyek a „kikötőhasználati arányt" ([17]) mutatják az egyes gyártóhelyek vonatkozásában a csoport átszervezése előtt és után. Poissy kivételével ezek az arányszámok változatlanok maradnak. A francia hatóságok kiemelik, hogy az egyes üzemek életképességét nem lehet a PSA csoportétól függetlenül mérni, értékelni. A PSA csoport gépjárműipari tevékenységét összességében kell vizsgálni minden egyes piaci szegmensekre vonatkozóan. A francia hatóságok meglátása szerint minden gyár rendelkezik olyan gépjármű-portfólióval, amelyet potenciálisan gyártani tudna. Ha egyes gyárak használati arányai alacsonyabbak vagy magasabbak, ezek általában ismert eltérések, amelyeket a termékek életciklusával összhangban kezelnek.

([17]) A „kikötői" kapacitás iparági szabvány. Feltételezi, hogy minden gyártóhely napi nyolc órában, kétműszakos rendben üzemel, az év 235 napján. A kikötőhasználati arány az egyes üzemekben ténylegesen legyártott gépjárművek volumenét mutatja a kikötői kapacitáshoz viszonyítva.

5. táblázat

A PSA csoport árbevételének előrejelzése három forgatókönyv szerint (millió euróban)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Középértékekre épülő forgatókönyv	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Kedvezőtlen forgatókönyv (évi 100 000 darabbal kevesebb gépjármű)	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]
Kedvező forgatókönyv (évi 100 000 darabbal több gépjármű)	[57 000-62 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]	[65 000-70 000]

6. táblázat

A gépjárműipari üzletág árbevételének előrejelzése három forgatókönyv szerint (millió euróban)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Középértékekre épülő forgatókönyv	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Kedvezőtlen forgatókönyv (évi 100 000 darabbal kevesebb gépjármű)	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]
Kedvező forgatókönyv (évi 100 000 darabbal több gépjármű)	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]

2.4.5. A FRANCIA HATÓSÁGOK RÉSZÉRŐL ELSŐ ALKALOMMAL BEJELENTETT KOMPENZÁCIÓS INTÉZKEDÉSEK

(67) A PSA csoport a gyártókapacitást és a piaci jelenlétet csökkentő szerkezetátalakítási intézkedéseket jelentett be, különösen (a 3 000 embert foglalkoztató) aulnay-i üzem bezárását és a rennes-i gyár kapacitásának számottevő csökkentését, ami hozzávetőleg 1 400 munkahely megszűnéséhez vezet. Ezzel párhuzamosan a piacképes eszközök, értékesítését tervezik, vagy már meg is történt értékesítésük, különösen a GEFCO tőkéjének felszabadítása és bizonyos tárgyi eszközök, valamint a Citer autókölcsönző társaság értékesítése. A PSA csoport beruházási ráfordításainak csökkentését is bejelentette, ami a jelenlegi nehézségeit megelőzően, eredetileg tervezett szint alá csökkenti gyártókapacitásait.

(68) A francia hatóságok a következő kompenzációs intézkedéseket is javasolták:

— a beruházási ráfordítások további csökkentése (2.4.5.1.)

— a sevelnordi gyár kapacitásának átruházása versenytársra (2.4.5.2.),

— a hálózatról tölthető hibrid gépjárművek technológiai fejlesztésének és gyártásának leállítása (2.4.5.3.),

— a BPF maximális penetrációs arányának meghatározása (2.4.5.4.).

Ezek az intézkedések a kezdeti, 2012. évi középtávú tervet („KT”-t) ([18]) egészítik ki.

2.4.5.1. ***A PSA csoport beruházásainak további csökkentése***

(69) (Az eredeti, 2012. évi KT-ben foglaltakon kívül) a beruházási ráfordítások további csökkentését tervezik: 2013-ban 300 millió eurót, 2014-ben és 2015-ben pedig évente 500-500 millió eurót. A 2013 és 2015 közötti időszak (beruházás-ráfordítási és K+F) terve lefelé, 9,9 milliárd euróról 8,6 milliárd euróra módosult, ami a két tervet összevetve 13 %-os csökkenést jelent. Ez az összeg, a 2011–2012. évi átlaggal összehasonlítva, 27 %-os csökkenést jelent.

([18]) A középtávú tervet a PSA csoport pénzügyi vezetése használja a csoport jövőbeni tervei előrejelzésének bemutatásához.

(70) A PSA beruházásai tehát évente 3,3 milliárd euróval csökkennek, évente átlag 2,86 milliárd euróra. Ez az 1,3 milliárd eurós csökkenés főleg (80 %-ban) a csoport európai gépjárműipari tevékenységét érinti majd.

(71) A francia hatóságok szerint a beruházások ráfordításainak csökkentése jelentősen gyengíti a csoport piaci versenyképességét. Bizonyos K+F-beruházások és a beruházási ráfordítások további csökkentésének is jelentős kedvezőtlen következményei lesznek a PSA-ra nézve. Különösen a PSA csoport alábbi képességeit hozza majd lényegesen hátrányosabb helyzetbe:

a) megfelelni azoknak a vevőknek, akik különös hangsúlyt fektetnek a magasabb kategóriás termékek által képviselt vonzó hatásra és azokra a technológiákra, amelyek bevezetésére a jövőben nem kerül sor a PSA csoportnál;

b) a versenytársak fejlesztéseire adott válaszlépések;

c) azon bizonyos vonzó technológiáknak ipari megvalósítása önerőből, amelyeket majd a versenytársaktól kell megvásárolni, s ami miatt csökken a marzs;

d) bizonyos, például a CO_2-vel kapcsolatos, adózási ösztönzők nyújtotta előnyök kihasználása.

(72) Ez a csökkentés különösen a következőket fogja jelenteni:

— a Citroën C6 modell gyártásának leállítása 2012. december 31-én és a Peugeot 607-es modell cseréjének (megújításának) elmaradása (E szegmens) (a);

— Bipper/Nemo gépjárművek kivezetése 2015-ben, a tervezettnél két évvel korábban, továbbá e gépjárművek cseréjének (megújításának) elmaradása (B szegmens, KHJ) (b);

— a két liternél nagyobb űrtartalmú dízelmotorok kivezetése (D szegmens) (c).

(a) **A Citroën C6–Peugeot 607 modellek gyártásának megszüntetése**

(73) Ennek a kompenzációs intézkedésnek két aspektusa van általában az E szegmenst illetően:

— Citroën C6 kivezetése 2013-tól (az eredetileg tervezett 2016-tal szemben) és

— a Citroën C6/Peugeot 607 cseréjének (megújításának) elmaradása.

(74) Ha az első aspektust önmagában vizsgáljuk, a PSA csoport becslései szerint ez 3 000 gépjárművet jelent (azaz 1 000 gépjárművet évente), vagyis 90 millió euró összegű értékesítésibevétel-kiesést három év alatt. A C6 az E, azaz a luxuskategória-szegmensbe tartozik. A PSA csoport saját becslése szerint ez a szegmens az európai gépjárműpiac 5,7 %-át jelenti 2013-ban.

(75) A francia hatóságok szerint a csoport luxuskategóriás termékköre cseréjének (megújításának) elmaradása jelentősen csökkenti majd a piaci lefedettséget. A legújabb Peugeot modell (607) lehetséges volumene hozzávetőleg évi 20 000 darab volt, ami kb. 500 millió euró árbevétel-kiesést jelent. A legújabb Citroën modell (C6) lehetséges volumene hozzávetőleg évi 7 000 darab volt, ami kb. 200 millió euró árbevétel-kiesést jelent.

(76) A Citroën C6-os/Peugeot 607-es modellek cseréjének elmaradására vonatkozó kötelezettségvállalás a 2016–2018-as időszakra vonatkozik. A PSA Csoport becslései szerint az intézkedés e szakaszának hatása 40 500 darab jármű, azaz 1,05 milliárd euró összegű árbevétel. E modellek cseréjének (megújításának) elmaradása miatt a PSA kapcsolódó befektetései 2013-tól ugyancsak elmaradnak (egy új jármű kifejlesztése általában három év).

(77) A francia hatóságok szerint, ennek a kompenzációs intézkedésnek az a közvetett hatása, hogy rendkívül kedvezőtlenül érinti a PSA csoport márkaimázsát. Az E szegmensbeli modellek (illetve a nagy teljesítményű motorok) hiánya gátolja, például, abban, hogy bizonyos tendereken részt vegyen. Ezenkívül a PSA csoport kivonulása az E szegmensből azzal a következménnyel is jár, hogy azok, akik a luxuskategóriás járművek iránt érdeklődnek, valószínűleg nem a PSA csoport hálózatát keresik meg, ami nem segíti a csoport abbéli törekvését, hogy márkáit a luxuskategória, köztük a B szegmens, irányába terelje, ideértve (DS típust). A PSA csoport becslései szerint a gépjárműflotta-tendereken való részvételre gyakorolt kedvezőtlen hatás évi 2 000 gépjárművet, azaz 30 millió euró összegű árbevétel-kiesést jelent, vagyis összesen 180 millió eurót 12 000 járműre vonatkoztatva.

(78) A PSA csoport becslései szerint, e kompenzációs intézkedés hatása összességében, 1,32 milliárd euró összegű árbevétel-kiesést jelentene.

b) **A Bipper/Nemo modell gyártásának megszüntetése és cseréjének (megújításának) elmaradása.**

(79) A Bipper/Nemo modell két különböző név alatt értékesített kereskedelmi jármű. A javasolt intézkedés két szakaszból áll:

— a Bipper/Nemo gépjárművek cseréjének (azaz az új generációk bevezetésének) elmaradása 2017-től; ennek hatása árbevétel vonatkozásában, a PSA becslése szerint, 1 milliárd euró, és

— a jelenlegi Bipper/Nemo járművek gyártásának eredetileg 2017-re tervezett, de előrehozott, 2015-től kezdődő megszüntetése, aminek hatása árbevétel vonatkozásában, a PSA becslése szerint, 560 millió euró.

(80) 2012-ben PSA 35 650 Bipper/Nemo modellt (16 678 db Bipper típusú személygépjárművet [„SzGJ"] és kereskedelmi gépjárművet [„KGJ"] és 18 972 db Nemo modellt [SzGJ és KGJ együtt]) értékesített darabonként 8 950 euró átlagáron, ami összesen évi 319 millió összegű árbevételt jelent.

(81) A Bipper/Nemo KGJ modellek a B KHJ ([19]) szegmens részét alkotják: 2012-ben ez a szegmens az európai KHJ-piac 3,7 %-át jelentette. A PSA piaci részesedése 49 % volt. 2012-ben a PSA csoport 26 674 Nemo/Bipper KGJ-et forgalmazott egy, összesen 54 514 egységet jelentő piacon. 2012-ben a PSA csoport 8 976 db, 10 %-os piaci részesedésnek megfelelő személygépjárművet értékesített.

(82) A francia hatóságok szerint e járművek értékesítése nem termel nettó nyereséget a jármű futásideje alatt, nagyrészt azért, mert a modellek, életciklusuk elején, nem hoznak azonnali nyereséget. Ezek a járművek tehát kizárólag az első generációt követően lesznek jövedelmezőek.

(83) A PSA csoport becslése szerint ez a kompenzációs intézkedés 1,56 milliárd euró árbevétel-kiesést jelent majd.

c) **Két litert meghaladó űrtartalmú dízelmotorok**

(84) E kompenzációs intézkedés értelmében a két litert meghaladó űrtartalmú motorok gyártása az EURO 6 szabvány hatályba lépéséig megszűnik. A francia hatóságok szerint a PSA csoport rendelkezik az ilyen motorok, különösen a DW12 motor EURO 6-os változatának gyártásához szükséges ipari erőforrásokkal. Versenytársaival ellentétben, nem gyárt két litert meghaladó űrtartalmú benzinüzemű motorokat (benzines turbómotorjai 1,6 literben maximáltak). Így ez az intézkedés különösen a D szegmensre lesz hatással.

(85) A PSA csoport a D szegmensbe tartozó személygépkocsikból az európai piac 1 %-ának megfelelő mennyiséget (azaz 150 000 darabot) értékesített 2012-ben. Kedvezőbb időszakokban a PSA csoport két litert meghaladó űrtartalmú járműveinek értékesítési csúcsa 30 000 darab volt. A PSA csoport a D szegmens hozzávetőleg 20 %-át jelentő, évi 10 000 darab járművel számolt ezen intézkedés hatásának becsléseiben.

(86) A két litert meghaladó űrtartalmú személygépjárművek 2011. és 2012. évi, visszatekintő regisztrációs adatai alapján a PSA úgy véli, hogy a hálózatról tölthető hibrid gépjárművek kínálatának fejlesztése 30 000–40 000 egységre növelte volna a két litert meghaladó (vagy azzal egyenértékű) űrtartalmú személygépjárműveinek számát a PSA csoportnál. A francia hatóságok szerint ez az intézkedés évente 10 000 járművet jelent, azaz évi 200 millió euró összegű árbevétel-kiesést.

2.4.5.2. ***A sevelnordi gyár kapacitásának átruházása versenytársra***

(87) Az intézkedés értelmében a PSA csoport átruházza a sevelnordi gyár kapacitását a Toyotára. A sevelnordi gyár 1988-ban épült a Fiat csoporttal közös ellenőrzés alatt álló Société Européenne de Véhicules Légers („Sevel") tevékenysége bővítésének részeként („közös vállalkozás" vagy „KV"). 2011-ben a gyár munkavállalóinak száma 2 700, napi kapacitása pedig 420 darab jármű volt (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). Itt összesen 94 843 darab járművet gyártottak 2011-ben.

([19]) KHJ: kishaszonjármű

(88) Amikor a Fiat ki akart lépni a PSA csoporttal a sevelnordi gyárban fennálló KV-ból, a PSA együttműködési megállapodást írt alá a Toyotával. A megállapodás értelmében a PSA csoport kishaszonjárműveket gyárt, amelyeket a Toyota a saját márkaneve alatt értékesít az európai piacon. Ennek segítségével a Toyota minimális költséggel tudna jelentős ügyfélbázist kialakítani.

(89) A megállapodás értelmében a PSA csoport kezdetben (2013 második felétől) meglévő Peugeot Expert és Citroën Jumpy modelljeiből szállít kishaszonjárműveket („G9"-szállítás). A megállapodás együttműködésről is rendelkezik a PSA csoport által gyártandó járművek új generációjának tekintetében („K0"-szállítás).

(90) A francia hatóságok szerint a PSA csoport úgy véli, hogy kishaszonjármű-gyártói tevékenysége a Toyotával kötött megállapodás nélkül is életképes maradna. Ezért a Toyotával kötött megállapodás nem elengedhetetlenül szükséges a gyár folyamatos működéséhez.

(91) A francia hatóságok rámutatnak, hogy ezzel az intézkedéssel a PSA csoport piaci jelenléte csökkeni fog, ami a versenytársainak közvetlen előnyt jelent, mivel

a) a PSA csoport a sevelnordi gyár termelési kapacitásának közel 30 %-át ruházza át a Toyotára.

b) a megállapodás segítségével a Toyota, a PSA egy fontos versenytársa olyan piachoz jut hozzá, amelyen korábban nem volt jelen, továbbá haszonjármű-kínálatát is bővítheti.

c) e megállapodás bizonyos közvetlen versenyelőnyt biztosít a Toyotának, amennyiben segítségével a megállapodással érintett járműveken realizálható nyereség nagy részét a Toyota kapja, segítségével ügyfeleket szerez, elnyeri hűségüket egy olyan piacon, ahol eddig nem volt jelen.

d) ez az intézkedés egy olyan piacot érint, ahol a PSA jelenléte különösen nagy (a 2011. évi európai szint 21 %-a).

(92) Árbevétel tekintetében ennek az intézkedésnek a hatása 443 millió euróra becsülhető.

2.4.5.3. ***A hálózatról tölthető hibrid gépjárművek fejlesztésének és gyártásának leállítása***

(93) A PSA csoport a hibrid- és elektromos járművek technológiai fejlesztésére és gyártására létrehozandó KV-ról, a BMW-vel 2011. október 25-én aláírt megállapodás felmondásával csökkenti majd piaci jelenlétét.

(94) A KV az elektromos meghajtáshoz szükséges elektromos alkatrészeket fejlesztette és gyártotta. A PSA csoport és a BMW több mint 100 millió eurót fektetett be ebbe a projektbe, amelyben, 2011 végén, 400-an dolgoztak a müncheni K+F központban. A BMW-vel kötött KV-megállapodás megszűnésének eredményeként megszűnő KV azt jelenti a PSA csoport kivonul a hálózatról tölthető hibrid gépjárművek szegmenséből (C szegmens).

(95) A francia hatóságok szerint, a KV megszűnésével, a PSA csoport tartósan kivonul egy ígéretesnek tekintett szegmensből, és a piac kb. 6 %-ához való hozzáférését veszíti el 2016-ra. A PSA csoport is elveszít egy olyan márkaimázs szempontjából értékes megállapodást, amelyet a BMW partnereként kialakult státusa kölcsönöz neki.

(96) A PSA csoportnak a BMW-vel fennálló KV-ból való kivonulásának két következménye lesz:

a) Először is, a hálózatról tölthető hibrid járművek technológiája leállításának bejelentése nemcsak a csoport e szegmensbeli imázsát befolyásolja károsan, hanem, 2013-tól, a PSA csoport dízel-hibrid gépjárműveinek értékesítését is. A PSA csoport becslése szerint ennek hatása (a volumen 10 %-a alapján) évi 3 000 jármű, azaz évi 60 millió euró összegű árbevétel-kiesés.

b) Másodszor, a hálózatról tölthető hibrid járművek technológiájának leállítása, amelynek bevezetését 2016-ra tervezték, három év alatt átlagosan 20 000 járművel kevesebb járművet jelent, azaz átlag 400 millió euró összegű árbevétel-kiesést jelent.

(97) A PSA csoport becslése szerint ez az intézkedés összesen 1,56 milliárd euró veszteséget jelent majd.

2.4.5.4. ***A BPF maximális penetrációs arányára tett vállalás***

(98) A francia hatóságok maximális penetrációs arányra tervez vállalást tenni ([20]). A francia hatóságok szerint ez az arány az utóbbi években meredeken nőtt a BPF és versenytársai esetében egyaránt. A BPF-nél ez a 2009. évi 27,5 %-ról 2012-re 29,8 %-ra emelkedett, az RCI Banque SA-nál ([21]) pedig, ugyanezen időszakban, 30,0 %-ról 35,0 %-ra, amint azt a 7. táblázat is mutatja.

(99) A francia hatóságok főként azért tervezik ezt a vállalást, mert úgy vélik, hogy a penetrációs arány nyilvánosan hozzáférhető forrásokból könnyen nyomon követhető.

(100) A tervezett kötelezettségvállalás szerkezete 2013, 2014 és 2015 tekintetében egyaránt eltérő. 2013-ban a javaslat szerint nem haladja meg azokban a G10-ek közé tartozó ([22]) európai országokban elért 2012 második féléves értéket (+1 rátartással) ahol a BPF jelen van.

(101) A francia hatóságok véleménye szerint a következő időszakokban a szektorbeli gyors fejlődés miatt előrejelzést szükséges készíteni arról, hogyan változik majd a BPF vállalása e fejlődés alapján. Ezért javasolt a BPF által az „n–1". évben elért penetrációs arányának emelése oly módon, hogy maximális penetrációs arány meghatározására kerül sor az „n". évre vonatkozóan a BPF európai versenytársai által az „n–1". évben elért ezen arányban bekövetkezett változások alapján. Ennek segítségével megakadályozható, hogy a BPF elszakadjon ennek a versengő környezetnek az irányaitól.

(102) 2013. december 31-étől kezdődően tehát a BPF maximális penetrációs arányra tett vállalása a G10-ek közé tartozó országokban az „n". évre vonatkozóan megegyezik majd a BPF által az ezekben az országokban, az „n–1". évben elért ezen aránnyal, kiigazítva az összehasonlítható társaságoknak az „n–1". évben elért penetrációs arányában bekövetkező változásokkal, de a kiigazítás hatása nem csökkentheti a BPF penetrációs arányát egy meghatározott minimum alá. Az itt javasolt összehasonlítható társaságok az RCI Banque SA nyugat-európai részlege és a Volkswagen Financial Services („VWFS") európai részlege. A versenytársak közötti téves alakulásokat kivédendő, és annak érdekében, hogy a BPF penetrációs aránya tulajdonképpen a versenytársai penetrációs szintje alatt maradjon, a maximális penetrációs arány 32,4 % lesz, a G10-ek közé tartozó országokban 2012 második félévében regisztrált penetrációs aránynak megfelelően.

7. táblázat

A BPF penetrációs értékei az új járművekre vonatkozóan országok és földrajzi területek szerinti bontásban (%-ban kifejezve)

	Plafon 2012. 2. félév*	Rátartás	Javasolt maximális arány*
Németország	[…]	+ 1,0	[…]
Ausztria	[…]	+ 1,0	[…]
Belgium	[…]	+ 1,0	[…]
Olaszország	[…]	+ 1,0	[…]
Spanyolország	[…]	+ 1,0	[…]
Hollandia	[…]	+ 1,0	[…]
Portugália	[…]	+ 1,0	[…]
Svájc	[…]	+ 1,0	[…]
Franciaország	[…]	+ 1,0	[…]
Egyesült Királyság	[…]	+ 1,0	[…]

([20]) Az arány kiszámítása: a BPF Bank kölcsöneiből finanszírozott járműértékesítéseknek a PSA csoport összes értékesítéséhez viszonyított aránya.

([21]) Az RCI Banque SA a Renault SAS 100 %-os tulajdonát képező leányvállalat. Az RCI Banque SA finanszírozza a Renault csoport és a Nissan csoport értékesítéseit.

([22]) Németország. Ausztria, Belgium, Olaszország, Spanyolország, Hollandia, Portugália, Svájc, Franciaország és az Egyesült Királyság

	Plafon 2012. 2. félév*	Rátartás	Javasolt maximális arány*
G5 együttes érték ([1])	33,3	+ 1,0	34,3
M5 együttes érték ([2])	27,3	+ 1,0	28,3
G10 együttes érték ([3])	32,4	+ 1,0	33,4

([1]) A G5 együttes érték a következő országokat foglalja magában: Franciaország, Németország, Olaszország, Spanyolország és Egyesült Királyság.
([2]) Az M5 együttes érték a következő országokat foglalja magában: Belgium, Hollandia, Svájc, Ausztria és Portugália.
([3]) A G10 együttes érték az ebben a táblázatban felsorolt tíz országot foglalja magában.

2.4.6. A SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI KÖLTSÉGEK ÉS FINANSZÍROZÁSUK BECSLÉSE

(103) A szerkezetátalakítás becsült költsége 1 708,9 millió euró. Az alábbi intézkedések vannak tervbe véve: A termelés megszüntetése a 3 000 munkavállalót foglalkoztató Aulnay-ban 2014-ben. A gyártás átkerül a párizsi régióban található Poissy-ba, az aulnay-i gyárat pedig újranyitják. Ennek költsége, becslések szerint, [400-500]* euró lesz 2012 és 2017 között. A rennes-i gyár ipari rendszere racionalizálásának költsége becslések szerint [100-200]* euró lesz 2012 és 2017 között. A gyár 5 600 munkavállalója közül 1 400-at áthelyeznek. A PSA csoport szervezetének az 1. és 2. sz. GPEC-tervek („Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences" [Előretekintő humánerőforrás- és hatáskörmenedzsment]) segítségével történő racionalizálása, becslések szerint, összesen [500-600]* euró lesz 2012-ben és 2013-ban. Meg kell jegyezni, hogy nincs átfedés az 1. és 2. sz. GPEC-terv és Aulnay és Rennes szerkezetátalakítási költségei között. A többi intézkedés becsült költsége – különösen az európai üzleti/kereskedelmi tevékenység szerkezetátalakításáé és a nagyrészt Dél-Európában található kereskedői hálózat részét képező PCR (Peugeot Citroën Retail) munkavállalóinak leépítéséé – [100-200] millió euró. Végezetül a PSA 50CO_2Cars projekttel kapcsolatos költsége [300-400]* millió euró.

(104) A szerkezetátalakítás költségének finanszírozására a PSA csoport 2012 óta eszközértékesítési programot hajt végre, aminek eredményeképpen a PSA csoport az alábbi forrásokhoz jut:

a) a Gefco 2012. decemberi értékesítése: 878 millió euró ([23]);

b) a Citer 2012. februári értékesítése: 449 millió euró;

c) ingatlanok (köztük a székhely) értékesítése 2012-ben: 628,7 millió euró.

(105) A francia hatóságok szerint a PSA csoport már felszabadított 1,956 milliárd euró szabadon felhasználható álló cash flow-t, amelyet a PSA csoport átszervezésére fordítanak a csoport életképességének helyreállítása érdekében.

(106) Ami a likviditást illeti, a New Club Deal értelmében, magánbankok 11,6 milliárd euróval járulnak hozzá a csoport finanszírozásához az átszervezés alatt.

2.5. *A BPF ÉLETKÉPESSÉGI TERVE*

(107) A francia hatóságok által benyújtott terv pénzügyi előrejelzéseket, továbbá egy 2015 végéig érvényes pénzügyi tervet is tartalmaz a BPF-re vonatkozóan. A francia hatóságok szerint a BPF sajáttőke-arányos megtérülése a 2014. évi [5-10]* %-ról, 2016-ra [10-20]* %-ra nő. Kiemelik, hogy – a Bizottság határozathozatali gyakorlata szerint – a bankok életképességét elfogadhatónak tekintett módon jelző sajáttőke-arányos megtérülés a 8–12 %-os tartományba esik.

2.5.1. FINANSZÍROZÁSI TERV

(108) A BPF hosszú lejáratú banki finanszírozását [0-5]* milliárd euró összeggel tervezi emelni 2012 végére, majd [5-10]* milliárd euróra 2015 végéig. A bank magánszemélyekre kialakított betéti termékkel is jelentkezett, amely [800-900]* millió euró összegű finanszírozást biztosít 2015-ben a pénzügyi előrejelzések szerint (a 2012. év végi nulla értékkel összehasonlítva). Az értékpapírosításból és a középlejáratú eurókötvények (EMTN) kibocsátásból származó források ugyancsak erre az időszakra esnek.

([23]) Az értékesítésből származó, a költségek levonásával számított 797 millió euró összegű bevétel, növelve a rendkívüli osztalék 100 millió euró összegével és csökkentve a bruttó önfinanszírozási marzs törlésének megfelelő 19 millió euróval.

8. táblázat

A BPF cash flow-helyzete az átszervezés alatt*

[…]*

(109) Az előrejelzések szerint a bank mérlegfőösszege és, ebből következően, forrásai fokozatosan nő(nek) az előrejelzés időszakban: a 2012. év végi 27 186 millió euróról 2015. év végi [> 28 000] euróra.

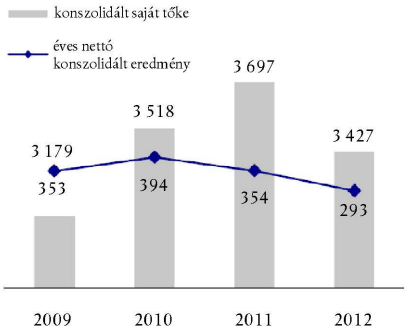
2.5.2. JÖVEDELMEZŐSÉG ÉS FIZETŐKÉPESSÉG

(110) A múltban a BPF nyereséges volt, amint az a lenti, 1. ábrából is kiderül. 2012 végén az alapvetőtőke-mutatóval ([24]) mért tőkeellátottsága 13 %-on állt.

1. ábra

A BPF múltbeli nyereségessége

SAJÁT TŐKE ÉS NETTÓ EREDMÉNY
2012. DECEMBER 31-ÉN (millió euró)



(111) A bank úgy ítéli meg, hogy a csoport szerkezetátalakítása alatt is folytatódik a nyereséges működés, amint azt az alábbi, 9. táblázat is mutatja.

9. táblázat

Jövedelmezőség-előrejelzés a BPF-re vonatkozóan

(%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Sajáttőke-arányos megtérülés (RoE)*	8,0	[4-6]	[6-8]	[8-10]	[10-12]	[10-12]

(112) A kapott információk szerint a hitelezők nem veszítenének, ha a BPF bezárna. Kifutáskezelés alatt a stresszforgatókönyv szerint három év elteltével likviditásbőség alakulna ki – az alkalmazott stressz szintjétől függően – [1-3]* milliárd eurótól [2-4]* milliárd euróig terjedő összegben.

(113) A BPF eszközei rendkívül rövid lejáratúak és, átlagban, rövidebb a futamidejük, mint a forrásoké.

(114) A bank kockázati költségei a 2011. évi […]*-ról 2012-ben […]*-ra emelkedtek. A nem teljesítő hitelek aránya folyamatosan nőtt: a 2008 év végi 3 %-ról a 2012.év végi 4,2 %-ra.

([24]) Az alapvetőtőke-mutató fizetőképességi mutató, amelyből a bankok fizetőképessége állapítható meg. A saját tőke és a (kockázattal súlyozott) eszközök arányát mutatja.

2.5.3. PENETRÁCIÓS ARÁNY

(115) A francia hatóságok szerint a PPF (2012. évi) hozzávetőleg 29,8 %-os penetrációs aránya a PSA csoport járműértékesítései tekintetében azt jelenti, hogy a BPF finanszírozza a PSA csoport által gyártott gépjárművek iránti kereslet nagy részét és meghatározó szerepet játszik a Csoport kereskedelmi tevékenységének és egész járműipari szektorának, köztük a kereskedői hálózat és az ügyfelek finanszírozásában is.

(116) Felhívják a figyelmet, hogy az előrejelzésen alapuló terv a penetrációs arány kis mértékű további növekedését feltételezi 2011-től 2017-ig. Ennek a növekedésnek több tényező az oka:

a) a hagyományos bankok részleges és fokozatos kivonulása ebből a szektorból, mivel különösen a Bázel III hatályba lépéséhez kapcsolódó finanszírozás és tőke korlátossága szelektív mérlegkezelésre kényszeríti őket;

b) a fogyasztók finanszírozási igényének növekedése az európai vásárlóerő erőteljes csökkenésével jellemezhető környezetben;

c) kamatszintek: jelenleg történelmi mélyponton vannak, ami kedvezően befolyásolja a gépjárművásárlás-finanszírozást, és végül,

d) az a tendencia figyelhető meg, hogy járművek – az árukhoz hasonlóan – napi fogyasztási cikké lépnek elő, ami a hitelből történő finanszírozás és a havi részletek növekedésében fog tükröződni.

(117) Az alábbi, 10. táblázat a BPF földrajzi területek és (B, C, D, H és KGJ) szegmensek szerinti penetrációs arányának alakulását mutatja (a PGJ „Peugeot gépjármű”-vet, a CGJ pedig „Citroën gépjármű”-vet jelent).

10. táblázat

A BPF penetrációs aránya földrajzi terület, járműszegmens és márka szerinti bontásban (%-ban kifejezve)

	PGJ			CGJ		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Franciaország						
B szegmens	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C szegmens						
D szegmens						
H szegmens						
KGJ						
Összesen						
EK						
B szegmens	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C szegmens						

	PGJ			CGJ		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
D szegmens						
H szegmens						
KGJ						
Összesen						
Németország						
B szegmens	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C szegmens						
D szegmens						
H szegmens						
KGJ						
Összesen						
Olaszország						
B szegmens	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C szegmens						
D szegmens						
H szegmens						
KGJ						
Összesen						
Spanyolország						
B szegmens	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C szegmens						
D szegmens						
H szegmens						
KGJ						
Összesen						
G5-ök összesen						
B szegmens	[28-33]	[31,6-36,6]	[33,1-38,1]	[26,5-31,5]	[29-34]	[34,4-39,4]
C szegmens	[20,4-25,4]	[21,6-26,6]	[22,7-27,7]	[18,9-23,9]	[25,5-30,5]	[29,1-34,1]

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

2.5.4. A CSOPORT FÜGGÉSE

(118) A francia hatóságok szerint a BPF minősítése összefügg a PSA minősítésével, amint azt a csoport és a bank kötvényeinek hozama közötti szoros összefüggés is mutatja.

(119) Jelentéseikben a hitelminősítők a PSA csoport és a BPF minősítését összekapcsolták, és maximum kétfokozatnyi különbséget állapítottak meg a csoport és a captive bank minősítése között ([25]). 2013. február 14-én a BPF-et a „befektetésre nem ajánlott" kategóriába sorolta.

2.6. *A PANASZ*

(120) A névtelen panasztevő véleménye szerint a francia állam garanciájának segítségével a BPF a versenytárs gépjárműgyártók captive bankjai feltételeinél kedvezőbb feltételekkel tud majd hitelt nyújtani a PSA forgalmazóinak/kereskedőinek és ügyfeleinek.

3. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK OKAI

(121) Az eljárás megindítására vonatkozó határozatban a Bizottság az alábbi kételyeit fogalmazta meg:

3.1. *A BPF ÉLETKÉPESSÉGI TERVE*

(122) Ami a BPF életképességi tervét illeti, amelyet a Bankokról szóló közlemény fényében kell elemezni, a Bizottság kételyeinek ad hangot a PSA csoport egészének életképességével kapcsolatos folyamatosan jelentkező aggodalmak miatt.

3.2. *A PSA CSOPORT SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TERVE*

(123) Ami az ipari csoport szerkezetátalakítási terve, amelyet „A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás" fényében kell elemezni, a Bizottságnak az alábbi vonatkozásokkal kapcsolatban vannak kételyei:

3.2.1. AZ ÉLETKÉPESSÉG HELYREÁLLÍTÁSÁVAL KAPCSOLATOS KÉTELYEK

(124) A Bizottság arra kért harmadik feleket, nyújtsák be észrevételeiket az alábbiakkal kapcsolatban:

a) az európai és az Európán kívüli gépjárműpiacok fejlődésével kapcsolatos feltételezésekről, különösen azzal kapcsolatban, hogy ezek a feltételezések kellően konzervatív feltételezések voltak-e.

([25]) A Moody's ezt a különbséget jelenleg három fokozatban állapította meg annak a garanciának köszönhetően, amelynek a BPF a kedvezményezettje.

b) a PSA csoport életképességét helyreállítani tervezett szerkezetátalakítási intézkedésekről;

c) az $50CO_2$Cars projekt lehetséges szerepéről az életképesség helyreállításában, különösen pedig arról, hogy összhangban állt-e ez a lágy hibridizációs kutatási programot elindító K+F beruházás azzal a bejelentéssel, miszerint a hálózatról tölthető hibrid gépjárművek technológiáját, amelyet a csoport – elmondása szerint – sikerrel fejlesztett ki, leállítják.

3.2.2. A KOMPENZÁCIÓS INTÉZKEDÉSEKKEL KAPCSOLATOS KÉTELYEK

(125) A Bizottság arra kért harmadik feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket a kompenzációs intézkedésekként javasolt intézkedéseknek „A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás" értelmében vett jellegéről, számszerűsítéséről, továbbá arról, hogy azok képesek-e ellensúlyozni azokat a kockázatokat, amelyek a versenynek a támogatással okozott torzulásai miatt jelentkeznek.

4. FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEI AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁRA VONATKOZÓ HATÁROZATBAN

4.1. *A TÁMOGATÁS ÖSSZEGÉRŐL*

(126) A francia hatóságok ítélik meg, hogy a támogatás összege nem egyezhet meg a garancia nominális összegével, hogy a BPF kötvénykibocsátásai szükségszerűen változó, a megmentési támogatás eredményeként végrehajtott kibocsátás alatt mért 24 bázispontnál kétségtelenül magasabb likviditási és kockázati felárral valósulnak meg, továbbá, hogy a BPF historikus hozamaihoz figyelembe veendő referenciai-időszaknak három hónaposnak kellene lennie.

(127) A francia hatóságok szerint az a két halmozott feltétel, amelynek értelmében a támogatás összege a garancia összegével megegyező nagyságúnak tekinthető – nevezetesen, hogy igen nagy a valószínűsége annak, hogy a hitelfelvevő nem tudja majd visszafizetni a garanciával biztosított hitelt, továbbá a rendkívüli körülmények fennállása – ebben az esetben nem teljesül. Az állami garanciában foglalt támogatás összege éppen ezért a garanciából eredő támogatás és magának a garanciának az összköltsége és a vállalkozás által, a garancia nélkül fizetendő finanszírozás összköltsége közötti különbség.

(128) A francia hatóságok szerint kb. 40 bázispontnyi többletköltség alappal feltételezhetően jelentkezik a BPF esetében. A 2013. március 25-i kötvénykibocsátásra különösen kedvező piaci körülmények között került sor. A felcserélhető (helyettesíthető) kincstári kötvény e kibocsátás alkalmával jegyzett felára (24 bázispont) historikusan alacsony szintű. A francia hatóságok fenntartják azon álláspontjukat például, hogy a befektetők rendes körülmények között magasabb díjazást várnak el egy járműipari szektorbeli captive bank, mint közjogi szerv, például az UNEDIC ([26]) vagy a CADES ([27]) esetében, különösen, mivel rendelkeznének az ilyen típusú CADES- vagy UNEDIC-ügylet jegyzéséhez szükséges kerettel, amely keret viszont nem feltétlenül állna rendelkezésre egy BPF-ügylethez.

(129) Végezetül pedig a francia hatóságok által javasolt (a 2012. július 12-től 2012. október 16-ig tartó) referencia-időszak tükrözi a leginkább a BPF kötvényeinek piaci reálhozamait, mivel az a PSA csoport nehézségeit, nem pedig az állami támogatás bejelentését veszi figyelembe.

4.2. *A BPF ÉLETKÉPESSÉGÉRŐL*

(130) A francia hatóságok tudomásul veszik a Bizottságnak azt a véleményét, amely szerint a BPF-nek nincsenek sem jövedelmezőségi, sem fizetőképességi gondjai, továbbá, hogy likviditási problémájának kizárólag a PSA csoporttal fennálló kapcsolata az oka.

(131) Azonban az alábbi észrevételekkel élnek:

a) A francia hatóságok meglátása szerint a BPF mérlegének méretében bekövetkezett növekedés mérsékelt és összhangban áll az előre jelzett inflációval. Ennek a növekedésnek a rosszabbodó makrogazdasági helyzet az oka, továbbá az, hogy az ügyfelek egyre inkább hitelből finanszírozzák a gépjárművásárlásokat.

b) Válaszul a Bizottság azon felvetésére, miszerint meg kell akadályozni, hogy a BPF rossz minőségű hiteleket finanszírozzon a PSA csoport árbevételének mesterséges növelése érdekében, a francia hatóságok rámutatnak, hogy

([26]) Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce [*Ipari és kereskedelmi munkavállalók országos szakmaközi egyesülete*]

([27]) Caisse d'amortissement de la dette sociale [Államadósság-visszafizetési Alap].

— a BPF-et érintő kompenzációs intézkedés kizárólagos célja, hogy versenymagatartásának intenzitását csökkentse, és korlátozza piaci részesedését;

— a nem teljesítő hitelek nagyjából 4 %-os aránya alig változott az elmúlt három év során;

— a BPF függetlenül, a Prudenciális Ellenőrző Hatóság felügyelete alatt alakítja ki kockázati politikáját.

A francia hatóságok meglátása szerint mivel a nem teljesítő hitelek szintjét aprólékos figyelemmel követik a hitelminősítők és a BPF auditbizottsága, lehetetlen lenne megváltoztatni a bank kockázati politikáját.

4.3. *A PSA CSOPORT ÉLETKÉPESSÉGÉNEK HELYREÁLLÍTÁSA*

4.3.1. A PIACI IRÁNYOKRA VONATKOZÓ FELTEVÉSEKRŐL

(132) Először: a francia hatóságoknak az a meglátása, hogy a PSA csoportra vonatkozó előrejelzésekre 2013 első negyedévében nem cáfoltak rá sem a piaci alakulások, sem a 2012-re előre jelzett eredmények és az abban az évben ténylegesen elért eredmények közötti eltérések.

(133) A francia hatóságok szerint az értékesítések 2013-ban folyamatosan tapasztalt csökkenését a PSA csoport előre jelezte; becslése szerint, amely megegyezett az *IHS Global Insight*éval, a piac, 2013 és 2014 között, összességében 4 %-kal csökken.

(134) A francia hatóságok az eljárás megindítására vonatkozó határozat 54–58. preambulumbekezdésében ismertetett előrejelzéseknél pesszimistább feltételezések alapján aktualizált pénzügyi előrejelzést nyújtottak be. Az eljárás megindítására vonatkozó határozatnak ezekben a preambulumbekezdéseiben ismertetett stratégia változatlan.

(135) Az előrejelzések módosításai az *IHS Global Insight*nak az „Europe 30” piac alakulásaira vonatkozó aktualizált előrejelzései alapján készültek, és a gépjárműüzletág árbevételében tükröződnek, amely nem annyira magas az előrejelzési időszakban.

(136) A kedvezőtlen forgatókönyv – amely szerint 2013-tól kezdve a PSA csoport értékesítései (a középértékekkel számoló forgatókönyvvel összehasonlítva) további 100 000 gépjárművel csökkennek évente Európában – ugyancsak frissítve lett.

11. táblázat

Az európai piac (Europe 30) mérete az IHS Global Insight előrejelzései szerint és PSA piaci részesedése

	2013	2014	2015	2016	2017
Az európai piac (Europe 30) mérete az *IHS Global Insight* 2013. áprilisi előrejelzése (ezer járműben megadva)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
A PSA európai piaci részesedése*	[10-14] %	[10-14] %	[10-14] %	[9-13] %	[9-13] %

12. táblázat

A PSA csoport árbevételének előrejelzése (millió euróban)

	2013	2014	2015	2016	2017
Középértékekre épülő forgatókönyv az eljárás megindítására vonatkozó határozatban*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Aktualizált, középértékekre épülő forgatókönyv*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[59 000-64 000]	[60 000-65 000]
Aktualizált, kedvezőtlen forgatókönyv (évi 100 000 darabbal kevesebb gépjármű)*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-70 000]	[60 000-65 000]

13. táblázat

A gépjárműüzletág árbevételének előrejelzése (millió euróban)

	2013	2014	2015	2016	2017
Középértékekre épülő forgatókönyv az eljárás megindítására vonatkozó határozatban*	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Aktualizált, középértékekre épülő forgatókönyv*	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]
Aktualizált, kedvezőtlen forgatókönyv (évi 100 000 darabbal kevesebb gépjármű)*	[35 000-40 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]

(137) Frissítve lett a cash flow annak érdekében, hogy figyelembe lehessen venni a csökkentett működést. A befektetési tevékenység cash flow-ja ugyanakkor változatlan marad. Így az előre jelzett adósságszint […]* magasabb az eljárás megindítására vonatkozó határozatban előre jelzettnél; a középértékekre épülő forgatókönyv esetére megállapított adósságszint magasabb, mint a kedvezőtlen esetben korábban előre jelzett szint.

(138) A PSA tehát benyújtotta a nettó adósságra vonatkozóan az erőteljesebb stresszt feltételező forgatókönyv alapján készült előrejelzéseket is. E szerint a forgatókönyv szerint, 2013-tól kezdve, a PSA csoport értékesítései (a középértékekkel számoló forgatókönyvvel összehasonlítva) további 200 000 gépjárművel csökkennek évente Európában. A nettó adósság szintjeit a különböző forgatókönyvekben az alábbi, 14. táblázat tartalmazza. A PSA adatai szerint a 100 000 darab járműnyi stressztényező évente [200-400]* euróval növeli a nettó adósság […]* szintjét.

14. táblázat

Nettó adósság […]* millió euróban

	2013	2014	2015	2016	2017
Középértékekre épülő forgatókönyv az eljárás megindítására vonatkozó határozatban	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aktualizált, középértékekre épülő forgatókönyv	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2013	2014	2015	2016	2017
Aktualizált, kedvezőtlen forgatókönyv (évi 100 000 darabbal kevesebb gépjármű)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aktualizált, magasabb stresszel számoló forgatókönyv (évi 200 000 darabbal kevesebb gépjármű)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(139) A francia hatóságok továbbá úgy vélik, hogy lényeges tényezőként nem az árbevételt, hanem a szokásos működés eredményét (az üzemi eredményt) kellene figyelembe venni a PSA csoport hosszú távú életképességének a helyreállítására vonatkozó feltételezések alapjaként. A Felügyelőbizottság 2012. november 6-i ülésének becslése szerint ez [1 000-2 000]* millió euró összegű veszteséget jelent; a tényleges eredmény 1 504 millió euró összegű veszteség (azaz a különbség kevesebb mint [0-3] %) volt.

(140) A francia hatóságok véleménye szerint a piaci növekedési kilátások, amelyeket a PSA kiindulási alapként kezelt, különösen óvatosak. Ezzel szemben az elemzők adatai, amelyekre a Bizottság érvelése épül töredékesek és vitathatók.

(141) Minden érintett szereplő egyetért abban, hogy a piac elérte mélypontját, s innen már csak felfelé visz az út. A legfrissebb elemzések szerint ([28]) általánosságban megállapítható, hogy, az európai makrogazdasági viszonyok javulnak az elkövetkező években. A francia hatóságok véleménye szerint ez a javulás szükségképpen érezhető lesz a gépjárműipari szektorban is.

(142) Végezetül pedig a francia hatóságok úgy vélik, hogy a Bizottság által választott elemzői adatok nem reprezentatívak, mivel nem veszik figyelembe a PSA csoport előrejelzéseivel a leginkább megegyezőeket. A francia hatóságok mindenképpen vitatják pénzügyi elemzők alkalmazását a középtávú szerkezetátalakítási terv értékeléséhez. Az a véleményük, hogy a pénzügyi elemzők feladata, hogy értékpapírok adásvételével kapcsolatban adjanak tanácsot konkrét pénzügyi cél elérésének érdekében. Értékesítési volumen előrejelzése, illetve az árbevétel becslése nem tartozik fő profiljukba. Ezek az értékelések tehát igen gyakran nem állnak összefüggésben a mögöttes közgazdasági elvekkel.

(143) Következésképpen a francia hatóságok szerint, a szerkezetátalakítási terv megvalósítása érdekében, jogosan vehetnék figyelembe alapként az *IHS Global Insight* előrejelzéseit, azokra stressztényezőt alkalmazva, s figyelmen kívül hagyhatnák a pénzügyi elemzők feltételezéseit.

(144) Végezetül pedig a francia hatóságok azt emelik ki, hogy a versenyszektor véleménye szerint a PSA csoport ismét életképes lesz. Ezt a vélekedést főként a PSA és a GM közötti szövetség mutatja, amelyet három gépjárműprojektről és egy beszerzési közös vállalat létrehozásáról szóló végleges megállapodás 2012. december 20-i aláírása erősített meg. A BPF-nek nyújtott 11,6 milliárd euró összegű banki finanszírozás újabb bizonyítéka annak, hogy a piac bízik a javulásban. Végül pedig a BPF közelmúltban végrehajtott értékpapírosítási műveletei azt jelzik, hogy a piac nem kockázatkerülő a gépjárműipari ágazat jelentette kockázatok vonatkozásában.

4.3.2. A PSA CSOPORT KAPACITÁSÁNAK KIHASZNÁLTSÁGI SZINTJE, ÉRTÉKESÍTÉSEINEK DIVERZIFIKÁLÁSA

(145) A francia hatóságok úgy vélik, hogy a Bizottságnak a kihasználtsági szintjével kapcsolatos kételyei nem megalapozottak, mivel nem vette figyelembe az Aulnay-ben található gyár bezárását. A bezárás, véleményük szerint, ellensúlyozni fogja a PSA csoportnak a B szegmensben elszenvedett versenyképességi veszteségét. Annyiban, hogy a PSA csoport igen erős versennyel szembesül ebben a szegmensben, ez a bezárás különösen fontos lesz az életképesség helyreállításának szempontjából.

([28]) World Economic Outlook, 2013. április, 1. és 2. fejezet.

(146) A francia hatóságok véleménye szerint a PSA csoport megtett minden intézkedést azon célkitűzése érdekében, hogy értékesítései 50 %-át Európán kívül realizálja 2015-ben: egy harmadik gyárat és új márkakereskedéseket nyitott Kínában, megújította a Dél-Amerikában forgalmazott járművek kínálatát, két, kifejezetten Európán kívüli értékesítésre szánt termékkel jelent meg, végezetül pedig, a GM-mel való együttműködése részeként, közös platformot kialakított ki a B szegmensbe tartozó járművek európai értékesítéséhez, kis űrtartalmú, energiatakarékos benzinüzemű motorok új generációjának közös fejlesztésében vett részt és gépjárműprojekteket valósított meg Dél-Amerikában, Oroszországban és más növekedési piacokon.

4.3.3. AZ $50CO_2$CARS PROJEKT SZEREPE A PSA ÉLETKÉPESSÉGÉNEK HELYREÁLLÍTÁSÁBAN

a) **Az $50CO_2$Cars projekt és a PSA csoport szerkezetátalakítási tervének összetartozása**

(147) A francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy az $50CO_2$Cars projekten belül végzett főbb K+F célja, hogy megbirkózzék azzal a technológiával, amely a dízelüzemű járműveket környezetbarátabbakká és energiahatékonyabbakká teszi. A K+F projekt éppen ezért segít megvalósítani azt a stratégiát, amelynek célja, hogy megfordítsa a dízelüzemű járművek értékesítésében tapasztalható csökkenés trendjét.

(148) A dízelüzemű járművek jelenleg a PSA csoport jelentős bevételi forrásai: 2012-ben a PSA Európában értékesített járműveinek [60-80]* %-át hajtotta dízelmotor. A PSA optimális ipari bázist, jó márkaimázst és jelentős jövedelmezőségi szintet tud felmutatni e járműtípus vonatkozásában, jobbat, mint a benzinüzeműek esetében. Azonban a jelenlegi környezet nem „segítőkész": Ezeknek a motoroknak az imázsa folyamatosan veszít presztízséből Európában, változik a szabályozói környezet és a normakeret (Euro 6-os szabvány), aminek következménye a dízelüzemű motorokra kivetett pótdíj (a benzinüzeműekre nem!), ez pedig elveszi a vásárlók kedvét a dízelüzemű gépjárművektől, különösen pedig, mivel a szabványoknak való megfelelés érdekében eddig megvalósított racionalizálási stratégia ([29]) már ott tart, hogy egyes tagállamok, illetve helyi hatóságok a dízelüzemű járműveket büntető adórendszert terveznek bevezetni. A PSA véleménye szerint az abból eredő marzsvesztés, hogy a dízelüzemű járművek helyett benzinüzeműeket vásárolnak az európai piacon, hozzávetőleg [500-700] * millió euróra tehető. Egy olyan környezetben, ahol a háztartások vásárlóereje folyamatosan csökken, a fogyasztók pedig egyre több ökológiai vonatkozású aggályt fogalmaznak meg, a dízelüzemű motorok versenyképességének és márkaimázsának (a benzinüzeműekével szembeni) megőrzése a PSA csoport elsődleges célja. Mivel a jelenlegi dízel-hibrid járművek árszínvonala nem összeegyeztethető a tömegpiaci árakkal, jelentős K+F beruházásra van szükség, hogy ez a technológia a lehető legnagyobb mértékben terjedjen el. A dízelüzemanyag versenyképesebbé tételével és jobb imázsával az $50CO_2$Cars projekt, a francia hatóságok véleménye szerint, pozitív szerepet játszhat az életképesség helyreállításában oly módon, hogy nemcsak a PSA csoport dízelértékesítéseit, hanem marzsát is megőrzi. Ha az iparági fejlesztés terv végül is sikerrel járna, az $50CO_2$Cars projektben megvalósított technológia 2020-ig jelentős növekedési tartalékot jelentene a feltörekvő piacokon. A dízel-lágy hibrid motorok értékesítési lehetőségeinek a szerkezetátalakítási terv időszakának végén való kiaknázása árbevételt biztosíthatna egy olyan ígéretes szegmensben való diverzifikálás segítségével, amely a csoport alaptevékenységének (sorozatgyártású gépjárművek) elengedhetetlen része.

(149) A beruházás szükségességével kapcsolatban a francia hatóságok megkülönböztetik a beruházáscsökkentést *„mint kompenzációs intézkedés"*-t, amellyel az állami támogatáshoz köthető versenytorzulás mértéke korlátozható és a K+F beruházások folytatását, amelyre azért van szükség, hogy a vállalkozás *„vissza tudja állítani hosszú távú életképességét"*. A francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy határozathozatali gyakorlatában a Bizottság számos alkalommal ismerte el, hogy a cégek életképességét helyreállíthatja új termékeknek az árbevétel növelése érdekében történő bevezetése ([30]).

(150) A hatóságok rámutatnak, hogy amennyiben a szerkezetátalakítási tervben nem volna egyedi állami támogatás az $50CO_2$Cars projektre, a PSA „kontrafaktuális" projekt végrehajtására kényszerülne. Mivel egyedül nem képes sem a technológiai nehézségek leküzdésére, sem arra, hogy az $50CO_2$Cars projekten együtt dolgozzon választott partnereivel, a csoportnak kizárólag arra a minimumszintre kellene korlátoznia beruházását, amely annak biztosításához elengedő, hogy a dízelüzemű motorok megfeleljenek a szabályozásban bekövetkezett változásoknak. A francia hatóságok e vonatkozásban kiemelik, hogy a hatóságok nemcsak pénzügyi támogatásban részesítik a PSA csoportot az $50CO_2$Cars projekt sikeres befejezése érdekében, hanem azt is lehetővé teszik a részére, hogy konzorciumot hozzon létre (iparvállalatok, társaságok, kutatólaboratóriumok stb.) részvételével, amelynek összehangolt lépéseire van szükség az alacsony költségű dízel-hibrid motorok fejlesztésének útjában álló műszaki akadályok elhárításához. Állításuk szerint, amennyiben nem hagyják jóvá a PSA csoport mint az $50CO_2$Cars projekt projektvezetője részére az állami támogatást, az megkérdőjelezné ezt a projektet, nemcsak a csoport,

([29]) A cél a CO_2-kibocsátás csökkentése a motorok méretének korlátozásával és a megfelelő töltőkompresszor alkalmazásával.

([30]) A Bizottság 2004. december 1-jei határozata, a C-504/03 sz. ügy, Bull, 51. preambulumbekezdés, a Bizottság 2004. február 18-i határozata, C-28/02 sz. ügy, Bankgesellschaft Berlin AG, 236. preambulumbekezdés, 2001. július 3-i határozat, a C-33/98. sz. ügy, Babcock Wilcox Espana SA 98. preambulumbekezdés

hanem partnerei szempontjából is. Az a kontrafaktuális stratégia, amelyik dízelüzemet helyett benzinüzemet alkalmaz, többletköltséget és jelentős iparági kockázatot jelent: a dízelüzemű motorokra vonatkozó szaktudást sutba kellene dobni, az értékesítések kiesnének az átmeneti időszak során, továbbá forrásokat kellene keresni a csoport gyártórendszerének benzinüzemű motorok gyártására való adaptálásához és racionalizálásához, azokra a forrásokra támaszkodva, amelyek az életképesség helyreállításához kellenek.

(151) Összefoglalva, tehát, a francia hatóságok véleménye szerint egyrészt azért van szükség az $50CO_2$Cars projektre, hogy a PSA csoport alapvető ipari tevékenysége (dízelüzemű motorok) nyereséges maradjon, másrészt, hogy a PSA csoport életképességét helyre lehessen állítani oly módon, hogy megkapja a növekedéshez szükséges anyagiakat az átszervezést követően (innovatív és nyereséges járművekből kialakított új kínálat). A K+F beruházás ezért teljes mértékben összhangban áll a szerkezetátalakítási terv céljaival.

b) **A Bizottságnak az eljárás megindítására vonatkozó határozatában megfogalmazott kételyei**

(152) A francia hatóságok értelmezése szerint, az eljárás megindítására vonatkozó határozatból az derül ki, hogy a Bizottság, amely szerint a PSA csoport a K+F területén, állítólag, leszakadó félben van, azt az álláspontot alakította ki, hogy az $50CO_2$Cars projektre „csupán annyiban van szükség a PSA csoport életképességének helyreállításához, amennyiben, segítségével, a csoport ellensúlyozhatja a K+F területén a versenytársaihoz képest megállapítható lemaradását". A francia hatóságok vitatják a megállapítás alapját jelentő elvet.

a) Először is, ismételten kijelentik, hogy az $50CO_2$Cars-projekt segítségével helyreállítható a csoport életképessége: a dízelüzemű gépjárművek környezeti imázsának helyreállításával, új fogyasztói dinamikával (a hibrid járművek lehető legszélesebb körű elterjedésének koncepciója), növekedési tartalék a szerkezetátalakítási terv végén.

b) Másodszor, a K+F tekintetében meglévő strukturális hátrány, amelyet a bejelentés a PSA csoport bizonyos nehézségeinek magyarázataként említ, arra vezethető vissza, hogy a csoport lemaradásban van az alkatrészszabványosítás területén, amivel – a versenytársakéval összehasonlításban – csökkenti a K+F tevékenység termelékenységét (nagyságrendi hatás). Az $50CO_2$Cars projekt segítségével orvosolni kell ezt a helyzetet, amennyiben

— először: az $50CO_2$Cars projekt javítja bizonyos járműalkatrészek, különösen a hajtómű szabványosítását;

— másodszor: azok a körülmények, amelyek közepette az $50CO_2$Cars projekt fut, a PSA K+F tevékenységét termelékenyebbé teszik, különösen a különböző partnerekkel együtt, összehangoltan végzett munkából fakadó szinergiák, továbbá a támogatást biztosító hatóságok nyomon követő vizsgálat eredményeként.

c) Harmadszor, a francia hatóságok különösen annak a kritériumnak a „jogilag új" jellegét kifogásolják, amelyre a Bizottság az eljárás megindítására vonatkozó határozat 169. preambulumbekezdésében idéz a PSA csoportnak a K+F területén tapasztalt lemaradása alapján. Véleményük szerint az eddig idézett érvek kellően igazolják, hogy az $50CO_2$Cars kedvezően járul hozzá a csoport életképességének helyreállításához. Ezért csupán mellékes körülményként vizsgálják azt a kérdést, hogy ez a kritérium teljesül-e a szóban forgó estben:

i) *Technológiai lemaradás a hibrid technológiákban*

(153) A francia hatóságok szerint a K+F területen tapasztalható lemaradásnak ez a kritériuma teljesül az alábbi okokból:

a) Először is az $50CO_2$Cars projektnek arra a három technológiai alkotóelemére mutatnak rá, ahol a PSA csoportnál továbbra is lemaradás mutatkozik:

— A dízelüzemű gépjárművek esetében a csoport lemaradása azokban a technológiákban mutatkozik, amelyekkel a motor fogyasztása korlátozható. Ez éppen az a terület, amelyet az $50CO_2$Cars projekt céloz meg.

— A sebességváltók területén a PSA csoport lemaradása a duplakuplungos sebességváltó (DKS) technológiájában jelentkezik, nagyrészt, a motoros meghajtású, illetve az automata sebességváltó („BVMP") iránti preferencia, habár ez a technológia kereskedelmileg kevésbé bizonyult sikeresnek, mint versenytársa. Az $50CO_2$Cars projekt segítségével tehát a csoport felzárkózhat mind a DKS, mind az eDKS vonatkozásában.

— Ami a hibrid rendszereket illeti, a PSA lemaradást mutat a megfizethető hibrid technológia fejlesztésének területén, amely eléggé generikus ahhoz, hogy sorozatgyártásra alkalmas legyen. A versenytárs gyártók, pl. a Toyota, a Honda vagy a VAG ([31]), már rendelkezik (vagy hamarosan rendelkezni fog) azokkal a generikus hibrid technológiákkal, amelyek, éppen ezért, alkalmasabbak a sorozatgyártásra. A francia hatóságok e vonatkozásban egyetértenek a Bizottságnak az eljárás megindítására vonatkozó határozat 183. preambulumbekezdésében tett észrevételével, miszerint a meglévő Stop & Start mikrohibrid technológia ([32]) nem elegendő ahhoz, hogy az „*CO_2-nyereség technológiai csúcsá*”-n lehessen elhelyezni, amihez az enyhén és a teljesen hibrid technológia sikeres fejlesztése szükséges. Következésképpen az 50CO_2Cars projekt célja a csoportnak a hibrid rendszerek területén mutatkozó technológiai lemaradásának kompenzálása.

b) Másodszor, meglátásuk szerint az 50CO_2Cars projekttel a PSA csoport hozzájut mindazon anyagiakhoz, amelyekkel kompenzálni tudja lemaradását a hibrid technológia jelentette számos probléma megoldásával:

— Az 50CO_2Cars projekt révén kifejlesztett dízelmotorok segítségével [50-70]* g/km CO_2–kibocsátást tud elérni a B szegmensben (a 40–70 kW teljesítményű járművek szegmensében) abban az esetben is, ha a kizárólagos alkalmazás magában foglalja a Stop & Start technológiát is, így a PSA 2017–2018-ra az európai piacon jelen lévő versenytársaiéval összemérhető kibocsátási szintű, alacsony fogyasztású dízelválasztékkal rendelkezhet.

— Az intelligens duplakuplungos eDKS sebességváltó technológiájának segítségével optimalizálni lehet a hibrid meghajtás energiateljesítményét, továbbá ez a technológia kompatibilis lesz a különféle elektromos járművek széles teljesítménytartományával. A szabványosítás segítségével a PSA csoport megoldhatja technológiai lemaradását.

— Végezetül pedig, ami a hibrid rendszert illeti, az 50CO_2Cars projekt forradalmasítani fogja a költségeket, a minimális energiaméretezés (akkumulátor és teljesítményelektronika) és a mechanikai architektúra (elektromos berendezések és a hajtóberendezés kombinációja) optimalizálása miatt. Hasonlóképpen, a hibrid technológia szabványosításával lehetővé válik a gyártási volumen növelése, így a B szegmensben is egyre elérhetőbb lesz.

c) Végezetül pedig a francia hatóságok a stratégia esetleges radikális megváltozásának kérdését taglalják, ami abból áll, hogy az 50CO_2Cars projekt folytatódik, ezzel párhuzamosan azonban a hálózatról tölthető hibrid technológia megszűnik. E tekintetben a két (az enyhén hibrid és a hálózatról tölthető hibrid) technológia nem rendelkezik sem ugyanazzal a választékterjedelemmel, sem ugyanazzal a kereskedelmi hatással. Míg az ára az utóbbit ([33]) a prémiumkategóriás járművek szegmensére korlátozza (ami, főleg a vállalati ügyfelek között, markáns leválást eredményezne márkaimázs szempontjából), az előbbi elérhetősége (megfizethetősége) miatt széles társadalmi csoportok (alacsony és közepes jövedelműek) is megcélozhatók, így a csoport vásárlók egyre szélesebb körének igényeit elégítheti ki. A francia hatóságok kiemelik, hogy a két technológia nem zárja ki egymást, továbbá, hogy a PSA csoport kezdetben mindkettőt nagy energiákkal fejlesztette annak érdekében, hogy a prémiumkategóriás, hálózatról tölthető hibrid gépjárművek értékesítését ötvözni tudja a B és a C szegmens megfizethetőbb hibrid járműveinek értékesítéseivel. A hálózatról tölthető hibrid technológia leállítása kompenzációs intézkedésként tehát nem jelent radikális változást. Inkább egy olyan, kereskedelmi szempontból életképes tevékenység megszüntetése, amely nem veszélyezteti a csoport életképességének helyreállítását. Az 50CO_2Cars projekt teljes szerepet játszik a szerkezetátalakítási tervben, ezért a francia hatóságok úgy gondolják, hogy a szerkezetátalakítási tervben javasolt hibridizációs stratégia teljes tökéletesen illeszkedik.

ii) *Az 50CO_2Cars forrásainak és a szerkezetátalakítási terv többi részének kapcsolódása*

(154) A francia hatóságok véleménye szerint a PSA csoport ipari bázisának az 50CO_2Cars projekthez való igazítása a szerkezetátalakítási tervben szereplő megközelítés lényegi része. Különösen a csoport dízeljárművei hajtóműveinek és sebességváltóinak szabványosítása segítheti a gyártás forrásainak racionalizálását és optimalizálását:

a) Ami a dízelmotorokat illeti, [100-200]* millió euró összegű beruházásra került sor a Trémery-ben és a Douvrinben lévő gyárakban, ez [0-5]* %-a annak a [10-20]* milliárd euró összegű beruházásnak, amelyről

([31]) A legutóbbi bécsi kongresszuson a VAG csoport bemutatta az „összeszerelő készlet” hibrid technológiáját, amelynek segítségével a hibrid rendszer minimális költséggel igazítható a csoport gépjárműveinek különféle formáihoz. Forrás: A VAG csoport prezentációja a 34. bécsi szimpóziumon, 2013. április 26., 28. oldal

([32]) A „mikohibrid” 2–4 kW teljesítménynek, az „enyhén hibrid” 8–15 kW teljesítménynek, a „teljesen hibrid” 20 kW-nál nagyobb teljesítménynek felel meg.

([33]) A francia hatóságok megerősítik, hogy – azokban az esetekben, amikor ipari alkalmazása gazdaságilag elfogadható módon megvalósítható – a PSA csoport már elsajátította a hálózatról tölthető hibrid technológiát.

a szerkezetátalakítási terv rendelkezik. Ezt a százalékos arányt a francia hatóságok „*különösen szerénynek, már-már jelentéktelennek*" tekintik. Ezt a pénzügyi hatást 2012. november óta tartalmazza a PSA csoport KT-je is, és szerepel a dokumentum frissített változatában is; a francia hatóságok véleménye szerint tehát elengedhetetlen része a bejelentett átszervezési tervben alkalmazott megközelítésnek. Ipari hatása tekintetében az intézkedések célja az arányok megtartása mellett a meglévő dízelgépjármű-gyártó kapacitások módosítása ([34]): az 50CO_2Cars projektnek ebben a szakaszában előre jelzett [100 000-200 000] gépjárműhöz elegendőnek tekintett gyártókapacitás nem fog nőni, a többletkapacitással rendelkező szegmens termelőeszközei átkerülnek egy olyan szegmensbe, ahol a kapacitás nincs teljesen kihasználva, mivel az még fejlesztés alatt áll (belső arbitrázs a vonzó termékek javára).

b) Ami a sebességváltókat illeti, a francia hatóságok elfogadják az eljárás megindítására vonatkozó határozat 202. preambulumbekezdésében található indoklást:Az 50CO_2Cars projekt sikeressége esetén a jelenleg kiszervezett gyártás házon belül történik majd ([35]). A szükséges beruházást, amelyet már tartalmaz a bejelentett formában a szerkezetátalakítási terv, tartalmazza a KT is. A francia hatóságok véleménye szerint a házon belüli gyártás stratégiája összhangban áll a csoport életképességének helyreállításával. Pénzügyi szempontból ez azt jelenti majd, hogy a marzs házon belül keletkezik és „megszabadítja" a csoportot a Japán ([36]) miatt fennálló árfolyamkockázattól, a logisztikai költségektől/csúszásoktól anélkül, hogy csorbítaná a PSA csoport gyors alkalmazkodóképességét kereslethez.

c) Végül pedig, a hibrid rendszerrel kapcsolatos beruházás értéke a szerkezetátalakítási terv időszaka alatt [40-50] millió euró, azaz kevesebb mint [0-5] %-a teljes tervezett összegnek; ezt az arányt a francia hatóságok nagyon alacsonynak tekintik. Érinti a feltörekvő piacokat is (ezért nincs is többletkapacitás). Ezért szerves és elválaszthatatlan része a PSA csoport szerkezetátalakítási tervében foglalt megközelítésnek.

iii) *A csoport értékesítésére és jövedelmezőségére gyakorolt pozitív hatás*

(155) A francia hatóságok véleménye szerint az 50CO_2Cars projekt – a szerkezetátalakítási terv befejezését követően – várhatóan dinamikusabbá teszi a csoport értékesítéseit és jövedelmezőségét.

a) A Bizottság által az eljárás megindítására vonatkozó határozat 210. és 211. preambulumbekezdésében feltett kérdésre (Helyes-e az a stratégia, amely a dízelüzemű gépjárműveket a benzinüzeműekkel szemben előnyben részesíti?) és a 216. preambulumbekezdésben feltett kérdésre (az 50CO_2Cars projekt üzleti terve és a mögöttes feltételezések megbízhatósága) válaszolva a francia hatóságok azt a véleményt képviselik, miszerint nemcsak jogos iparági szempontból a választott stratégia, hanem kedvező hatást is gyakorol a csoport értékesítéseire. Tanácsosabb először a dízelüzemű gépjárművek ökológiai és energiahatékony imázsának erősítésébe, semmint a benzinüzemű motorokhoz szükséges alacsony költségű hibridizációjának fejlesztésébe befektetni annak érdekében, hogy „le lehessen győzni a vevők rossz érzéseit", és csak ezt követően adaptálni ([37]) az 50CO_2Cars projekt eredményeit a benzinüzemű motorokra, amelyeket ezt követően alkatrész-beszállítók világszerte forgalmazhatnának, így a beruházás, a mérethatékonyság miatt, jövedelmezőbb lenne. A PSA-stratégia helyes voltát is piackutatás igazolja, amelyek mindegyike azt jelzi ([38]), hogy a dízelüzemű gépjárművek növekedése várható a jövőben.

b) Ami az 50CO_2Cars projekt pénzügyi hatását illeti, a francia hatóságok olyan feltételezésekre épülő üzleti tervet mutattak be, amelyeket nagyrészt osztanak a különféle sajtóközlemények szerzői és amelyek 2016-ig tartalmaznak cash flow-előrejelzéseket (amely indokolt az Euro 6-os szabvány akkor tájt esedékes cseréje és a jövőbeli korszerűsítések szempontjából). Az 50CO_2Cars projekthez kapcsolódó K+F-re 2013 és 2017 között kerül majd sor, így az első motorokat 2016 közepe és 2017 eleje között lehet forgalmazni, amelyet egy gazdaságos hibrid rendszer követ. Két diszkontráta, [10-13]* %, illetve [13-15]* %, alkalmazására került sor a jövedelmezőség kiszámítására; a második nagyobb mértékben veszi figyelembe a finanszírozási költségek emelkedését. Az 50CO_2Cars projekt egyes eredményeinek szabadalmazásával kapcsolatban nem tartalmaz bevételadatokat. Végezetül pedig az új dízelüzemű motorok és hibrid hajtóberendezések árbevételének és

([34]) A „módosítása" szó a francia hatóságok által bejelentett szövegben aláhúzott.
([35]) A francia hatóságok rámutatnak, hogy a házon belüli gyártás valószínűleg csak részleges lesz és az 50CO_2Cars projekt sikerétől függ.
([36]) A francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy 2009 és 2012 között 30 %-os kedvezőtlen árfolyamváltozás állt be az euró és a japán jen árfolyamában, majd, 2012 vége és 2013 májusa között, visszatért 2009-es paritásához. Ez a volatilitás az automata sebességváltók beszerzésének költségét rendkívül bizonytalanná teszik Mindezeken túl vámilleték is van, amelyet Franciaország magasnak tart.
([37]) Az 50CO_2Cars rendszerek főbb komponensei dízelspecifikus alkatrészek. A francia hatóságok véleménye szerint azonban ennek a technológiának a hasonló teljesítményű benzinüzemű motorokra való alkalmazása csupán „mérsékelt K+I beruházást jelent egy nagyon rövid időszak alatt".
([38]) Forrás: http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles.

értékesített darabszámainak becslése következik a különböző forgatókönyvek szerint: Az „A" forgatókönyvben az 50CO_2Cars projekt állami támogatással fut; a hibrid járművek értékesítése (B szegmensbeli jármű értékesítésével a gyártónál jelentkező [2 000-3 000]* euró összegű marzson felül) [200-300]* és [300-400]* euró közötti többletmarzsot eredményezne a technológiai választástól függően. A „B" forgatókönyvben az 50CO_2Cars projekt állami támogatás nélkül fut, a marzsok megegyeznek az „A" forgatókönyv szerintiekkel. A hatóságok kiemelik azonban, hogy ez fiktív forgatókönyv, amelyet a PSA csoport nem tudna megvalósítani (és kizárólag elméleti összehasonlítás céljaira szolgál); a kontrafaktuális „C" forgatókönyv szerint nem az 50CO_2Cars, hanem egy alternatív projekt valósul meg, amelynek a marzsa kisebb ([100-200]* és [200-300] euró közötti). E feltételezések alapján került sor a nettó jelenérték („NJÉ") ([39]) kiszámítására az eDKS és a segédberendezést borító burkolat vonatkozásában.

15. táblázat

Az 50CO_2Cars projekt pénzügyi mutatói

PSA csoport (Összehasonlítás a kontrafaktuális C forgatókönyvre vonatkozóan)		A forgatókönyv (Az 50CO_2Cars projekt támogatással)	B* forgatókönyv (Az 50CO_2Cars projekt támogatás nélkül)
eDKS	Nettó jelenérték [10-13]*%	[0-10] millió EUR	– [60-70] millió EUR
	Nettó jelenérték [13-15]*%	– [50-60] millió EUR	– [90-100] millió EUR
Segédberendezést borító burkolat	Nettó jelenérték [10-13]*%	+ [30-40] millió EUR	– [20-30] millió EUR
	Nettó jelenérték [13-15]*%	- [20-30] millió EUR	– [60-70] millió EUR

A francia hatóságok azt a következtetést vonták le, hogy – a technológiai opciótól függetlenül – a B forgatókönyv szerinti relatív jövedelmezőség minden esetben negatív a C forgatókönyvvel összehasonlítva, ebből pedig az a következtetés vonható le, hogy állami támogatás nélkül az 50CO_2Cars projekt „egyszerűen nem megvalósítható". Az A forgatókönyvben kapott NJÉ rendkívül korlátozott jellege (kissé pozitív a C forgatókönyvvel összevetve a [10-13]* %-os diszkontrátán, negatív a [13-15]* %-os diszkontrátán) azt jelzi, hogy a relatív jövedelmezőségnek ezek a szintjei arányosak az innováció első generációja kifejlesztésének céljával.

c) Végezetül pedig megállapítható, hogy az 50CO_2Cars projekt négyféle kockázatot hordoz, amelyeket a tervezett állami támogatás várhatóan ellensúlyozni tud:

— szabályozói kockázat, amely a dízelüzemű gépjárművek típusengedélyének új ciklusához kapcsolódik;

— technológiai kockázat, amely a megfizethető enyhén hibrid technológia fejlesztésével felmerülő technológiai problémák leküzdéséhez kapcsolódik;

— kereskedelmi kockázat, amely a vevők magatartásához és a környezeti problémák iránti érzékenységhez kapcsolódik;

— pénzügyi kockázat, különösen a PSA csoport rendelkezésére álló likviditás korlátainak fényében.

([39]) 2013. július 11-i memorandumukban a francia hatóságok azt a magyarázatot adták, hogy míg a járműalkatrészek fejlesztési és gyártási költségei vetítve (arányosítva) kiszámíthatók, a motor által képviselt jármű ára nem kalkulálható abszolút értékben. Ezért a „marzsalapú" megközelítést (módszert) javasolták, amelyben A és C (és B és C) forgatókönyvek összehasonlítására került sor a különféle projektek kiáramló cash flow-iban (K+F költségekben és ipari beruházásokban) meglévő különbségek és beáramló cash flow-iban (a járművek értékesítési bevételei vagy további (kiegészítő) szolgáltatások fejlesztése) meglévő különbségek szemszögéből. A mutatószámok segítségével összehasonlíthat az egyes forgatókönyvek szerinti relatív jövedelmezőség a szóban forgó alkatrészek vonatkozásában.

4.4. *A KOMPENZÁCIÓS INTÉZKEDÉSEKRŐL*

4.4.1. ÁLTALÁNOS MEGJEGYZÉSEK A TERVEZETT INTÉZKEDÉSEK MINT ÁLTALÁNOS KOMPENZÁCIÓS INTÉZKEDÉSEK JELLEGÉVEL ÉS TERJEDELMÉVEL KAPCSOLATBAN.

(156) A francia hatóságok véleménye szerint a Bizottság, az eljárás megindítására vonatkozó határozatában, nem ad pontos értékelést a verseny állítólagos torzulásáról. A kompenzációs intézkedések, amelyeket a PSA csoport terjesztett elő, éppen ezért több mint elegendőek. Ha szigorúbban lennének, ellentétesek lennének „A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás" 47. pontjában rögzített, az arányosságra vonatkozó követelménnyel.

(157) Az a véleményük továbbá, hogy a tervezett kompenzációs intézkedések – ellentétben az eljárás megindítására vonatkozó határozatban található érveléssel – lefedik a B és a C szegmenst. Ez igaz a BPF finanszírozás penetrációs arányát korlátozó intézkedésre is, amelyik különösen ezt a két szegmenst érinti. A pályázati felhívások szempontjából ugyancsak igaz a Citroën C6 idő előtti leállítására és a C6 és a Peugeot 607 cseréjének (megújításának) elmaradására is. Végezetül pedig a két liternél nagyobb hengerűrtartalmú járművek gyártásának és a hálózatról tölthető hibrid gépjárművek fejlesztésének és gyártásának leállítására vonatkozó intézkedés is bizonyára jelentős hatással lesz a C szegmensre.

(158) A francia hatóságok rámutatnak, hogy a PSA által javasolt kompenzációs intézkedések jelentősek: összességükben [0-2]* %-os piacirészesedés-csökkenést fognak eredményezni.

4.4.2. A JAVASOLT KÜLÖNFÉLE KOMPENZÁCIÓS INTÉZKEDÉSEKRE VONATKOZÓ KONKRÉT ÉSZREVÉTELEK

a) **A PSA csoport további beruházásainak csökkentéséről**

i. *A Citroën C6-os modell idő előtti leállítása és a C6 és a Peugeot 607 cseréjének (megújításának) elmaradására*

(159) A francia hatóságok véleménye szerint, noha e gépjárművek árbevétele csökkent, a nettó realizált marzs magasabb volt az egyéb típusú járművek, különösen a B szegmensbe tartozó járművek, értékesítésén realizált marzsnál. Bár egyetértenek abban, hogy ez a program nem volt eléggé jövedelmező, a PSA csoport, a hiányosság kompenzálására, partnerséget alakított ki a DPCA-val (Dongfeng Peugeot-Citroën Automobile Limiteddel) a C6-os és a 607-es modelleknek a kínai piacon történő értékesítéséhez.

(160) Végül a francia hatóságok megerősítik, hogy a PSA csoport tervei között nem szerepelt a luxuskategóriás gépjárművek gyártásának megszüntetése 2009-től. A PSA kizárólag annak az új gépjárműnek a K+F projektjével hagyott fel, amellyel a C6-os és 607-es modelleket egészítették volna ki.

ii. *A Bipper/Nemo modell gyártásának idő előtti megszüntetése és cseréjének (megújításának) elmaradása*

(161) A francia hatóságok véleménye szerint ezzel az intézkedés megakadályozza, hogy a PSA csoport kiaknázhassa korábbi beruházásainak eredményeit, s jelentősen csökkenti majd versenyképességét a kishaszonjárművek szegmensében.

(162) A Bipper/Nemo modelleket eddig a Fiattal és a Tofaş-szal fennálló üzleti partnerség keretei között gyártották. A partnerség olyan szakaszba jutott, amelynek segítségével a PSA jobban megismerte a piacot, a terméket és a mozgósított gyártókapacitást. Amennyiben a Bizottság úgy dönt, hogy nem teszi kötelező erejűvé ezt a javasolt kompenzációs intézkedést, mindezen információk ismerete sokkal nagyobb mozgásteret biztosít a PSA részére az e modellek jövedelmezőbbnek feltételezett második generációja értékesítési árán kialkudható marzs tekintetében. A jövedelmezőség valószínűleg javul majd városiközlekedés-szervezésben bekövetkezett és bekövetkező alakulások miatt, ahol előnyt élveznek a kishaszonjárművek.

iii. *A két liternél nagyobb űrtartalmú dízeljárművek gyártásának leállítása*

(163) A francia hatóságok kiemelik, hogy ez a kompenzációs intézkedés különösen jelentős, mivel a PSA csoport vezető szereplő a hagyományos dízelüzemű járművek piacán

(164) A francia hatóságok véleménye szerint ezek a járművek a gyártó márkaimázsa és az ajánlati felhívásokra való reagáló képessége szempontjából meghatározó jelentőségű D és az E szegmens számára egyaránt fontosak.

(165) Ami a dízel-hibrid, hálózatról tölthető járművek kínálata fejlesztésének, különösen a két liternél nagyobb űrtartalmú motorral rendelkező gépjárművek értékesítésére becsült hatását illeti, a PSA csoportnak az az álláspontja, hogy ezt a hibrid, hálózatról tölthető járművek piacán tapasztalható újabb trendek is alátámasztják, és különösen a Volvónak az a bejelentése, miszerint – a kereskedelmi sikerekre való tekintettel – megkétszerezi a V60-as, dízelüzemű, hálózatról tölthető modell gyártásának célul kitűzött mennyiségét, amelyet így 10 000 egységre emelt 2014-re.

b) **A sevelnordi gyár kapacitásának átruházása versenytársra**

(166) A francia hatóságok főként azt emelik ki, hogy ezzel az intézkedéssel a PSA csoport piaci jelenléte csökkeni fog, ami a versenytársainak közvetlen előnyt jelent, amennyiben

— a PSA csoport a sevelnordi gyár termelési kapacitásának közel 30 %-át ruházza át a Toyotára;

— a megállapodás értelmében a Toyota, a PSA egy fontos versenytársa olyan piachoz jut hozzá, amelyen korábban nem volt jelen, továbbá haszonjármű-kínálatát is bővítheti;

— e megállapodás bizonyos közvetlen versenyelőnyt biztosít a Toyotának, amennyiben segítségével a megállapodással érintett járműveken realizálható marzs nagy részét a Toyota kapja, segítségével ügyfeleket szerez, elnyeri hűségüket egy olyan piacon, ahol eddig nem volt jelen;

— ez az intézkedés egy olyan piacot érint, ahol a PSA jelenléte különösen nagy (a 2011. évi európai szint 21 %-a).

(167) A francia hatóságok azt is megjegyzik, hogy a projekt gazdasági értékelésének fényében (a szokásos tevékenység pozitív, [0-5] %-os marzsa a PSA szokásos várakozásaival összhangban) a csoport a projektet üzleti partner bevonása nélkül, viszonyítási (referencia-)forgatókönyv szerint szándékozik működtetni. A PSA úgy véli tehát, hogy a sevelnordi gyárat életképesen és nyereségesen lehetne üzemeltetni üzleti partner bevonása nélkül is.

(168) A francia, hatóságok kiemelik, hogy 2012. augusztus 31-i sajtóközleményt óvatosan kell értelmezni az akkori rendkívül feszült társadalmi környezet miatt.

c) **A hálózatról tölthető hibrid gépjárművek fejlesztésének és gyártásának leállításáról**

(169) A francia hatóságok véleménye szerint ezen intézkedés megvalósításának idejét annak érdekében megvitatni, hogy kompenzációs intézkedésként vagy az életképesség helyreállítására irányuló intézkedésen lehessen jellemezni, irreleváns. Véleményük szerint, az fontos igazán ezeknek az intézkedéseknek a jellemzésekor, hogy korlátozni tudják-e a verseny támogatásból fakadó torzulásait.

(170) A francia hatóságok nem kívánnak reagálni a Bizottságnak arra a kérdésére, hogy pontos-e ennek az intézkedésnek a becsült hatása, mivel az ezzel kapcsolatos kritikája nem elég explicit. Mindenesetre úgy vélik, hogy azok a feltételezések, amelyekből az intézkedés becsült hatását kiszámították, összhangban állnak a hibrid, hálózatról tölthető járművek piacán tapasztalható újabb trendekkel.

(171) Ezenkívül a francia hatóságok véleménye szerint sem a gyártó, sem az alkatrész-beszállító nem tudja engedélyezni ezt a technológiát, tekintettel a piac fejlettségi stádiumára és a technológia fontosságára mint megkülönböztető tényezőre a versenyben. Azonban, ha úgy adódik, a PSA csoport hajlandó kötelezettséget vállalni, hogy harmadik féltől nem szerez engedélyt a szerkezetátalakítási terv tartama alatt.

(172) Végezetül a francia hatóságok álláspontja az, hogy az 50CO_2Cars projekt nem közömbösíti ennek az intézkedésnek a hatását, mivel a projekt nem a kompenzációs intézkedéssel érintett piachoz és ügyfélbázishoz (luxuscikkek vásárlóihoz) kapcsolódik, továbbá a CO_2–nyereség eltér a hibrid, hálózatról tölthető járművek technológiájával biztosított CO_2–nyereségtől.

d) **A BPF maximális penetrációs arányára tett vállalásról**

(173) A francia hatóságok leginkább azt hangsúlyozzák, hogy ez az intézkedés a leginkább célzott kompenzációs intézkedés; ez tudja a legjobban orvosolni a versenynek azt a torzulását, amelyet közvetlenül a BPF részére garancia formájában juttatott támogatás okoz.

(174) Azzal érvelnek, hogy szükség van a penetrációs aránynak a 2012 második félévében tapasztalt arányban, 1 %-os rátartással maximálni, ha azt szeretnék elérni, hogy a penetrációs arány a csoport szükségleteinek megfelelően alakuljon, és hogy a BPF be tudja tölteni rendszerszintű szerepét a PSA járműipari tevékenységében. Mivel az előrejelzések szerint a penetráció 2001 és 2012 között tapasztalt, felfelé irányuló trendje folytatódik 2012-ben és 2013-ban is, ez a limit jelentősen korlátozza majd a BPF versenyképességét.

(175) A francia hatóságok meglátása szerint a tervezett rátartás (mozgástér) nem hígítja a javasolt kompenzációs intézkedésnek sem a hatékonyságát, sem annak kötelező erejét. Az előre jelzett piaci trendek tükrében a BPF penetrációs aránya folyamatosan egy év késében lesz, ezzel alacsonyabb szinten áll majd a leginkább összehasonlítható versenytársai penetrációs arányával.

(176) Ezenkívül a Bizottság kérdésére válaszolva, a francia hatóságok hajlandóak bevonni a Fiat és a Ford csoportok captive bankjait a BPF indexálásához kiválasztott bankok közé.

(177) Végül pedig, a francia hatóságok véleménye szerint, a PSA kötelezettségvállalásának globális jellege (a G10 országaira vonatkozik és nincs szegmensek szerinti megkülönböztetés) nem teszi lehetővé, hogy a PSA agresszív kereskedelempolitikát kövessen egyes országokban és egyes szegmensekben és ezzel lenullázza a kompenzációs intézkedés hatását. Azonkívül, hogy a PSA csoport nem kényszerítheti ki, hogy a BPF módosítsa kockázati politikáját, a BPF finanszírozásának penetrációját korlátozó intézkedés főként a B és a C szegmenst érinti a súlyozott penetrációs középértékben tapasztalható relatív súlyuk miatt (súlyozott penetrációs középérték: a BPF által az utóbbi években nyújtott finanszírozás […]* %-a felett és átlagosan a BPF által 2012-ben Franciaországban, az Egyesült Királyságban, Németországban, Spanyolországban és Olaszországban nyújtott finanszírozás […]* %-a)

5. AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI

(178) Az eljárás megindítására vonatkozó határozatot követően a Bizottság észrevételeket kapott öt érdekelt féltő, nevezetesen a PSA csoporttól, egy névtelenségét kérő vállalkozástól („a névtelen harmadik fél”), a Fiattól, a GM-től és a Toyotától.

5.1. *A NÉVTELEN HARMADIK FÉL ÉSZREVÉTELEI*

(179) A névtelen harmadik fél a PSA kereskedelmi gyakorlatával kapcsolatos aggodalmairól tájékoztatta a Bizottságot. Véleménye szerint a PSA a nem francia beszállítók rovására előnyben részesíti a francia alkatrész-beszállítókat. A névtelen harmadik fél szerint a PSA viselkedése az Agrati France nevű alkatrész-beszállítóval szemben e tekintetben igen árulkodó. A PSA segített a vállalkozásnak, hogy elkerülhesse bírósági úton történő, küszöbön álló felszámolását oly módon, hogy jóval a piaci ár felett vásárolt árut a vállalkozástól. A névtelen harmadik fél szerint annak a kárnak a dacára, amelyet az okozott, hogy egy alkalommal a szállításban fennakadás következett be, a PSA úgy döntött, nem nyújt be kártérítési igényt az Agrati France-szal szemben annak érdekében, hogy ne fokozza a már egyébként is gyengélkedő cég pénzügyi nehézségeit.

(180) Észrevételeiben a névtelen harmadik fél azt állítja, hogy a PSA és a francia kormány közötti kapcsolat és az eljárás tárgyát képező állami támogatás megsérti a belső piacra vonatkozó szabályokat, különösen az EUMSZ-nek az áruk szabad mozgásáról szóló 34. cikkét.

(181) Véleménye szerint az Agrati France támogatása érdekében a PSA felhasználta a Fonds de modernisation des équipementiers automobiles-ban („FMEA” [Autóipari Alkatrész-beszállítók Modernizációs Alapjában]) meglévő részesedését, így az Agrati France-nak, közvetve, 17 millió euró támogatást nyújtott.

(182) A névtelen harmadik fél végezetül felszólítja a PSA-t, hogy – kompenzációs intézkedésként – vonuljon ki az FMEA-ból és szüntesse meg az autóipari beszállítókban vagy forgalmazókban fennálló minden részesedését mindaddig, amíg állami támogatásban részesül, valamint kérje vissza az Agrati France-nak nyújtott összegeket és alakítson ki egy átlátható és diszkriminációtól mentes rendszert beszállítói kiválasztásához.

5.2. *AZ OPEL (ÉS A GM CSOPORT) ÉSZREVÉTELEI*

(183) A piaci előrejelzéseket illetően a GM kiemeli, hogy a legtöbb autóipari gyártó a Global Insighthoz vagy a POLK-hoz hasonló intézetek adatait használja

(184) Az 50CO_2Cars K+F projekttel kapcsolatban a GM rámutat, hogy jelenleg minden gyártó a gázkibocsátást csökkentő technológiákba ruház be. Általánosságban elmondható, nehéz megjósolni, mennyire lesz ipari szempontból sikeres ez a kísérlet a jövőben. Sok technikai megoldás elképzelhető, és ugyanez érvényes a hibrid technológiára is. Ez azonban olyan terület, ahol a gyártók jól együtt tudnának dolgozni a mérethatékonyság elérése érdekében. A GM szerint az 50CO_2Cars projektnek nyújtott 85 millió eurós támogatás nem jelentős összeg a szektor K+F ráfordításaival összehasonlítva, ugyanakkor nem jelentéktelen összeg egy lágy hibrid rendszer kifejlesztését célul tűző K+F projekt esetében. A GM véleménye szerint, figyelembe véve a jelenlegi technológiai bizonytalanságokat, nem valószínű, hogy ez az intézkedés eltántorítaná a riválisgyártókat attól, hogy ugyanezen a területen kialakítsák a saját K+F programjukat.

(185) Az autóipari gyártók captive (saját) bankjai kapcsán a GM úgy véli, kétségtelenül segítik a gépjármű-értékesítést azzal, hogy vonzó pénzügyi megoldásokat kínálnak ügyfeleiknek. A gyártóknak rugalmas módokat kínálnak arra vonatkozóan, hogyan lehet rövid távú reakciókat kiváltani a gépjárműpiacon.

(186) Végezetül megállapítja, hogy a PSA jelentős kapacitáscsökkentésbe fogott, amely véleménye szerint nehéz és összetett folyamat lesz.

5.3. *A FIAT ÉSZREVÉTELEI*

5.3.1. AZ ÉLETKÉPESSÉG HELYREÁLLÍTÁSA

(187) Az életképesség visszaállításával kapcsolatban a Fiat bizonyos elemzők észrevételeit említi, különösen a Global Insight előrejelzéseit, amelyek csökkenést jeleznek az értékesítésben, majd egy lehetséges, igaz kicsi és rendkívül fokozatos növekedést 2015/2016-ban.

(188) Véleménye szerint az autóipari piac jelenlegi válságának okai a következők:

a) erős versenynyomás a piacon, különösen a sorozatgyártású járművek szegmensében, amelyet az új koreai és valószínűleg japán és indiai versenytársak piacra lépése okoz;

b) a piac kétpólusúvá vált, ahol kizárólag a luxuskategóriás járművek kínálnak potenciális nyereséget;

c) a fogyasztók egyre inkább az alacsony kategóriás járműveket keresik;

d) nem látható világosan, vissza lehet-e térni a válság előtti szintre, és végezetül

e) az európai gyártók strukturális gyökerű, túlzott kapacitása.

5.3.2. AZ 50CO_2CARS PROJEKT

(189) A Fiat szerint, bár kevés információ áll rendelkezésre az 50CO_2Cars projekttel kapcsolatban, a cél minden jel szerint elérhető. A Fiat kiemeli azonban, hogy ennek a technológiának a járművenkénti fajlagos költsége korlátozhatja a penetrációt, mivel az ár magas lenne, s a gyártó nehezen tudna hasznot realizálni az értékesítéseken. A Fiat véleménye szerint az Európai Bizottság által 2020-ra kitűzött CO_2-kibocsátási cél valódi kihívás minden gyártó részére. Ez a cél egyszerre többféle K+F megközelítést kíván; nem elegendő hozzá egyetlen, mindössze egy K+F projektre összpontosító, egyetlen technológiát kifejleszteni kívánó megközelítés, pedig (a Fiat véleménye szerint) az 50CO_2Cars projekt minden jel szerint erről szól.

(190) A Fiatnak nincs tudomása arról, hogy más gyártók kapnak-e költségvetési támogatást K+F projektekre. Véleménye szerint az innovatív folyamatok lezárásának egyedüli akadályai a költségek, a szükséges beruházások és a technológiai választások korrekciójához szükséges idő. Az 50CO_2Cars projekttel elért technológiai haladás sem akadálya a piacra lépésnek. Azonban a Fiat véleménye szerint a támogatás lehetősége és az új technológiák kifejlesztéséhez kapcsolódó végleges költségek abból származó csökkenése a versenytársak költségeivel összehasonlítva, kétségtelen előnyt biztosít a támogatás kedvezményezettjének.

5.3.3. A GARANCIÁNAK A PIACRA GYAKOROLT HATÁSA

(191) A Fiat meglátása szerint a BPF-nek adott állami garancia a PSA captive bankja adóssága egyharmadának felel meg. Ezenkívül az ügylet nem rendelkezik rendelkezésre tartási díj megfizetéséről. A Fiat szerint még legalább 100 bázispont kellene ahhoz, hogy a Garanciadíj összhangban álljon a piaci gyakorlattal.

(192) Végezetül pedig az állami garancia torzítani fogja a versenyt a piac többi captive bankja tekintetében. A garancia azt jelenti, hogy a BPF által kibocsátott részvények minősítése ugyanaz lesz, mint a francia államé, azaz Aa1/AA, nem pedig az, amit saját jogán érdemelne. A Fiat szerint ebből az következik, hogy a BPT minősítése változatlan marad 2016-ig.

(193) A Fiat véleménye szerint a garancia egyértelmű magyarázatát adja a PSA csoport és a BPF közötti, 40 bázispontra becsült finanszírozásiköltség-különbözetnek. A Fiat szerint a BPF egy „új", 360/380 bázispontos különbözettel tudná önmagát finanszírozni a másodlagos piacon, mivel a PSA csoport kötvényeinek különbözete kb. 400 bázispont lenne 2016-os lejáraton. Amikor (2013 márciusában) a BPF állami garanciavállalással, 1,2 milliárd euró értékben bocsátott ki kötvényeket, a finanszírozás teljes költsége hozzávetőleg 270 bázispont volt.

(194) A Fiat szerint az állami garancia segítségével a BPF újra tudta tárgyalni a pénzintézetekkel hitelei feltételeit, és azokat a francia állam által kialkudott feltételekhez tudta igazítani.

(195) Végezetül pedig megállapítja, hogy az állami garancia kedvezően hat majd a BPF minősítésére. Noha a minősítést 2013 elején a nagyobb hitelminősítők lerontották, a BPF továbbra is élvezhette annak az egy fokozattal magasabb minősítésnek az előnyeit, amelyet nem kapott volna meg, ha nincs a garancia. A Fiat különösen a Standard and Poor's 2013. január 28-án, február 14-én és április 18-án tett nyilatkozatait említi. Ezenkívül a Fiat azt is hangsúlyozza, hogy széles körben elfogadott, miszerint garancia vagy bármely finanszírozás nyújtása szükségszerűen javítja a kedvezményezett pénzügyi helyzetét, bármennyit is hívtak le a rendelkezésre álló finanszírozásból.

(196) Általánosabban megfogalmazva a Fiat véleménye szerint az autóipari gyártók captive bankjai rendkívül hatékony marketing- és értékesítési instrumentumok:

a) mivel rendkívül vonzó finanszírozási feltételeket kínálnak ügyfeleiknek ([40])

b) mivel támogatják az értékesítéseket, különösen mivel a „hagyományos" pénzügyi intézmények kivonulnak az ügyfél- és kereskedőfinanszírozás szegmenséből,

c) mivel erősítik a meglévő ügyfelek lojalitását.

(197) A Fiat véleménye szerint a BPF finanszírozási költségeinek 100 százalékpontos emelkedése azonnali és rendkívül kedvezőtlen hatással lenne az európai országokban működő PSA csoport nyereségére.

5.3.4. A KOMPENZÁCIÓS INTÉZKEDÉSEK

(198) A Fiat véleménye szerint a kapacitáscsökkentésről az előző tervben döntöttek; ennek értelmében a veszteséges gyárakat bezárják. A tervezett bezárások éppen ezért nem alapvető fontosságúak a PSA életképességének visszaállítása szempontjából (a használtsági szint változatlan marad). Hatásuk kimerül az állandó költségek csökkenésében.

(199) Ami a beruházási ráfordítások csökkentését illeti, a Fiat szerint a PSA szerkezetátalakítási tervét opportunista módon arra használja majd arra, hogy igazolja a B és a C szegmensben történő újrapozícionálására vonatkozó stratégiai döntéseit. A két liternél nagyobb űrtartalmú dízelüzemű motorok tervezett leállítása valószínűleg az űrtartalom-kapacitás csökkentésének gyártók között jelenleg megfigyelhető tendenciájával áll összefüggésben. A sevelnordi kérdésben a Fiat azt az álláspontot képviseli, miszerint ez az intézkedés nem jelent valódi kapacitáscsökkentést, csupán arról van szó, hogy ideiglenesen „lízingbe ad" egy szükség esetén bármikor könnyedén visszaállítható kapacitást egy versenytársnak.

([40]) Fiat a saját captive bankja példáját említi, amelynek a penetrációs aránya a 2012. évi 23,3 %-ról 39,6 %-ra nőtt 2013-ban, miután kereskedelmi tevékenységének stratégiáján változtatott oly módon, hogy versenyképesebb finanszírozási feltételeket diktált ügyfeleinek.

(200) Végezetül pedig a kompenzációs intézkedések tekintetében a Fiat kiemeli, hogy az információ hiányos volta megnehezíti a hálózatról tölthető hibrid autók technológiája leállítása következményeinek elemzését. Véleménye szerint a leállítás összhangban áll azzal, hogy a PSA újrapozícionálja magát a piacon. Ugyanakkor egy rossz technológiai választás korrekciójaként is értelmezhető. A Fiat szerint, nehéz elérni az Európai Unió által kijelölt kibocsátáscsökkentési célt, egyetlen technológiára való összpontosítással.

(201) Ami a penetrációs arányra vonatkozó kompenzációs intézkedést illeti, a Fiat véleménye szerint nincs az a kompenzációs intézkedés, amelyik kompenzálni tudná a garancia miatti torzulások hatásait.

5.4. *A TOYOTA ÉSZREVÉTELEI*

(202) A Toyota nem tudja észrevételezni a PSA átszervezési tervét, s egyébként is az a véleménye, hogy nem az ő feladata erről nyilatkozni, véleményt mondani. A Toyota a maga részéről megerősíti, hogy azok a feltételezések, amelyeken a PSA terve nyugszik, hitelesek. Általában a piacot befolyásoló sok tényező megnehezíti az előrejelzést.

(203) Az 50CO_2Cars projektet illetően a Toyota kifejti, hogy minden környzettechnológiai fejlesztés kulcsfontosságú a gyártók értékesítési volumene szempontjából. Véleménye szerint benzinüzemű hibrid járműből többet értékesítenek a jövőben, mint dízelüzemű hibrid járműből, igaz, azzal egyetért, hogy a dízelüzemű hibrid járműveknek is lehet piacuk. Értékesítési volumenük azonban alatta marad a benzinüzemű hibrid járművekének, mivel ez a technológia költségesebb. A Toyota szerint a K+F projekt nem akadályozza a PSA versenytársait abban, hogy lefedettséget szerezzenek a lágy hibrid technológia piacán.

(204) Ami a saját (captive) bankokat illeti, a Toyota véleménye szerint összességében hozzávetőlegesen 15 %-kal tudják javítani a vásárlók márkahűségét. A penetrációs arányok azonban magasabbak a kisgépjárművek szegmensében.

(205) Ami a kompenzációs intézkedéseket illeti, a Toyota szerint kérdéses, hogy jogosan jellemezhető-e ilyen intézkedésként olyan modell leállítása, amelynek az értékesítési volumene alacsony. Úgy véli, hogy a Toyota és a PSA együttműködése a sevelnordi gyárban nem előfeltétele a PSA csoport túlélésének. Véleménye szerint a hálózatról tölthető járművek technológiája – költségei és a szükséges infrastruktúra miatt – még nem elég érett. A Toyota meglátása szerint a teljes hibrid technológia középtávú technológiai megoldás marad.

(206) Végül pedig a Toyota szerint nem lehetséges a PSA csoport által javasolt kompenzációs intézkedések fontosságáról értékelést készíteni.

5.5. *A PSA CSOPORT ÉSZREVÉTELEI*

(207) Először is, a PSA csoport teljes mértékben egyetért azokkal az észrevételekkel, amelyeket a francia hatóságok terjesztettek elő.

(208) Ezt követően a PSA felidézi stratégiáját, amely a gyártóeszközöknek az új piaci feltételekhez igazításával kívánja az életképességet helyreállítani. Ez az adaptáció különösen a csoport piaci jelenlétének csökkentésében fog tükröződni. A PSA azt is kiemeli, hogy ezeknek a szerkezetátalakítási intézkedéseknek a finanszírozása szinte kizárólag eszközértékesítésből származó saját forrásaikból történik majd. Véleménye szerint ezek az intézkedések bőségesen elegendőek lettek volna, ha a BPF nem kapott volna méltánytalan büntetést a minősítő intézetek szabályai alapján, hiszen a captive bank nehézségei kizárólag a PSA csoporthoz fűződő kapcsolataiból adódtak. A PSA véleménye szerint ezért az állami intervencióra kizárólag ezeknek a hitelminősítőknek a szabályai miatt volt szükség. A PSA azt a következtetés vonja le, hogy az állami garancia végső soron csupán korlátozott hatással jár majd, különösen, mivel a BPF nem kap majd közvetlen állami támogatást.

(209) A PSA azt is kiemeli, hogy az szerkezetátalakítási intézkedéseken kívül kereskedelempolitikájában is új irányokat kell meghatároznia. A technológiai újítások végfelhasználóval megfizettetett költségeinek csökkentése érdekében új hangsúly esik majd a K+F projektekre, valamint a csoport egyre nemzetközibbé tételére, amellyel csökkenthető az európai, kiváltképpen Dél-Európa országaiban tapasztalható piaci ingadozásnak kitettség.

(210) A PSA megjegyzi, hogy, ha az európai gépjárműpiaci helyzet az előre jelzettnél kedvezőtlenebbül alakul, minden olyan intézkedést meg fog tenni, amely a hosszú távú életképesség helyreállításához szükséges.

(211) A kompenzációs intézkedésekre vonatkozóan a SA úgy véli: rendkívül fontos erőfeszítést jelentenek, amely nagymértékben sújtja majd a versenyképességet minden szegmensben. A PSA szerint, mértéküket tekintve, a támogatás összegéhez képest, rendkívül jelentősnek tűnnek, különösen pedig azokhoz a pénzeszközökhöz képest, amelyeket a PSA megmozgatott szerkezetátalakításának finanszírozása érdekében. Ezenkívül, mivel a BPF mérlegszerkezete miatt rendkívül valószínűtlen, hogy a garancia lehívására sor kerülne, a támogatásnak a PSA csoport versenytársaira gyakorolt hatása végső soron erősen korlátozott lesz.

(212) A tervezett kompenzációs intézkedések hatása igen jelentős lesz. Az ipar szempontjából a hálózatról tölthető hibrid technológia leállítása jelentős negatív hatást gyakorol majd az európai piacra. Ezen túlmenően azzal, hogy a PSA termelőkapacitást ruház át egyik közvetlen versenytársára a sevelnordi üzemben, utóbbit hozzásegíti ahhoz, hogy megvesse a lábát egy piacon. A beruházáscsökkenés is hatással lesz a PSA-ról kialakított piaci képre. Különösen igaz ez a kishaszonjárművek ágazatában két modell gyártásának leállítására, mivel ebben a szegmensben a PSA nagy piaci részesedéssel rendelkezik. Végül, a luxuskategóriás járművek és a nagy teljesítményű motorok megújításának (cseréjének) elmaradása miatt, kisebb a céges ügyfelek pályázati kiírásain történő részvétel valószínűsége, és hatással lesz a csoport márkaimázsára, ami pedig jóval túlnyúlik az szerkezetátalakítási időszakon.

(213) A PSA véleménye szerint a BPF penetrációs rátájának plafonértéke és a legfőbb versenytársainak tulajdonában álló (captive) bankok körében tapasztalt trendekhez kötött indexálásuk nagymértékben ellensúlyozza majd a támogatás feltételezett piaci hatását.

(214) Végül a PSA rámutat, hogy a gépjárműgyártásnak a francia gazdaságon belüli aránya miatt (több mint 2 millió közvetett vagy közvetlen munkahelyet érint) Franciaország számára kiemelkedő jelentőségű, hogy a Bizottság engedélyezze a támogatást. A PSA helyreállása kulcsszerepet játszik Európa gépjárműiparának élet- és versenyképességében is. Ezzel kapcsolatban a PSA megjegyzi, hogy egyes versenytársai tetemes támogatásban részesültek (illetve még most is részesülnek) saját kormányaiktól az árfolyamok kivitelük szempontjából különösen kedvező szinten tartása miatt vagy a tulajdonukban álló (captive) bankok ideiglenes államosítása révén. Az Európai Unión kívüli gyártók saját hasznukra fordítják a számukra előnyösen megkötött szabadkereskedelmi egyezményeket, ez teszi lehetővé számukra, hogy agresszív kereskedelempolitikát folytassanak az európai piacon.

6. **FRANCIAORSZÁG VÉLEMÉNYE AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEIRŐL**

6.1. *A NÉVTELEN HARMADIK FÉL ÉSZREVÉTELEIRE TETT ÉSZREVÉTELEK*

(215) A francia hatóságok először is leszögezik, hogy a PSA csoport szerkezetátalakítása céljára juttatott támogatás nem ver fel nagyobb port az európai gépjárműpiac szereplői körében: mindössze négy érdekelt fél szólt hozzá (annak ellenére, hogy mekkora nyilvánosságot kapott az eljárás megindítására vonatkozó határozat).

(216) A névtelen harmadik fél (a fenti, 5.1. szakasz 179–182. preambulumbekezdéseiben összefoglalt) észrevételeivel kapcsolatban a francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy azok semmilyen módon sem kapcsolódnak a PSA csoport szerkezetátalakításához nyújtott támogatás vizsgálatára irányuló jelen eljáráshoz; arra a panaszra vonatkoznak, amelyet a névtelen harmadik fél tett az Európai Bizottságnál.

(217) Teljes mértékben másodlagos jelentőségű észrevételként, a francia hatóságok szerint ezek az észrevételek semmilyen kézzelfogható bizonyítékot sem szolgáltatnak azokra a trükkökre, amelyeket a PSA az Agrati Franceszal állítólag végrehajt, és úgy vélik, hogy a PSA magánvállalkozásként tetszése szerint szabadon létesíthet kereskedelmi kapcsolatokat beszállítóival. E tekintetben a GM-mel kötött szövetsége keretében a PSA 2013. február 25-étől kezdve beszerzéseit racionalizáló politikát folytat, így különösen rendszeresen ír ki pályázatot a legjobb piaci ár elérése érdekében. A francia hatóságok kiemelik, hogy csak egy tagállamnak tulajdonítható intézkedés sértheti az EUMSZ 34. cikkét, és ez nem vonatkozik az olyan magánvállalkozások döntéseire, mint amilyen a PSA. Végül az FMEA állítólagos viselkedésének semmi köze ezekhez az eljárásokhoz.

(218) A francia hatóságok arra a következtetésre jutnak, hogy a szóban forgó támogatás vizsgálatát nem késleltetheti az EUMSZ 34. cikkének megsértésére vonatkozó, alá sem támasztott állítás, amely ezenkívül még olyan tényekre is kiterjed, amelyeknek semmi közük sem a szóban forgó támogatáshoz, sem pedig a PSA csoport szerkezetátalakításához.

6.2. *A GM CSOPORT ÉSZREVÉTELEIRE TETT ÉSZREVÉTELEK*

(219) A francia hatóságok nem tettek észrevételt a GM csoport észrevételeire (amelyeket a fenti, 5.2. szakasz 183–186. preambulumbekezdései foglalnak össze).

6.3. *A FIAT ÉSZREVÉTELEIRE TETT ÉSZREVÉTELEK*

6.3.1. A PSA CSOPORT ÉLETKÉPESSÉGÉNEK HELYREÁLLÍTÁSA

(220) A francia hatóságok szerint a Fiat e ponthoz fűzött megjegyzései (amelyeket a fenti, 5.3.1. szakasz 187–188. e) preambulumbekezdései foglalnak össze) a piaci tendenciákra optimistább előrejelzést adnak, mint amit a PSA csoport, ezzel megerősítik, hogy a PSA csoport forgatókönyve hihető és kellőképpen konzervatív. Azt is megjegyzik, hogy a Fiat (akárcsak az Opel) megegyeznek abban, hogy az IHS Global adatai relevánsak a piac fejlődési kilátásainak felmérésében. Végül pedig a Fiat úgy véli: a rendelkezésre álló információk alapján nem tudja kommentálni az életképesség helyreállását. Ezért a francia hatóságok úgy érzik, vajmi csekély értelme van a Fiat elemzői részéről felhozott egyes pontokról egyenként vitatkozni.

6.3.2. A GARANCIA TÁMOGATÁSTARTALMA ÉS HATÁSA A PIACRA

(221) A francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy azokban az észrevételeiben, amelyeket a Fiat erre a pontra vonatkozóan tett (és amelyeket a fenti 5.3.3. szakasz 191–196. c) preambulumbekezdései foglalnak össze), 100-110 bázispont közé teszi az állami támogatást, ami 231 millió EUR összeget jelentene, ez pedig jóval elmarad attól a küszöbértéktől, amelyet a Bizottság az eljárást indító határozatában megadott. A francia hatóságok szerint a Fiat becslése bizonyítja, hogy a Bizottság véleménye szerinti támogatási összeg minden valószínűség szerint túlbecsült.

(222) Ami pedig a rendelkezésre tartási díj bevonását illeti, a francia hatóságok rámutatnak, hogy annak a kezességvállalási díjnak a kiszámítása, amelyet a PSA csoport fizet az államnak, a „New Club Deal"-ben, azaz a BPF és hitelező bankjai között létrejött megállapodásban résztvevő bankok (ötéves európai szenior iTraxx pénzügyi index egyhavi mediánszintjéhez viszonyítva 180 bázispontra becsült) likviditási költséggel csökkentett összköltsége (440 bázispont) alapján történt. Ebben a költségben szerepel egy 120 bázispontos kezdeti díj, valamint egy rendelkezésre tartási díj, amely a marzsnak legfeljebb 40 %-a, azaz meghaladja azt a szintet, amelyet a Fiat piaci gyakorlatnak tart. A Fiat észrevételei tehát a francia hatóságok véleménye szerint megerősítik, hogy ez a díj a piaci szabványhoz képest túlbecsült.

(223) Végül a francia hatóságok úgy vélik, logikus volna figyelmen kívül hagyni a kezdeti díjat és a rendelkezésre tartási díjat, minthogy az állam részéről nem merül fel alternatívaköltség, azaz a tőkemozgósítás költsége, amely egy bank esetében díjvonzattal járna.

(224) A francia hatóságok hangsúlyozzák, hogy a Fiat észrevétele szerint a kezességvállalás különösen jelentős hatással lesz a piacra, de nem fejtette ki, melyek ezek a hatások. Franciaország úgy véli, a Fiat konkrétan arra gondol, hogy a kezesség a BPF-nek azt a Bizottság által nem elemzett előnyt biztosítja, hogy adott szinten tarthatja finanszírozási költségét a piaci tendenciáktól függetlenül. A francia hatóságok meglepődtek ezen az érvelésen, mivel az állítólagos hatás nyilvánvalóan összefügg a kezességvállalás puszta létével, hiszen annak célja éppen a bank refinanszírozási költségének stabilizálása 7 milliárd euró plafonérték alatt. Ezenkívül nyilvánvalóan arra az időpontra kell vizsgálni azt az előnyt, amelyhez a BPF és a PSA csoport jut, amikor a kezességvállalást közzétették.

6.3.3. A KOMPENZÁCIÓS INTÉZKEDÉSEK

(225) A francia hatóságok először is úgy érzik, hogy a Fiat e pontra vonatkozó észrevétele (amelyet a fenti, 5.3.4. szakasz 198–200. preambulumbekezdései összegeznek különösen elégtelen és alaptalan.

(226) A beruházási ráfordítások csökkentéseivel kapcsolatban a Fiat nem szolgál olyan konkrét és alátámasztott bizonyítékkal, amely kétségbe vonná, hogy a luxuskategóriás gépjárművek gyártásának leállítása különösen korlátozó jellegű.

(227) A Sevelnorddal kapcsolatos intézkedést a Fiat puszta kapacitás-bérbeadásnak látja, amelyet a PSA belátása szerint bármikor visszavonhat. A francia hatóságok szerint ez a kritika egyáltalán nem tartozik a témához, hiszen a Fiat érvelése figyelmen kívül hagyja azoknak az intézkedéseknek a kötelező erejét, amelyeket a Bizottság határozattal írt elő. Franciaország az ellenkező véleményen van: ez az intézkedés valószínűleg megfordíthatatlan, hiszen lehetővé teszi a Toyota számára, hogy egy piacon optimális körülmények között vesse meg a lábát.

(228) A Fiat azon az alapon bírálja a hálózatról tölthető hibrid technológia leállítását is, hogy a leghelyesebb stratégia a szennyezőanyagok kibocsátásának csökkentését szolgáló különféle módszerek kiterjesztése volna. A francia hatóságok kiemelik, hogy éppen ez volt a PSA kezdeti stratégiája. A hálózatról tölthető hibrid technológia leállítása jelentősen visszaveti a PSA csoport piaci versenyképességét azokkal a gyártókkal szemben, amelyek bővíteni tudják a szennyezőanyagok kibocsátásának csökkentését szolgáló technológiáikat. A Fiat bírálatát, amely szerint a PSA beruházása a hálózatról tölthető hibridekbe „rossz technológiaválasztás" volt, Franciaország szerint sokkal inkább a Fiat saját technológiaválasztásainak fényében kell nézni. A többi gyártóval, a legjobban teljesítőkkel is ellentétben, a Fiat azon kevesek közé tartozik, amelyek úgy döntöttek, hogy nem ruháznak be ebbe a technológiába.

(229) Végül a francia hatóságok megjegyzik, hogy a Fiat nem tesz közvetlen észrevételt a BPF penetrációs rátáját korlátozó kompenzációs intézkedésre vonatkozóan. Ebből feltételezik, hogy rendkívül nehéz országonként és szegmensenként kötelezettségvállalást megállapítani. Véleményük szerint a Fiat jelentésében leírt piaci fejlemények megerősítik, hogy a hagyományos bankok visszavonulóban vannak a piacról, ezért a gyártók tulajdonában álló bankok penetrációs aránya növekvőben van. Végül a Fiat 2013 első negyedévében meghatározott új kereskedelempolitikája, amely 39,6 % penetrációs ráta elérését teszi lehetővé, meggyőződésük szerint, kiválóan illusztrálja a javasolt kompenzációs intézkedés különösen korlátozó jellegét. A penetrációs aránya növekedésének maximalizálásával a BPF lényegesen kevésbé képes versenyképes feltételeket kínálni, amivel jelentősen visszaesik az a hatás is, amelyet a kezességvállalás a piacra gyakorol.

6.3.4. AZ $50CO_2$CARS PROJEKT

(230) Franciaország véleménye szerint a Fiat észrevételei (amelyeket a fenti, 5.3.2. szakasz 189–190. preambulumbekezdései foglalnak össze) érintik mind a projekt hozzájárulását az életképesség helyreállításához, mind annak piaci hatását.

(231) A francia hatóságok szerint a Fiat kritikái teljes mértékben lényegtelenek, félreértik a program célját, amely éppen a különféle kompetenciák, technológiák összevonása az állami hatóságok támogatásával, annak érdekében, hogy a partnerek kisköltségű hibridizációs technológiát dolgozhassanak ki.

(232) A francia hatóságok véleménye szerint a Fiat azzal, hogy megerősítette, hogy valamennyi gyártó jelentős mértékű beruházást végez a szennyezőanyagok kibocsátásának csökkentésébe, elismerte a csökkentő hatás teljes hiányát.

(233) Végül a piaci hatás tekintetében a francia hatóságok úgy vélik: a Fiat észrevételei ellentmondóak. A gyakorlatban a projekt megfelel a Fiat kifogásainak: a célul kitűzött jelentős technológiai előny lehetővé teszi a hibridtechnológiák költségének nagymértékű csökkentését, hogy elég széles körben váljanak forgalmazhatóvá ahhoz, hogy nyereségesek legyenek. Véleményük szerint ezért a Fiatnak az $50CO_2$Cars projekt kereskedelmi sikerének korlátozott esélyére vonatkozó bírálata irreleváns. A francia hatóságok végül úgy vélik, hogy a Fiat nem ad magyarázatot arra, hogyan lehet 86 millió euró összegű támogatásnak hatása a kifejlesztett gépjárművek végső árára, ha figyelembe veszi, hogy a gyártók hatalmas összegeket ruháznak abba, hogy elérjék a szennyező anyagok kibocsátásával kapcsolatban az európai jogszabályokban megállapított célkitűzéseket.

6.4. *A TOYOTA ÉSZREVÉTELEIRE TETT ÉSZREVÉTELEK*

(234) Franciaország véleménye szerint általánosságban a Toyota észrevételei (amelyeket a fenti, 5.4. szakasz 202–206. preambulumbekezdése foglalnak össze) alátámasztják a megállapítások hitelességét és azoknak a választott lehetőségeknek a fontosságát, amelyekre a PSA szerkezetátalakítási terve épül. Az $50CO_2$Cars projekt tekintetében a Toyota megerősíti, hogy a jövő piacának legfőbb hajtóerejét a környezetbarát technológiák adják majd. A francia hatóságok véleménye szerint a Toyota észrevételei azt mutatják, hogy az $50CO_2$Cars projekthez nyújtott állami támogatásnak nem lesz hatása a cég vagy a lágy hibrid szegmensben versenytársai versenyképességére.

(235) A kompenzációs intézkedésekkel, különösen pedig azokkal a válaszokkal kapcsolatban, amelyek során a Toyota arra volt kíváncsi, valójában mennyire kompenzációs jellegű egy intézkedés, amely véget vet a kis értékesítési forgalmúra visszaesett gépjárművek gyártásának, a francia hatóságok megismétlik, hogy a luxuskategóriás modellek piacra dobása ösztönzőleg hat a márka összes többi gépjárművének forgalmára.

(236) A sevelnordi üzemről a Toyota azt állította, hogy a PSA-val kötött megállapodása lehetővé teszi majd jelenlétének fenntartását a kishaszonjárművek szegmensében. A francia hatóságok ismételten kijelentik, hogy a Toyota sevelnordi jelenléte jelentős hatással van versenyképességére, hiszen lehetővé teszi, hogy tényleges és lényeges jelenlétet építsen ki ebben a szegmensben.

(237) Végül a francia hatóságok véleménye szerint a Toyota észrevételei ellentétesek piaci viselkedésével. A Prius hálózatról tölthető hibrid változatának forgalmazása, amelyet a Toyota hibrid modelljei „éllovasának" tekint, éppenséggel ellentmond az ilyen típusú gépjárművek piaci kilátásairól alkotott negatív értékelésének.

6.5. *A PSA ÉSZREVÉTELEIRE TETT ÉSZREVÉTELEK*

(238) A francia hatóságok nem tettek észrevételt a PSA csoport észrevételeire (amelyeket a fenti, 5.5. szakasz 207–214. preambulumpontjai foglalnak össze.

7. **A FRANCIA HATÓSÁGOK ÉSZREVÉTELEINEK MÓDOSÍTÁSAI**

(239) 2013. július 16-i feljegyzéseikben, amelyet a 2013. július 23-án kelt levél („2013. július 23-i kötelezettségvállalási nyilatkozat" vagy „2013. július 23-i levél") módosított, a francia hatóságok több ponton módosították az szerkezetátalakítási tervről szóló 2013. március 12-i értesítést és a következő kötelezettségvállalásokat tették. Ezek a kötelezettségvállalások lépnek a francia hatóságok eredetileg javasolt kompenzációs intézkedései helyébe.

(240) A francia hatóságok megjegyzik, hogy – ellenkező értelmű rendelkezés hiányában – a 7. szakaszban szereplő kötelezettségvállalások addig alkalmazandók, amíg a PSA csoport szerkezetátalakítási programja teljes mértékben le nem zajlik, tehát 2015. december 31-ig.

7.1. *KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁS A PSA CSOPORT ADÓSSÁGSZINTJÉNEK HELYREÁLLÍTÁSÁRA*

(241) A szerkezetátalakítási terv végrehajtásának egyes éveiben a PSA csoport változatlan számviteli szabványok szerint auditált éves beszámolójában kimutatott ipari és kereskedelmi tevékenységének konszolidált nettó adóssága („Nettó Adósság") nem haladhatja meg az alábbi, 16. táblázatban szereplő maximális „A" értéket.

16. táblázat

A PSA csoport nettó adósságának maximális értékei

(millió euró)

	2013	2014	2015	2016
Maximális Nettó Adósság, „A" érték	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Maximális Nettó Adósság, „B" érték	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(242) Ha egy adott év végén a nettó adósság meghaladja az „A" maximumot (N), a PSA csoport köteles megtenni minden olyan pénzügyi és/vagy ágazati szerkezetátalakítási intézkedést, amely ahhoz szükséges, hogy a PSA csoport nettó adóssága ne haladja meg a következő év végén (N+1) az „A" maximumot, ebbe nem tartoznak bele a PSA ilyen intézkedéseinek („korrekciós intézkedések") megvalósításával kapcsolatos költségek.

(243) A korrekciós intézkedéseket és várható hatásaikat egyenként kell részletezni és számszerűsíteni, valamint pontos és kötelező erejű kivitelezési ütemtervnek kell kísérnie őket. A korábban végrehajtott intézkedések – részben vagy egészben – beletartoznak a 2013. július 31-e utáni intézkedésekbe, feltéve, hogy külön-külön azonosíthatók és leírhatók, valamint a szerkezetátalakítási terv hátralevő idejére gyakorolt várható pénzügyi hatásaik számszerűsíthetők. Legkésőbb egy hónappal annak az auditált konszolidált éves beszámolónak a közzététele után, amely azt mutatja, hogy a PSA csoport nettó adóssága a tárgyévben meghaladta az „A" maximumértéket, értesíteni kell az Európai Bizottságot a korrekciós intézkedésekről, közöttük a PSA frissített cash-flow kimutatásairól is, és az értesítéshez csatolni kell az alábbi, 7.6. szakaszban meghatározott független szakértői véleményt is. A Bizottság feladata ellenőrizni, hogy az ilyen korrekciós intézkedések várható pénzügyi hatásainak számszerűsítése megfelelő-e és nem veszélyeztetik-e a PSA csoport életképességét. Amennyiben nem felelnek meg, más korrekciós intézkedéseket kell javasolni és engedélyeztetni a Bizottsággal.

(244) A szerkezetátalakítási program akkor tekinthető helyesen végrehajtottnak, illetve a francia hatóságok kötelezettségvállalásai akkor tekinthetők teljesítetteknek, ha az N+1. év végén a korrekciós intézkedések, illetve a PSA csoport 2013. július 31. után végzett bármilyen más pénzügyi és/vagy ágazati szerkezetátalakítási intézkedése a várt pénzügyi hatásokat érte el a nettó adósság tekintetében, vagy ha a nettó adósság az N+1. év végén nem haladja meg az „A" maximumértéket. Ha nem ez a helyzet, akkor a francia hatóságok kötelesek a Bizottságot

a PSA csoport szerkezetátalakítási programjának módosításáról értesíteni, amely kizárólag az „először és utoljára" elv alapján történhet, s ezzel lehetővé tenni, hogy a Bizottság módosítsa azt a határozatát, amely a belső piaccal összeegyezethetőnek nyilvánítja a PSA csoport szerkezetátalakításhoz nyújtott állami támogatást.

(245) Ugyanez érvényes akkor is, ha a PSA csoport nettó adóssága két egymást követő évben haladja meg a „B" maximumértéket a szerkezetátalakítási program során. A francia hatóságok ebben az esetben is és ugyanolyan módon kötelesek az Európai Bizottságot a szerkezetátalakítási program módosításáról értesíteni, hogy a Bizottság ismét megvizsgálhassa a PSA csoport szerkezetátalakításához nyújtott állami támogatás szabályszerűségét.

(246) Ez a kötelezettségvállalás minden esetben csak akkor tekinthető a szerkezetátalakítás teljes időszakára nézve teljesítettnek, ha azoknak a korrekciós intézkedéseknek, amelyeket a PSA csoport a Bizottsághoz benyújtott értesítés szerint a fenti, 243. preambulumbekezdésben leírt módon elvégzett, a nettó adósságra gyakorolt halmozott pénzügyi hatása [0-5] milliárd euró volt.

7.2. *A BPF PENETRÁCIÓS ARÁNYÁRA VONATKOZÓ KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁS*

(247) A francia hatóságok vállalják, hogy az állam és a Banque PSA által az első felszólításra fizetendő garanciára vonatkozóan – a Peugeot SA és a Francia Nemzeti Bank képviselőinek jelenlétében – megkötendő szerződésben foglalt garancia („a Garancia") díjának tárgyában a Peugeot SA, a Banque PSA és az állam között 2013. március 5-én létrejött jegyzőkönyv („a Jegyzőkönyv") 3.3. cikkében megszabott Garanciadíjat az alábbi, 248–250. preambulumbekezdésekben leírtak szerint módosítják („a Garanciadíj").

(248) Mindaddig, amíg vannak forgalomban lévő (a Jegyzőkönyvben meghatározott) kibocsátott és a Garanciából profitáló „Garantált Értékpapírok", a Jegyzőkönyv 3.3. cikkében megszabott 260 bázispontos Garanciadíj az alábbi 249–250. preambulumpontok szerint emelkedik, ha a Banque PSA penetrációs rátája a G10 országok (Németország, Ausztria, Belgium, Olaszország, Spanyolország, Hollandia, Portugália, Svájc, Franciaország és az Egyesült Királyság) körében meghaladja a [26-29]* %-ot.

(249) A Garanciadíj emelkedése:

a) függ a Banque PSA-nak a G10 országaiban mért és az alábbi, 250. preambulumbekezdés szerinti 17. táblázatban bemutatott penetrációs rátájától, ha egy adott időszakra érvényes penetrációs ráta egy vagy több tizedes tört pontosságú, a Garanciadíj emelkedését az alacsonyabb penetrációs rátáért fizetendő, tizedes törtet nem tartalmazó Garanciadíj és a magasabb penetrációs rátáért fizetendő, tizedes tört nélküli Garanciadíj lineáris interpolációjával kell kiszámítani az alábbi, 250. preambulumbekezdésben közölt 17. táblázatnak megfelelően,

b) legfeljebb 231 bázispont lehet, és a Garanciadíj nem lehet magasabb 491 bázispontnál, amely megfelel annak a piaci értéknek, amelyre az Európai Bizottság értékelte a Garanciát.

(250) A penetrációs rátát évenként, minden év június 30-án kell mérni. A Garanciadíj emelését minden évben június 30-án kell kiszámítani az előző 12 hónap alapján, a kibocsátott és a Garanciára épülő olyan (Jegyzőkönyvben meghatározott) különféle típusú „Garantált Értékpapírok" átlagolt összes tőkeösszege tekintetében, amelyek ebben az időszakban forgalomban voltak. A Garanciadíj első emelését a 2012. július 1. – 2013. június 30. közötti időszakra érvényes penetrációs rátából 2013. június 30-án kell kiszámítani.

17. táblázat

A Garanciadíj növekedése

Penetrációs arány (%)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
A Garanciadíj növekedése (bázispont)*	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[90-120]	[120-150]	[150-180]	[180-210]	[200-230]-	231

7.3. *AZ AKVIZÍCIÓTÓL VALÓ TARTÓZKODÁSRA TETT KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁS*

(251) A PSA csoport nem szerez részesedést más vállalkozásokban, illetve üzleti eszközöket a szerkezetátalakítási terv tartama alatt, azaz 2015. december 31-ig. Ez a kötelezettségvállalás nem terjed ki az alábbiakra: (i) az üzleti részesedés vagy üzleti eszközök megszerzése, ha az a pénzösszeg, amelyet a PSA csoport a tervezett akvizícióért fizet, nem éri el az évi 100 millió eurót, valamint (ii) vállalkozásban szerzett részesedés vagy az üzleti eszközök akvizíciója, ha erre a PSA csoport életben maradásának biztosítása és szerkezetátalakítási programja keretében kitűzött céljainak elérése érdekében van szükség. A Bizottságot időben kell értesíteni minden, a jelen preambulumbekezdés (ii) pontjának hatálya alá tartozó akvizícióra vonatkozó szándékról, hogy lehetősége legyen a tervezett akvizíciót az arra vonatkozó részletes pénzügyi adatok alapján értékelni, valamint megállapítani értékét és a PSA csoport tőkéjére kifejtett hatását.

(252) A PSA csoport ezenkívül – az Európai Bizottság jóváhagyását követően – szerezhet (i) részesedést részesedésinjekció vagy tevékenységek (összeolvadás vagy injekció formájában végzett) összevonására irányuló művelet keretében folytatott tevékenységek ellenében, (ii) értékesítési célú értékpapírokat, vagyoni eszközöket vagy kötelezettségelemeket olyan feltételekkel, amelyek nem növelik a PSA csoport nettó adósságát. Ezek az akvizíciók nem tartoznak az előző preambulumbekezdésben említett 100 millió euró összegbe. A Bizottságot időben kell értesíteni minden, a jelen preambulumbekezdés (i) és (ii) pontjainak hatálya alá tartozó akvizíciós szándékról, hogy lehetősége legyen a tervezett műveletek jellegét értékelni.

(253) Az Európai Bizottság előzetes engedélye szükséges ahhoz, hogy a Faurecia vagy bármelyik leányvállalata a PSA csoport szerkezetátalakítási programjának időtartama alatt, tehát 2015. december 31. előtt, a fent megszabott évi 100 millió euró összeget meghaladó értékben vásároljon részesedéseket vagy üzleti eszközöket. A Bizottság akkor támogatja az ilyen akvizíciókat, ha azok (i) közvetve vagy közvetlenül előmozdítják a PSA csoport életképességének helyreállítását azzal, hogy kedvezően hatnak a PSA csoport előre jelzett jövedelmezőségére, továbbá (ii) nem játsszák ki azt a kötelezettséget, amely szerint a támogatás hatásait a PSA csoport szerkezetátalakítási programcéljainak megvalósításához minimálisan szükséges szintre kell korlátozni. A Bizottságot időben kell értesíteni a jelen preambulumbekezdés hatálya alá tartozó minden akvizíciós szándékról, hogy lehetősége legyen a tervezett akvizíciót a fent említett két kritérium szempontjából értékelni.

(254) Amennyiben a PSA csoport (fent meghatározott) nettó adóssága egy adott évben (N) kevesebb, mint amit a 2013. május 31-én kelt és a francia hatóságok által 2013. június 3-án bejelentett KT 2013-as első verziója arra az évre előre jelez, a szóban forgó kötelezettségvállalásban megszabott évi 100 millió euró plafonérték a következő évre (N+1) nézve automatikusan annyival emelkedik, amekkora az euróban kifejezett különbség a PSA csoport tárgyévben (N) felhalmozott nettó adóssága és a 2013. május 31-én kelt, a francia hatóságok által 2013. június 3-án bejelentett KT 2013-as első verziójában ugyanarra az évre előre jelzett érték között.

7.4. *KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁS FINANSZÍROZÁSI ÁRRÉS BIZTOSÍTÁSÁRA A FORGALMAZÓK RÉSZÉRE*

(255) A szerkezetátalakítási program végrehajtásának teljes időtartama alatt a PSA csoport nem csökkenti hálózatában a forgalmazóknak juttatott átlagos éves kereskedelmi finanszírozási árrését a 2013. június 30-át megelőző 12 hónapban regisztrált kereskedelmi árrés éves középértéke alá.

7.5. *KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁS AZ 50CO_2CARS BERUHÁZÁSSAL KAPCSOLATBAN*

(256) A francia hatóságok vállalják, hogy – a francia hatóságok 2013. március 12-én kelt értesítésének 1.2. részében meghatározott 50CO_2Cars projekttel összefüggésben – a PSA csoport részére az eredeti tervek szerint juttatni kívánt 24,5 millió euró támogatás visszafizetendő előlegek formájában, az 50CO_2Cars projektre korábban már tervbe vett 61,4 millió euró összegben biztosított visszafizetendő előlegekre vonatkozó visszafizetési feltételek értelemszerű alkalmazásával nyújtják. Az eredetileg tervezett visszafizetési ütemterv megmarad. Minden visszafizetendő összeg minden határnapon arányosan növekszik az előlegek összegével.

7.6. *MEGVALÓSÍTÁS ÉS FÜGGETLEN SZAKÉRTŐ*

(257) A francia hatóság vállalja, hogy az átszervezési terv időszakára, konkrétan 2015. december 31-ig, a PSA csoport Független Szakértőt nevez ki, akinek az a feladata, hogy gondos figyelemmel kísérje a 2013. július 23-án kelt kötelezettségvállalási nyilatkozatban tett vállalások megvalósítását („a Független Szakértő") a mellékletben foglalt feltételeknek megfelelően.

8. **A TÁMOGATÁS ÉRTÉKELÉSE**

8.1. *AZ EUMSZ 107. CIKKE (1) bekezdÉSÉNEK ÉRTELMÉBEN VETT TÁMOGATÁS MEGLÉTE*

(258) Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése szerint, „a belső piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, amennyiben ez érinti a tagállamok közötti kereskedelmet."

(259) E rendelkezés alapján, a Bizottság megítélése szerint, valamely nemzeti intézkedés akkor jellemezhető állami támogatásként, ha teljesülnek az alábbi, halmozott feltételek, nevezetesen: (i) az intézkedés gazdasági előnyhöz juttatja a kedvezményezettet, (ii) ez az előny az államtól ered, (iii) ez az előny szelektív és (iv) a szóban forgó intézkedés torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, és valószínűleg befolyásolja a tagállamok közötti kereskedelmet.

(260) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a BPF-nek nyújtott állami garancia és az 50CO_2Cars K+F projekt megvalósításához a PSA csoport részére nyújtott, visszatérítendő előleg az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett állami támogatásnak minősül.

8.1.1. A PSA CSOPORT LEÁNYVÁLLALAT BANKJÁNAK NYÚJTOTT ÁLLAMI GARANCIA

(261) A Bizottság először is azt jegyzi meg, hogy 2013. február 11-i határozatában, amelyben ideiglenesen jóváhagyja a garanciának mint megmentési támogatásnak az első részletét, arra a következtetésre jutott, hogy az intézkedés az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében vett támogatásnak minősül. Franciaország nem vitatta a határozatot és ezt az intézkedést szerkezetátalakítási támogatásként jelentette be.

8.1.1.1. ***Állami források felhasználása***

(262) Ami az állami forrás átadását illeti, megjegyzendő, hogy Franciaországnak a garanciát a 2012. december 29-i, 2012-1510. számú módosító pénzügyi törvény 85. cikkének megfelelően kell nyújtani.

(263) Ez a tény önmagában is bizonyítja, hogy az intézkedés az államtól származik.

8.1.1.2. ***A gazdasági előny meglétéről***

(264) Ami az előny meglétét illeti, a szokásjogban bevett gyakorlat szerint ahhoz, hogy egy állami intézkedésről megállapítható legyen, hogy támogatás-e, előbb meg kell határozni, hogy a kedvezményezett vállalkozás olyan gazdasági előnyhöz jut-e, amelyhez szokásos piaci körülmények között nem jutott volna. A Bizottságnak tehát fel kell mérnie, milyen mértékben tartalmaz a BPF részére nyújtott garancia piaci díjazást.

(265) A 2013. március 12-i értesítésben a francia hatóságok 453 és 480 millió euró között számszerűsítették a támogatásnak minősülő részt 7 milliárd euró maximum garantált tőkeösszegre vetítve. Ezek a számadatok a BPF hároméves lejáratú kötvényhozamainak interpolációján alapszanak. Azokban az észrevételekben, amelyeket Franciaország az eljárás megindítására vonatkozó határozattal kapcsolatban tett, s amelyeket a fenti, 128 preambulumbekezdés foglal össze, a francia hatóságok úgy ítélik meg, hogy a garanciából származó támogatás összege 396 millió euró, kockázati felára 40 bázispont, a tárgyidőszak pedig három hónap. Ha a kockázati felárat 24 bázispontosnak vesszük (a megmentési célú támogatás keretében végzett kibocsátások esetében nyilván tartottnak megfelelően), a támogatás összege 429 millió euró lenne.

(266) A francia hatóságok azt is hangsúlyozták, hogy azok a kibocsátások, amelyeket a BPF 2013. március 25-én hajtott végre kivételesen kedvező piaci környezetben zajlottak: a helyettesíthető kincstári kötvény jegyzett felára (24 bázispont) historikusan alacsony szintű volt. Ezért úgy ítélik meg, hogy a BPF estében esetleg kivethető 40 bázispontos pótdíj teljes mértékben megalapozott.

(267) Végül a francia hatóságokra vonatkozó tárgyidőszak 2013. július 12-től október 16-ig tartott. Véleményük szerint ez az időtartam elegendő azoknak a nehézségeknek a számba vételére, amelyekkel a csoportnak július 12-én, a szerkezetátalakítás bejelentésekor kellett szembesülnie, valamint ahhoz, hogy a 2012. október 16-án nyújtandó garancia hírének hatásai elüljenek.

(268) A Bizottság először is kiemeli, hogy a 30. preambulumbekezdésben bemutatott tények alapján a 2013. február 11-én ideiglenesen jóváhagyott 1,2 milliárd euró összegű garanciában szereplő támogatás becslése eredetileg a megmentési célú határozatban történt, eszerint a támogatástartalom 91,8 millió euró és a garancia névleges összege, tehát 1,2 milliárd euró közé esett. Ha ugyanezt a becslési módszert a támogatás alsó szintjére alkalmazzuk (egyhónapos tárgyidőszakra és 24 bázispontos különbözettel), a Franciaországnak benyújtott értesítésben szereplő 7 milliárd euró összegű garancia támogatástartalma 486 millió euró, amint az alábbi 18. táblázatban látható:

18. táblázat

A garantált kötvények támogatástartalmának kiszámítása

	2012.10.16.	07.12.–10.16.	09.16.–10.16.
Hároméves felcserélhető (helyettesíthető) kincstári kötvény (OAT)	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Az állam garancia utáni becsült marzsa	0,24 %	0,24 %	0,24 %
BPSA garancia utáni kamata (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
A garancia költsége (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
A garanciakibocsátások (a) + (b) becsült teljes költsége	3,18 %	3,19 %	3,23 %
BPSA másodlagos piaci hozama három évre interpolálva	5,09 %	5,23 %	5,54 %
A bevont állami támogatás összege (millió euróban)	401	429	486

(269) A fenti számadatok alapját képező feltevésekhez a Bizottság a következő adatokat kívánja fűzni.

(270) A megmentésről szóló határozat 51. preambulumbekezdésében a Bizottság legkevesebb 91,8 millió euró összegben határozta meg az 1,2 milliárd euró összegű kibocsátás támogatástartalmát. A 7 milliárd euró összegű kibocsátásra ennek megfelelő összeg 535 millió euró.

(271) Az eljárás megindítására vonatkozó határozat 26. preambulumbekezdésében szereplő leírásban az 1,2 millió euró értékű kibocsátásakor a helyettesíthető kincstári kötvényekhez mért hozameltérés 24 bázispont volt. A Bizottság, a megmentésről szóló határozat 119. és 120. preambulumbekezdéseivel összhangban, megerősíti, hogy ezt a regisztrált eltérést, amely, Franciaország véleménye szerint, abból adódik, hogy a garantált kötvények likviditása alacsonyabb a helyettesíthető kincstári kötvényekénél, figyelembe kell venni a támogatástartalom kiszámításához, és csökkenteni kell.

(272) A **tárgyidőszakra vonatkozóan** a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az elfogadott egyhónapos időszak (szeptember 16. – október 16.) elég hosszú ahhoz, hogy a bejelentés következtében kialakuló ingadozások elcsituljanak. A támogatástartalom pontos megállapítása érdekében a tárgyidőszaknak a gyakorlatban közel kell esnie a bejelentés időpontjához, hogy a csoport nehézségeire vonatkozó információkat és a lehetséges piaci hozamokat is tükrözze. Végül pedig a választott másodlagos piac likvid piac, nem vonható le az a következtetés, hogy hosszabb időre van szükség, mert a piac már 2012 júliusában maradéktalanul ismerte a PSA szerkezetátalakítási tervére vonatkozó bejelentés tartalmát és a gépjármű-értékesítés legfrissebb adatait. Ezenkívül a Bizottság szerint ezen az alapon a támogatástartalom pontosan számszerűsíthető, nem kell újraszámolni a másodlagos piacon az egyes lehívások időpontjában elért banki kötvényhozamok alapján. Ez a helyzet annak tudható be, hogy Franciaország szerint a támogatás az életképesség helyreállításához szükséges minimumösszegre szorítkozik, s ezért a garanciát teljes egészében le fogják hívni, valamint annak, hogy reprezentatív piaci ár a másodlagos kötvényeknek a támogatás bejelentését megelőző szintje. Ez a támogatás teszi lehetővé a PSA számára, hogy a garanciát jóváhagyás után bármikor lehívja.

(273) A megmentésről szóló határozat 51. preambulumbekezdésében a Bizottság szerint a támogatás annyi lehet, amennyi a kötvénykibocsátás névleges összege. A megmentésről szóló határozat 105. és 106. preambulumbekezdéseiben bemutatott tények fényében – a fokozott, kifutásmenedzselt stresszhelyzetre vonatkozó forgatókönyv szerint – [1-3]* milliárd euró és [2-4]* milliárd euró sávba eső likviditási többlet áll fenn, ezért a Bizottság úgy véli, hogy a támogatás összege nem haladja meg a kötvénykibocsátási ár tekintetében a 33. preambulumbekezdés szerinti 7 milliárd euró állami garanciában szerzett 486 millió euró előnyt. A csoport ehhez az előnyhöz jut, ha tevékenységét folytatja. Ha a támogatást nem nyújtották volna és a bank kifutáskezelés alá került volna, a hitelezők vagy részvénytulajdonosok (a PSA csoport) nem jutott volna további előnyhöz.

(274) A Bizottság megjegyzi, hogy az érdekelt felek közül egyedül a Fiat tett észrevételeket a támogatás számszerűsítésére vonatkozóan: a fenti, 191. preambulumbekezdésben közölt becslése szerint legalább 100 bázisponttal meg kell emelni a garancia költségét ahhoz, hogy a piaci feltételekkel összhangban álljon. A Fiat egyik észrevétele a rendelkezésre tartási díj fizetésére vonatkozik. Ezen a ponton a Bizottság hangsúlyozza, hogy, a 272. preambulumbekezdésben kifejtetteknek megfelelően, a támogatástartalom számszerű meghatározása arra a feltevésre épül, hogy a garanciát le fogják hívni, mivel a támogatás a csoport életképességének helyreállításához minimálisan szükséges mértékre korlátozott. Ezenkívül a támogatástartalom a Bizottság becslése szerint nagyobb a Fiat becslése szerinti támogatástartalomnál, még a rendelkezésre tartási díj figyelembe vételével is, mivel a Bizottság becslése szerint a fizetett ár 231 bázisponttal alacsonyabb a piaci árnál, a Fiat becslése szerint pedig az ár 100 bázisponttal alacsonyabb a piaci árnál.

(275) A fentiek alapján a Bizottság levonhatja azt a következtetést, hogy a 7 milliárd euró állami garancia elvileg 486 millió euró támogatást tartalmaz.

8.1.1.3. ***Az előny szelektív természetéről***

(276) Az a tény, hogy a BPF és, ebből következően, a PSA csoport, a garancia kizárólagos kedvezményezettje, bizonyítja az előny szelektív természetét.

8.1.1.4. ***A körülményekről, amelyek között a tagállamok közötti kereskedelem érintve van, és a verseny torzul***

(277) Ami a versenyre és a kereskedelemre kifejtett hatást illeti, nem szabad megfeledkezni arról, hogy a szokásjogi gyakorlat szerint, ha egy vállalkozás olyan ágazatban működik, amelyben több tagállam gyártói versengenek, akkor minden olyan támogatás, amelyet állami hatóságoktól kaphat, befolyásolhatja a tagállamok közötti kereskedelmet, torzíthatja a versenyt, lévén, hogy folyamatos piaci jelenléte akadályozza a többi versenytársat piaci részesedésük növelésében és csökkenti kivitelük fokozásának esélyeit ([41]).

(278) A gyakorlatban a Bizottság elemzése, harmadik felek észrevételei és az elemzők publikációi megerősítették, hogy ez a mechanizmus torzítja a versenyt. Az állami garancia közvetlen hatásként csökkenti a BPF finanszírozási költségét (a kontrafaktuális esethez képest, amelyben a bank nem kap támogatást). Ha pedig finanszírozási költsége csökken, a BPF javítani tud finanszírozási kínálatán, így ösztönözni képes a Peugeot és Citroën márkájú gépjárművek értékesítését. A PSA csoport és a harmadik felek egyöntetűen elismerik és hangsúlyozzák, milyen fontos a gyártó tulajdonában álló (captive) bankok szerepe a gépjármű-értékesítések támogatásában, fejlesztésében.

(279) Észrevételeikben az érdekelt felek hangsúlyozzák a cégtulajdonban álló bank tevékenysége és a gépjárművek értékesítése közötti összefüggést. A GM például kijelenti, hogy a cégbanki finanszírozás „*létfontosságú*”, ez biztosítja a gyártóknak azt a rugalmasságot, amellyel rövid távon képesek reagálni a piaci feltételek változásaira. A Fiat csoport hosszasan taglalja a cégbanki finanszírozásnak a gépjármű-értékesítésre kifejtett hatását. Véleményük szerint három fő hatása van: új ügyfeleket vonz, elősegíti az értékesítési folyamatot és fokozza az ügyfélhűséget. A Fiat idéz egy tanulmányt, amely szerint cégen belüli felmérést végeztek a „Punto” modell népszerűségéről, mivel ezt többé-kevésbé a finanszírozási feltételek (tehát az alacsony kamatok) alakítják. Azok a versenytársak, amelyeknek finanszírozási feltételei nem vonzóak (így például a Peugeot), kevésbé jelentek meg az ügyfelek preferenciái között. Egy másik cégen belüli felmérés szerint, amely az „Eco” sorozatra vonatkozott, a legtöbb felkeresett ügyfél úgy nyilatkozott, hogy nem vették volna meg gépjárművüket (vagy később vették volna meg),

([41]) Konkrét példaként említhető a Bíróságnak a C-305/89 Olaszország kontra Bizottság [1991] számú ügyben 1991. március 21-én hozott ítélete.

ha nem 0 %-os ajánlatot kaptak volna. A Fiat azt a következtetést vonja le ebből, hogy egy cégbank tevékenységének támogatására szánt segély „*azonnali és közvetlen*" hatással van a gépjárművek értékesítésére. A Fiat egy további cégen belüli felmérése szerint a cégbank alkalmazása a márka meglévő ügyfeleire is hatással van, gépjárművük cseréje során. A Fiat márkájú gépjárművet vásárolni szándékozó ügyfelek aránya magasabb az olyan ügyfelek között, akiket korábbi vásárlásuk során a cégbank finanszírozott.

(280) A Fiat cégbanki finanszírozási költség megváltoztatásának hatásával kapcsolatban, számszerű adatok közlése mellett kijelentette, hogy a finanszírozási költség 100 bázispontos emelkedése 5–10 %-kal csökkentené a penetrációs rátát. A Fiatnak az európai piacon az FGA Capital útján szerzett tapasztalata tehát megerősíteni látszik, hogy közvetlen és negatív összefüggés áll fenn a cégbank finanszírozási költsége és penetrációs rátája között. A BPF finanszírozási költségének az állami garancia miatti csökkenése ezért valószínűleg penetrációs rátájának emelkedéséhez vezet.

(281) A Toyota a maga részéről megerősíti, hogy a cégbankok fontos szerepet játszanak az ügyfélhűség erősítésében, s ezzel az értékesítés növelésében: A Toyota úgy ítéli meg, hogy a cégbankok 15 %-kal növelik a hűséget, ám azt mondja, hogy nem tudja számszerűsíteni a finanszírozási költségek 100 bázisponttal történő emelkedésének hatását (bár azt sem mondja, hogy van ilyen hatás egyáltalán).

(282) A harmadik felek észrevételeiből az következik, hogy, ha a cégbank finanszírozási költségei csökkennek, potenciális ügyfeleinek vonzóbb finanszírozási feltételeket tud kínálni. Ezek a versenyképes kölcsönajánlatok közvetlenül befolyásolják a gépjármű-értékesítést, és pillanatnyilag ezeknek az értékesítéseknek a fő tényezőjét jelentik.

(283) A Morgan Stanley 2012. augusztus 21-én megjelent publikációja kifejti, hogy, ha egy gépjárműgyártó pénzügyi üzletága alacsony finanszírozási költségeket élvezhet, akkor az a márka olyan gépjárműveket kínálhat, amelyeknek tulajdonjogának teljes költsége („TCO"-ja) alacsonyabb a versenytársaiénál. Általánosságban ez a tanulmány kimutatja, hogy egy gépjármű tulajdonjogának teljes költségét legfőképpen a gépjárműgyártó cégbankjának finanszírozási költsége határozza meg. ([42]) A vonzó finanszírozási kínálatokon keresztül a cégbank tehát közvetlenül elősegítheti a márkába tartozó gépjárművek tulajdonjogához fűződő összköltség csökkenését. A finanszírozási szükséglet magas a B és C szegmensekben, amelyekben a PS csoport értékesítésének zöme összpontosul.

(284) A Moody's egy 2013. február 5-i tanulmánya ([43]) a cégbankokat „a gépjárműipari csoportok stratégiájának fő összetevőinek" nevezve jellemzi szerepük fontosságát. A tanulmány arra is rámutat, hogy a gazdasági visszaesés és az értékesített mennyiségek csökkenésének időszakaiban a gépjárműipari csoportok jobban hajlanak a cégbankok igénybe vételére értékesítésük ösztönzése céljából. Ezt a konkrét összefüggést figyelembe kell venni az állami támogatás torzítási kockázatának elemzése során is.

(285) A BPF francia hatóságokhoz benyújtott Életképességi Terve szerint a cégbankok szerepe a jövőben négy okból fog növekedni (ld. a 116. preambulumbekezdést).

(286) Az állami garancia ezért tehát közvetlen hatással van a BPF versenyben tanúsított magatartására, és a fenti, 285. preambulumbekezdésben említett Életképességi Tervben említett piaci tendenciák miatt eddig is nagy jelentősége valószínűleg tovább növekszik.

(287) E tekintetben a Bizottság észrevételezi, hogy az Unió területén nagy számban léteznek finanszírozó intézmények, a tagállamok között áramlik a tőke.

(288) A Bizottság ebből azt a következtetést vonja le, hogy a szóban forgó intézkedés a BPF-et versenytársainál jobb helyzetbe hozza a tagállamok között folyó kereskedelem tekintetében.

(289) A Bizottság ezért arra a következtetésre jutott, hogy ez az állami garancia 486 millió euró bruttó összeggel egyenértékű állami támogatásnak minősül. Jóllehet a garancia közvetlen kedvezményezettje a BPF, végső soron az egész csoport hasznát látja, mivel a BPF tevékenysége a csoport fő tevékenységéből származó termékek, azaz a gépjárművek értékesítésének finanszírozása.

([42]) Ld. Morgan Stanley 2012. augusztus 21: „Volkswagen – Olcsóbb a VW saját tulajdonban".
([43]) Ld. a Moody's „Az európai autófinanszírozók minősítésének fő mozgatórugói" címmel 2013. február 5-én közölt tanulmányát.

8.1.2. ÁLLAMI TÁMOGATÁS A PSA CSOPORT RÉSZÉRE AZ 50CO_2CARS K+F PROJEKT VÉGREHAJTÁSÁHOZ

(290) A PSA csoportnak az 50CO_2Cars K+F program megvalósításához nyújtott állami támogatás ([44]) kimeríti az EUMSZ 107. cikke szerinti állami támogatás fogalmát. A francia hatóságok az intézkedésről szerkezetátalakítási támogatásként nyújtottak tájékoztatást.

8.1.2.1. ***Állami források felhasználásáról***

(291) Ez az állami finanszírozás abból a költségvetési előirányzatból származik, amelyet az állam „A jövő gépjárműve" elnevezésű beruházási program keretében az ADEME részére fizetett. Az az állami finanszírozás, amelyet Franciaország nyújt az 50CO_2Cars elnevezésű projekt céljára gyakorlatilag a 2010. március 9-i 2010-237. számú módosító pénzügyi törvénnyel létrehozott, „Befektetés a jövőbe" elnevezésű program részét képezi.

8.1.2.2. ***A gazdasági előny meglétéről***

(292) Azzal, hogy hozzájárul a K+F kiadásokhoz, a támogatás a PSA csoport részére gazdasági előnyt biztosít.

8.1.2.3. ***Az előny szelektív természetéről***

(293) Az intézkedés kifejezetten az 50CO_2Cars K+F projektjének támogatói részére szól, s ezek közé tartozik a PSA csoport is, ezért terjedelme szempontjából nem tekinthető általánosnak.

8.1.2.4. ***A tagállamok közötti kereskedelmet befolyásoló és versenytorzító körülményekről***

(294) Mivel a PSA csoport a gépjárműiparban végzi tevékenységét, amely az Európán belüli kereskedelemre nyitott, az intézkedés befolyásolhatja a tagállamok közötti kereskedelmet, változtathat a PSA csoport versenytársaihoz viszonyított piaci helyzetén és torzíthatja a versenyt a belső piacon.

(295) A Bizottság ezért azt a következtetést vonhatja le, hogy Franciaországtól visszafizetendő előlegek formájában a PSA részére az 50CO_2Cars projekthez biztosított állami juttatás az EUMSZ 107. cikke (1) bekezdésének értelmében állami támogatásnak minősül.

(296) Végezetül a Bizottság tudomásul veszi, hogy a visszafizetendő előlegek az állami támogatás eszközei. Bár az 50CO_2Cars projekt végrehajtásához a PSA csoport részére nyújtott „kölcsön" formájában jelennek meg, e kölcsön visszafizetése továbbra is a K+F program kimenetelétől függ. Mivel a siker vagy sikertelenség esélyei előre nem ismertek, a Bizottság nem tudja kiszámítani a támogatásnak megfelelő bruttó támogatás összeget, amely visszafizetendő előlegek formájában jelenik meg. Ezért a legrosszabb forgatókönyv alapján, vagyis ha nem történik meg a visszafizetés, a Bizottság körültekintő megoldásnak tartja, hogy a visszafizetendő előleg teljes összege legyen a szóban forgó állami támogatás maximuma.

8.2. *AZ ÉRTÉKELÉS JOGALAPJA*

(297) Az EUMSZ 107. cikkének (2) és (3) bekezdése kivételeket határoz meg a 107. cikk (1) bekezdésében megszabott általános összeférhetetlenségi szabályok alól. Az EUMSZ 107. cikk (2) bekezdésében engedett kivételek nyilvánvalóan nem alkalmazhatóak a szóban forgó esetben.

(298) Megmentési célú határozatában a Bizottság ideiglenesen úgy rendelkezett, hogy a támogatás az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdése (b) pontja alapján jogszerű. A Bizottság mindazonáltal úgy ítélte meg, hogy az az állami garancia, amelynek közvetlen célja a BPF likviditási gondjainak megoldása, a PSA csoportnak is előnyt biztosít. Ezt a véleményt a francia hatóságok sem vitatták. A Bizottság azt is hangsúlyozta, hogy a banki leányvállalat likviditási gondjai a csoport szerkezeti problémáiból adódnak. Ezzel összefüggésben a francia hatóságok vállalták, hogy a PSA csoport egésze részére „A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatással" összhangban álló szerkezetátalakítási programot terjesztenek elő, amely a BPF életképességét is biztosítja. Kötelezettségvállalásukkal összhangban a francia hatóságok életképességi tervet készítettek a BPF részére és szerkezetátalakítási tervet a PSA csoport részére.

([44]) A finanszírozásról szóló első tájékoztatás szerint (24,5 millió euró összeget kitevő) támogatások és (61,4 millió euró értékű) előlegek formáját ölti. Szem előtt tartva, hogy azok a kompenzációs intézkedések, amelyeket a francia hatóságok javasoltak (és amelyeket a fenti, 256. preambulumbekezdés ír le), végső soron 85,9 millió euró visszafizetendő előleg formáját ölti.

(299) A BPF életképességi programját a Bizottságnak az életképesség helyreállításáról és a pénzügyi szektorban a jelenlegi válság során az állami támogatásokra vonatkozó szabályokkal összhangban végzett szerkezetátalakítási intézkedésekről szóló közleményének 2. szakasza fényében kell értékelni ([45]).

(300) A Bizottság megmentési határozatának 84. perambulumbekezdésében már állást foglalt amellett, hogy a szerkezetátalakítási tervet az EUMSZ 107. cikkének (3) bekezdés (c) pontja és, különösen, „A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás" tükrében kell vizsgálni. Mindenki egyetért abban, hogy a támogatás juttatása egy vállalkozás hosszú távú életképességének helyreállítása céljából történt, ezért meg kell felelnie a „A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás"-nak, amely az értékelés jogalapját képezi. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy erre a következtetésre nincs hatással az a tény, amely szerint a szerkezetátalakítási terv keretében kilátásba helyezett támogatás egy része a K+F projekthez biztosított támogatás formáját ölti. A szerkezetátalakítási programban szereplő K+F dimenzió akkor fogadható el, ha a tervezett tevékenységek valóban szükségesek a cég életképességének helyreállításához és a szerkezetátalakítási program valamennyi eleme (a K+F erőfeszítések is) megfelel „A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás" feltételeinek.

(301) Ezenkívül, „A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás" 21. pontjával összhangban azok a feltételek, amelyeknek értelmében egy nehéz helyzetben lévő vállalkozás K+F tevékenységének juttatott állami támogatás elfogadható, nem kerülhetik meg a biztos pénzügyi helyzetű vállalkozásokra vonatkozó szokásos jogszabályok elveit.

(302) A Bizottság megjegyzi, hogy a jogalapválasztást egyetlen érdekelt fél sem bírálta.

8.3. *A VÁLLALKOZÁS JOGOSULTSÁGA A SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TÁMOGATÁSRA*

(303) A szerkezetátalakítási támogatás elnyeréséhez a vállalkozásnak először is „A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás" 2.1. pontjának meghatározása szerint nehéz helyzetbe került vállalkozásnak kell minősülnie.

(304) Az eljárás megindítására vonatkozó határozat 150. preambulumbekezdésében a Bizottság megjegyezte, hogy a PSA csoport „A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás" 11. pontja értelmében tekinthető nehéz helyzetbe kerültnek. A szóban forgó esetben nyilvánvalóak voltak a vállalkozás nehéz helyzetére utaló szokásos jelek: növekvő veszteségek, zuhanó forgalom, kapacitásfelesleg, a bruttó önfinanszírozási marzs csökkenése és a piaci részesedés zsugorodása. Ezenkívül az a tény, hogy a BPF nem tudta 2013–2016. évi finanszírozási tervét állami garancia nélkül végrehajtani, már önmagában is elegendő bizonyíték arra, hogy a csoport nem tudja saját forrásból vagy a tulajdonosaitól/részvényeseitől kapott, illetve a piaci forrásokból származó pénzeszközökkel talpra állni.

(305) Ezért az eljárás megindítására vonatkozó határozat 151. preambulumbekezdésében a Bizottság azt a következtetést vonta le, hogy a PSA csoport „A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás" 2.1. pontja értelmében nehéz helyzetbe kerültnek tekinthető.

(306) A nevezett határozat 152. preambulumbekezdésében a Bizottság észrevételt tett arra vonatkozóan is, hogy sem a PSA csoport, sem a BPF nem újonnan alakult cégek, s mivel a kedvezményezett egy cégcsoport, a vállalkozás nehézségei nem tekinthetők a csoporton belüli önkényes költségallokáció eredményének. Amint a francia hatóságok leszögezték, a csoport nehézségei a csoportra sajátosan jellemző okoknak és a gépjárműpiac európai hanyatlásának voltak köszönhetők.

(307) Ezért a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nem kell felülvizsgálnia az eljárás megindítására vonatkozó határozat értékelését „A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás" 11–13. pontjában felsorolt kritériumok szerinti jogosultság vonatkozásában. A Bizottság megjegyzi, hogy ezt a pontot egyik érdekelt fél sem vitatta.

(308) Következésképpen a Bizottság úgy gondolja, hogy „A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás" 2.1. szakaszában megállapított feltételek teljesülnek.

([45]) HL C 195., 2009.8.19., 9. o.

8.4. *A HOSSZÚ TÁVÚ ÉLETKÉPESSÉG HELYREÁLLÍTÁSA*

8.4.1. A PSA CSOPORT SZERKEZETÁTALAKÍTÁSI TERVE

(309) Mivel helyzete tovább romlott, a PSA csoport a „Rebound 2015" („Fellendülés 2015") elnevezésű program keretében már 2012-től kezdve tett intézkedéseket a csoport hosszú távú életképességének helyreállítására. Ezek közé tartoztak a csoport B szegmensbeli kapacitásfeleslegének csökkentésére irányuló intézkedések, valamint a tervezett megtakarító intézkedések. A Rebound 2015 keretében a tervek szerint:

a) átszervezik az ipari bázist Franciaországban és csökkentik a szerkezeti költségeket, ezeknek becsült hatása a 2012. július 12-i bejelentés szerint 600 millió euró. A tervek szerint 2014-ben megszüntetik a gyártást Aulnay-ban, a Rennes-i üzem ipari bázisát átalakítják, mind az aulnay-i, mind a rennes-i üzemben felújítási munkákat végeznek, valamint módosítják a csoport szerkezetét.

b) amikor befejeződik az Oroszországban, Latin-Amerikában és Kínában végrehajtott befektetések kapacitásnövelése, 2013-tól kezdve 550 millió EUR összeggel csökkentik a beruházási ráfordításokat.

c) 350 millió euróval csökkentik az előállítási költségeket, elsősorban a GM-mel kötött szövetség segítségével, ezeknek a nyereségeknek a fele azokból a kezdeti szinergiákból adódik, amelyeket a szövetség keretében működő beszerzési rendszer biztosít, a másik fele pedig az egységtervezési és termelési költségekre vonatkozó akciótervekből.

(310) Az eljárás megindítására vonatkozó határozatában a Bizottság két szempontból kételkedett az életképesség helyreállásában.

a) Először is, a Bizottság úgy vélte, hogy a piaci növekedésre vonatkozó feltevések túlságosan optimistáknak bizonyulhatnak.

b) Másodszor: a Bizottság ellenőrizni kívánta, mennyiben segítheti az $50CO_2$Cars projekt az életképesség helyreállását.

8.4.1.1. ***A piaci növekedésre vonatkozó feltevésekről***

(311) Az érdekelt felek észrevételeikben egyetértenek abban, hogy fontos az *IHS Global Insight* piaci trendekre vonatkozó előrejelzéseinek alkalmazása. Különösen a Fiat észrevételei erősítik meg és igazolják, hogy ez a pénzügyi előrejelzések legfőbb forrása a gépjárműgyártók részére.

(312) A Bizottság megjegyzi azonban, hogy ezek az előrejelzések optimistábbak, mint más forrásokéi, például a Standard & Poor előrejelzései ([46]).

(313) A Bizottság véleménye szerint az árbevételre vonatkozó előrejelzéseket azért frissítették az eljárás megindítására vonatkozó határozat időpontjától, mert kétségeit fogalmazta meg a Franciaország által ismertetett előrejelzések megbízhatóságával kapcsolatban az előzetes vizsgálati szakaszban. Bár az árbevétel alacsonyabb, a beruházás ráfordításait nem csökkentették a frissített piaci előrejelzésekben, éppen ezért, az nem lesz kedvezőtlen hatása a jövőbeli árbevételekre.

(314) A középértéken alapuló előrejelzésekben észlelhető lehetséges különbségeket azoknak a következményeknek az összefüggésében kell elemezni, amelyeket a PSA-nak arra a képességére gyakorolhat, hogy kedvezőtlen körülmények között is folytatni tudja a tevékenységét. A csoport nehézségei, ami az állam beavatkozásához vezetett, a BPF-nek azon a képességének tulajdoníthatók, hogy megfelelően tudja önmagát refinanszírozni a piacokon annak érdekében, hogy finanszírozni tudja a csoport gépjármű-értékesítéseket. Franciaország még azt követően sem tájékoztatta a Bizottságot, hogy a csoportnak nincs elegendő saját tőkéje, amikor a 2012. december 31-i elszámolásokban 3 888 millió euró szerepelt a gépjárműüzletág értékcsökkenésének teljes összegeként. A Bizottság véleménye szerint a csoport vizsgálatainak a csoport kedvezőtlen forgatókönyvek szerinti nettó ipari adósságának szintjére kellene koncentrálniuk.

(315) A Bizottság kétségeit a csoport életképességének helyreállításával kapcsolatban eloszlatta Franciaországnak a fenti, 7.1. szakaszban ismertetett kötelezettségvállalása, miszerint a PSA-nak megfelelő intézkedéseket kell hozni, amelyek ellensúlyozni tudják az értékesítés kedvezőtlen alakulásából eredő cash flow-hiányt, amely annak a kockázatát hordozza, hogy a PSA nettó adóssága letér a pályájáról. Az adósság […]* szintje így […]* milliárd

([46]) A „For Global Automakers, The Riad HEAD Variás rom Régión Tó Régión" („A globális gépjárműgyártók előtt álló út minden régióban másképp kanyarog" című, 2013. április 24-i jelentés előrejelzése szerint 2018 előtt az európai piac, ami a volument illeti, nem tér vissza a 2011. évi szinthez. Ezzel ellentétben, az IHS előrejelzései szerint ez 2014-ben következik be.

euróra csökkent, ami összhangban áll az elemzők jelenlegi előrejelzéseivel. A kötelezettségvállalás a csoportra bízza nettó adóssága stabilizálása legmegfelelőbb módszerének kiválasztását. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy Franciaország bejelentési kötelezettséget vállalt arra az esetre, ha a korrekciós intézkedések kudarcot vallanak, illetve, ha a nettó adósság két egymást követő évben magasabb annál, amit célként meghatároztak.

(316) E megfontolások alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy az eljárás megindítására vonatkozó határozatban az életképesség helyreállításával kapcsolatban megfogalmazott kételyei eloszlottak.

8.4.1.2. ***Az 50CO_2Cars projekt szerepe a PSA életképességének helyreállításában***

(317) Az eljárás megindítására vonatkozó határozat 167. preambulumbekezdésében a Bizottság arra vonatkozóan fogalmazott meg kérdést, milyen szerepet játszik majd az 50CO_2Cars projekt a PSA csoport átszervezésében és életképességének helyreállításában.

(a) **Előzetes észrevétel az eljárás megindítására vonatkozó határozatban javasolt és Franciaország által vitatott elemzési módszerről**

(318) A 152. preambulumbekezdésből kiderül, hogy a francia hatóságok vitatják a Bizottságnak által az eljárás megindítására vonatkozó határozatban javasolt, annak igazolására irányuló módszert, szerepet játszik-e az 50CO_2Cars projekt a PSA életképességének helyreállításában és, adott esetben, milyen mértékben. Franciaország véleménye szerint az előzetes vizsgálatot követően a Bizottság kétségeinek alapja az az előfeltevés volt, hogy az 50CO_2Cars projektre „csupán annyiban lehet szükség a PSA csoport életképességének helyreállításában, amennyiben segítségével a csoport „le tudja dolgozni" versenytársaihoz viszonyított lemaradását a K+F területen". A Bizottság módszerének van egy „jogilag új" kritériuma is, amelynek szükségességét a francia hatóságok vitatják, mivel nekik az a benyomásuk, hogy elegendő egyéb felsorakoztatott érv szól amellett, hogy az 50CO_2Cars projekt pozitív szerepet játszik majd a csoport életképességének helyreállításában.

(319) A Bizottság vitatja, hogy az általa az eljárás megindítására vonatkozó határozatban javasolt módszer összefoglalható-e ily módon és az alábbi észrevételeket teszi.

(320) A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás 17. pontja szerint „A szerkezetátalakítás […] egy megvalósítható, koherens és távlati tervre épül, amely helyreállítja a vállalkozás hosszú távú életképességét". „A vállalkozás tevékenységének hatékonyabb alapokon történő átszervezésének és ésszerűsítésének" célja többféle intézkedés alkalmazását jelentheti:

— „a veszteséges tevékenységektől való visszavonulás";

— „azoknak a tevékenységeknek az átszervezése, amelyek ismét versenyképessé tehetők";

— „új és életképes tevékenységek irányában végrehajtott diverzifikáció".

(321) A Bizottság véleménye szerint ez a harmadik pillérként megjelenő „diverzifikáció" igazolja a leginkább a K+F tevékenység bevonását a szerkezetátalakítási tervbe. Ennek oka abban keresendő, hogy a nehéz helyzetben lévő vállalkozásnak innováció alkalmazásával kell segíteni, hogy új és életképes tevékenységet találjanak, amelyekkel termelésük új fókuszt kaphat.

(322) A francia hatóságok (fenti, 149. preambulumbekezdésben összegzett) észrevételeiből az a következtetés vonható le, hogy osztják ezt a véleményt és álláspontjuk szerint a K+F folyamatos beruházás segíthet a nehéz helyzetben lévő vállalatnak, hogy „*helyreállítsa hosszú távú életképességét*". A Bizottság véleménye szerint, azonban, a Franciaország által, a 149. preambulumbekezdés fenti, 30. lábjegyzetben idézett előzmények nem relevánsak. Valójában nem olyan estekre vonatkoznak, ahol, mint a szóban forgó ügyben is, a szerkezetátalakítási terv részét képező K+F projekt megvalósítás valószínűleg pozitív szerepet játszik egy nehéz helyzetben vállalkozás életképességének helyreállításában; inkább olyanok, amelyek esetében, a Bizottság szerint, az életképesség helyreállításához „meglévő" tudásból származó termékek bevezetésére van szükség (nem K+F-ből megszerzett tudás). A Bizottság 2004. december 1-jén kelt határozatának (Állami támogatás – Franciaország – Société Bull, C-504/03. sz. ügy) 51. preambulumbekezdéséből tehát az következik, hogy a szerverek új generációja, amelynek szerepét – árbevétel és működési marzs szempontjából – „rendkívül fontos"-nak ítélték, az Intel tulajdonát képező technológiára támaszkodott, nem arra, amelyet a támogatás kedvezményezettje fejlesztett ki. Hasonlóképpen, a Bizottság 2001. július 3-án kelt határozatának (Állami támogatás – Spanyolország – Société Bull, C-33/98. sz. ügy) 98. preambulumbekezdése megállapítja, hogy a NewCo-nak már meglévő technológia segített lefedni a az új spanyol piaci szegmenst. Végül pedig, a Bizottság nem látja a 2004. február 18-án kelt határozata (Állami támogatás –

Németország – Bankgesellschaft Berlin AG, C-28/02. sz. ügy) 236. preambulumbekezdésének relevanciáját, amiből az következik, hogy a Bizottság nem tudta perdöntő módon megítélni„az új termékek és az új értékesítési csatornák" szerepét a nehéz helyzetben lévő bank életképessége helyreállításának összefüggésében.

(323) A Bizottság azt is hangsúlyozni kívánja továbbá, hogy ezt a célt nem célszerű összekeverni a nem nehéz helyzetben lévő vállalkozásoknak nyújtott állami támogatás egyéb típusai segítségével, a K+F és az innováció ([47]) eredményeinek megismertetése érdekében végzett promóció nagyon is eltérő céljával. Ebben a vonatkozásban „A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás" 20. pontja egyértelműen megállapítja:

> „Mivel puszta léte van veszélyben, a nehéz helyzetben lévő vállalkozás nem tekinthető egyéb közérdekű célkitűzések elősegítésére alkalmas eszköznek addig, ameddig életképessége nem biztosított. Ezért a Bizottság úgy véli, hogy a nehéz helyzetben lévő vállalkozásoknak nyújtott támogatás csak akkor járulhat hozzá a gazdasági tevékenységek fejlesztéséhez oly módon, amivel nem befolyásolja hátrányosan a kereskedelmet a közös érdekkel ellentétes mértékben, ha betartják az ezen iránymutatásban megállapított feltételeket…"

(324) A Bizottság véleménye szerint ugyanaz a támogatás nem szolgálhat eredményesen két különböző célt, és éppen ezért valamely tagállam által szerkezetátalakítási terv részeként nyújtott támogatás célja – még akkor is, ha a tagállam azt állítja, hogy valószínűleg pozitív hatása lesz a K+F előmozdítása szempontjából – a kedvezményezett életképességének helyreállítása kell, hogy legyen. Kompatibilitását ennek a prioritásként kezelt célnak a tükrében kell vizsgálni.

(325) Ezenkívül, amennyiben K+F beruházásról van szó, a tagállamnak bizonyítania kell, hogy a támogatott tevékenységek összhangban állnak a szerkezetátalakítási terv többi részével (és szükség van rájuk a sikerhez). A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás 45. pontja szerint:

> „Semmilyen támogatás nem fordítható olyan új beruházás finanszírozására, amely nem elengedhetetlen a vállalkozás életképességének helyreállításához."

(326) Annak megítélése tekintetében, hogy az 50CO_2Cars projekt jelentette K+F a nehéz helyzetben lévő vállalkozás életképességének helyreállítását célzó belső intézkedés-e (vagy sem), amelyet adott esetben a szerkezetátalakítási terv részévé lehet tenni („A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás", 35. pont) a Bizottságnak az eljárás megindítására vonatkozó határozat 186–217. preambulumbekezdésében foglalt érvelése összhangban van „A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás" 36. pontjával, amely egyértelműen megállapítja, hogy „a vállalkozást nehéz helyzetbe hozó körülmények" alapján kell megítélni, hogy megfelelőek-e a javasolt intézkedések. Ezért az eljárás megindítására vonatkozó határozatban a Bizottság egymást követően az alábbiakat vizsgálta meg:

a) a 168–192. preambulumbekezdésben: valószínűsíthető-e, hogy az 50CO_2Cars projekttel „ledolgozható" a PSA csoport lemaradása a K+F területen, amelyet a francia hatóságok a csoport egyik strukturális problémájaként említettek meg a 16. preambulumbekezdésben.

b) a 193. és a 194. preambulumbekezdésben: valószínűsíthető-e, hogy az 50CO_2Cars projekt segítségével a PSA csoport ésszerűsíteni tudja ipari bázisát és költségszerkezetét, különösképpen a munkaerő árát, mivel ezeket ismertették a PSA csoport további szerkezeti hátrányaiként a 15. preambulumbekezdésben;

c) a 208–217. preambulumbekezdésben: valószínűsíthető-e, hogy az 50CO_2Cars projekttel érintett új lágy hibridizációs technológiák megoldják a PSA nehézségeit nemcsak rövid távon (az európai piacnak az eljárás megindítására vonatkozó határozat 11. preambulumbekezdésben említett zsugorodása), hanem hosszú távon is (az eljárás megindítására vonatkozó határozat 14. preambulumbekezdésben említett „ollóhatás");

(327) Az eljárás megindítására vonatkozó határozat alapjául tehát a francia hatóságok által említett tényezők mint a vállalkozás nehézségeit okozó körülmények szolgáltak az előzetes vizsgálat szakaszában. A Bizottság semmiképpen sem katalógusszerűen sorolta fel a halmozott, illetve egymást kölcsönösen kizáró okokat, amivel lehetővé tette, hogy igazolni lehessen, „alkalmas"-e (vagy sem) az 50CO_2Cars projekt a csoport szerkezetátalakítására.

([47]) A fenti, 39. preambulumbekezdésben tett megjegyzés szerint a K+F+I keret nem vonatkozik a nehéz helyzetben lévő vállalkozásokra, amelyek ráadásul a szerkezetátalakítás teljes tartama alatt ki vannak zárva, amint azt „A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás" 16. pontja egyértelműsíti:„Amint létrehoztak egy olyan szerkezetátalakítási vagy felszámolási tervet, amelyhez támogatást igényeltek, illetve annak megvalósítása folyamatban van, bármilyen további támogatás szerkezetátalakítási támogatásnak tekintendő."

(328) Tény azonban, hogy az előzetes vizsgálati szakaszban a francia hatóságok nem a PSA csoport életképessége helyreállításának egyik akadályaként említették azt a piaci irányt, miszerint a dízelüzemű járműveket benzinüzeműekkel cserélik fel (az eljárás megindítására vonatkozó határozat 210. preambulumbekezdésében megemlítve, majd a fenti, 147. preambulumbekezdésben ismételten megemlítve), hanem pusztán háttérmagyarázatként hozták fel, noha az eljárás megindítására vonatkozó határozat 214. preambulumbekezdése alapján, „a PSA által végzett piackutatás szerint […] megnyílik a piac a gazdaságos (takarékos) dízel hibrid rendszerek előtt".

(329) A formális eljárás célja az volt, hogy lehetővé tegye a tagállam részére mindazoknak a bizonyítékoknak a felsorolását, amelyeket szükségesnek lát a vizsgált támogatás indokoltságának igazolásához. A francia hatóságok így is cselekedtek ebben az ügyben.

b) **Annak vizsgálata, hozzájárul-e az 50CO_2Cars projekt a PSA csoport szerkezetátalakításához**

(330) A francia hatóságok (fenti, 147–151. preambulumbekezdésben összefoglalt) észrevételei szerint az 50CO_2Cars projekt célja, hogy olyan technológiával foglalkozzék, amelyik „vállalható" költséggel csökkenti a dízelüzemű motorok fogyasztását és CO_2-kibocsátását.

i) *A PSA csoport strukturális nehézségei megoldásához való hozzájárulás*

(331) A dízelüzemű motorok értékesítésében tapasztalt, lefelé irányuló trend visszafordítása: Az eljárás megindítására vonatkozó határozatban a Bizottság arra kérdezett rá a 211. preambulumbekezdésben, hogy a dízel hibrid technológiába történő K+F beruházás összhangban áll-e a szerkezetátalakítási tervvel, tekintve, hogy a legújabb piaci trend (amely várhatóan folytatódik) szerint a dízelüzemű motorok helyett a benzinüzeműek értékesítése figyelhető meg.

(332) Ezzel a kérdéssel kapcsolatban, a Franciaország részéről a fenti, 148. preambulumbekezdésben ismertetett indoklásból az derül ki, hogy – figyelembe véve a PSA gyártóbázisának jelenlegi szerkezetét (amely főként a 2012. évi európai értékesítések [60-80]* %-át kitevő dízelüzemű járművekre összpontosít) – a dízelüzemű gépjárművek benzinüzeműekkel való cseréjének piaci trendjére való reagálás stratégiája rövid és középtávon kevésbé releváns a csoport életképességének helyreállítása szempontjából, mint egy „proaktív" stratégia. A Bizottság ebben a vonatkozásban megjegyzi, hogy a fenti, 203. preambulumbekezdésben tett észrevételeiben a Toyota megjegyzi, hogy lehet piaca a dízel hibrid járműveknek, azonban kisebb lesz, mint a benzin hibrideké a dízeltechnológia járulékos költségei miatt. Ebben a vonatkozásban a „vállalható" költségű dízel hibrid megoldás, amely az 50CO_2Cars projekt célja, a projekt sikeressége esetén segíthet ellensúlyozni a dízelüzemű gépjárművek értékesítésében a PSA csoport részéről jelenleg tapasztalt csökkenést. Hosszabb távon, ha az eddig látott mögöttes trendek folytatódnak (azzal az eredménnyel, hogy a benzinüzemű hibridek értékesített darabszáma meghaladja a dízelüzemű hibridekét), ahogyan az a Toyota előrejelzésében szerepel, az 50CO_2Cars projektben szereplő alkatrészek elemeit benzinüzeműre kell átállítani.

(333) Ezért a Bizottság egyetért a francia hatóságokkal abban, hogy a PSA stratégiája egy olyan technológia kifejlesztésére, amelyik helyre tudja állítani a dízelüzemű motorok környezeti imázsát és a fogyasztók szemében gazdasági szempontból vonzóvá tudja tenni őket– főként Európában –, javíthatná a PSA csoport ipari bázisának rövid és középtávú jövedelmezőségét, így helyreállítani annak életképességét a szerkezetátalakítási terv megvalósítása során.

(334) A K+F terén tapasztalható lemaradás ledolgozása Noha a francia hatóságok nem tekintik relevánsnak ezt a kritériumot, a fenti, 152. c) preambulumbekezdésből az derül ki, hogy az 50CO_2Cars projekt segítségével ledolgozható lenne a csoportnak a K+F terén tapasztalható lemaradása, különösen a vállalt technológiai innovációs tevékenységek termelékenységének (az ADEME által támogatott kutatási konzorcium forrásainak összevont kezelése), bizonyos gépjárműalkatrészek (különösen a hajtómű) szabványosítása, a dízelüzemű motorok üzemanyag-fogyasztásának és kibocsátásának csökkenése és a duplakuplungos sebességváltó szempontjából. Ezeknek az erőfeszítéseknek az a céljuk, hogy a hibrid technológiát „vállalhatóbbá" tegye a fogyasztók szemében, mivel – gyártási költségek és energiafelhasználás tekintetében – a hibrid hajtómű architektúrája nagyrészt szabványosítva és optimalizálva lesz.

(335) A fenti, 184. preambulumbekezdésben a GM kiemeli, hogy a gyártók között széles körben folyik a gázkibocsátást csökkentő technológiai projektek megvalósítása és a fenti, 189. preambulumbekezdésben a Fiat megerősítette, hogy az európai szabályozásban előírt CO_2-kibocsátási szabványok minden gyártónak kihívást jelentenek, amelyre válaszolniuk kell. A Toyota, a maga részéről, azon a véleményen van, hogy a környezeti technológiák fejlődése kulcsfontosságú tényező lesz a gyártók értékesítési volumenének meghatározó tényezője lesz (lásd a fenti, 203. preambulumbekezdést). Egy, az üzemanyagfogyasztás/CO_2-kibocsátás terén tapasztalható „technológiai burjánzás"-sal jellemezhető környezetben és szem előtt tartva, mennyire nehéz a jelenleg folyó kutatás jövőbeli

csatornáira előrejelzést adni, a Bizottság mindazonáltal úgy véli, hogy valamely szerkezetátalakítás terv sikerének egyik mércéje valószínűleg abban rejlik, hogy a nehéz helyzetben gépjárműipari gyártók megőriznek-e bizonyos fokú technológiai ambíciót. A K+F területén tapasztalható lemaradás teherként nehezedik rá az értékesítések rövid/középtávú fellendülésének kilátásaira és így az életképesség helyreállításának esélyeire is.

(336) A fenti észrevételek tükrében a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy az 50CO_2Cars projekt valószínűleg segít megoldani a PSA csoport strukturális hátrányait.

ii) *Az ipari bázis igazítása a lágy hibrid technológia jelentette kérdésekhez*

(337) Az eljárás megindítására vonatkozó határozatban a Bizottság azt a kérdést tette fel, hogy a lágy hibrid technológia kialakítására lekülönített források összhangban állnak-e a szerkezetátalakítási tervben szerepelő kapacitásracionalizálásnak.

(338) A fenti, 154. preambulum szerint, az 50CO_2Cars projekthez szükséges ipari beruházás és különösen a termelési kapacitásnak az új dízelüzemű motorokhoz és a hibrid rendszerhez történő hozzáigazítása a szerkezetátalakítási terv időszaka alatt tervezett teljes beruházásnak csak egy része. Pénzügyi hatása is szerepel a francia hatóságok által szolgáltatott adatok között. Végül pedig a sebességváltók tekintetében a Bizottság egyetért a francia hatóságokkal abban, hogy – amennyiben az 50CO_2Cars projekt sikeresnek bizonyul – a jelenleg a japán beszállítóknak kiszervezett termelés visszaszervezése segít majd helyreállítani a PSA életképességét marzsának helyreállításával, továbbá azzal, hogy megszabadul a logisztikai költségektől és az árfolyamkockázattól is.

(339) E tényezők alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy a PSA ipari bázisának igazítása a lágy hibridizáció jelentette kérdésekhez szerves része a csoport szerkezetátalakítási módszerének és életképessége helyreállításának.

iii) *A vállalkozás irányváltása új és életképes tevékenységek irányába*

(340) A Fiat (fenti, 189. preambulumbekezdésben összegzett) észrevételeiben lényegében véve azt jegyzi meg, hogy az 50CO_2Cars projekttel megcélzott motor technikailag „megvalósítható", de fennáll annak a kockázata, hogy megemeli azoknak a járműveknek a fajlagos költségét, amelyekbe azt beépítik, aminek következtében a kifejlesztett technológia tömeges forgalmazása (értékesítése) gazdaságilag kivitelezhetetlen.

(341) Ezzel kapcsolatban a Bizottság megjegyzi, hogy a teljes hibrid technológiák jelenlegi magas árában rejlik annak magyarázata, miért csak a luxuskategóriás járművek piacán vezetik be őket („prémiumkategóriás gépjárművek"). A PSA stratégiájának és az ahhoz kapcsolódó K+F lépéseknek éppen az céljuk, hogy olyan hibrid technológiát találjanak, amelyek jobb költség-/teljesítménykompromisszumra képesek, mint a jelenleg elérhető megoldások: a CO_2-kibocsátást, az egyenértékű nem hibrid járművekével összehasonlítva [10-20]* %-kal csökkenti a HY425-énél [70-80]* %-kal alacsonyabb költségen.

(342) Az eljárás megindítására vonatkozó határozat 216. preambulumbekezdésében a Bizottság ugyanakkor kifogásolta, hogy a PSA csoport értékesítési és jövedelmezőségi adatai alapján nem tudja értékelni az új lágy hibrid technológiák hatását, s kijelentette, hogy szeretné megkapni azokat a szokásos pénzügyi mutatószámokat, amelyekkel az ilyen típusú K+F beruházás helytállóságát (megfelelő volát) elemzik, továbbá a projekt jövedelmezőségét befolyásolni képes kockázatok elemzését.

(343) A fenti, 150. preambulumbekezdésben foglaltak szerint, a szerkezetátalakítási terv összefüggésében, az 50CO_2Cars projekthez nyújtott egyedi (speciális) állami támogatás hiánya arra kényszerítené a PSA-t, hogy „kontrafaktuális" projekt hajtson végre, ami abból állna, hogy a K+F beruházásokat a CO_2-kibocsátásról szóló

szabályozásban bekövetkezett változásoknak való megfeleléshez szükséges minimumra csökkentené. A francia hatóságok által a fenti, 155(b) preambulumbekezdés 15. táblázatában bemutatott pénzügyi mutatószám „differenciális" nettó jelenérték, amely, ellentétben a „szokásos" nettó jelenértékkel (amely megegyezik a beruházás által generált negatív és pozitív cash flow-k jelenértékével), nem teszi lehetővé a beruházás belső (jellegéből fakadó) jövedelmezőségének megítélését. Segítségével inkább két beruházás, jelen esetben az (állami támogatású vagy támogatás nélküli) 50CO_2Cars projekt (és a kontrafaktuális projekt, jövedelmezősége közötti eltérés becsülhető meg.

(344) Annak tükrében, hogy az alkalmazott diszkontrátától ([10-13]* %, illetve [13-15]* %) függetlenül a kontrafaktuális projekt nettó jelenértéke mindig magasabb, mint az állami támogatásban nem részesülő 50CO_2Cars projekt ([60-100]* millió euró az elektromos duplakuplungos sebességváltó esetében és [20-70]* millió a segédberendezés-burkolat esetében), a francia hatóságok azt a következtetést vonják le, hogy támogatás nélkül a vállalkozást természetesen inkább az alternatív, nem pedig az 50CO_2Cars projekt megvalósítására „bátorítanák". A Bizottságot azonban nem győzte meg ez az érvelés, s rámutat arra, hogy logikusan az adódnék, hogy a francia hatóságok részéről a vállalkozások finanszírozási feltételei jelenlegi bázisainak a lehető legmegfelelőbb figyelembe vételét követően megállapított [13-15]* % diszkontrátán, noha a [10-13]* % tűnik az általánosan alkalmazott rátának, amellyel beruházásának jövedelmezőségét méri, a PSA is nagyobb valószínűséggel választaná a kontrafaktuális, mint az 50CO_2Cars projektet, mivel komponensei közül kettőnek a relatív jövedelmezősége nagyobb lenne. [50-60]* millió euró az elektromos duplakuplungos sebességváltó és [20-30]* millió euró a segédberendezés-burkolat esetében.

(345) Röviden, a Bizottság úgy látja, hogy

a) először: a javasolt „differenciális" mutatóból levonható következtetések túlságosan is *ad hoc* feltételezések függvényei a „differenciális" nettó jelenérték számítására alkalmazott diszkontrátával összefüggésben.

b) másodszor: a mutatószám szerkezete nem teszi lehetővé, hogy gazdaságilag értékelni lehessen az 50CO_2Cars projektnek a csoport értékesítéseire és pénzügyi kilátásaira gyakorolt összhatását. Mindössze az 50CO_2Cars projekt megvalósításával realizált nyereséget (és felmerült költségeket) lehet összehasonlítani – fokozatos jelleggel – azzal, amit, egyedül két komponensre vonatkoztatva, a kontrafaktuális projekttel lehetne elérni.

(346) Ezért tehát azokkal a pénzügyi mutatókkal, amelyeket Franciaország bemutatott, nem lehet értékelni az 50CO_2Cars projekttel érintett lágy hibrid rendszer hatásait. A Bizottság észrevételezi, hogy, a kontrafaktuális projekttel ellentétben, az 50CO_2Cars projekt segítségével a PSA meg tudja oldani jó pár jelenlegi strukturális hátrányát: segít az alkatrész-szabványosításban és segít „ledolgozni" a csoport K+F területen fennálló hátrányát. A kontrafaktuális projekt korlátosabb terjedelme nem képes erre. Ezenkívül a kizárólag a CO_2-kibocsátásra vonatkozó szabályozásoknak megfelelni kívánó kontrafaktuális projektben előre jelzett, fokozatosan kialakuló fejlemények, minden valószínűség szerint, nem tudnak kellő eredményességgel felvenni a harcot a dízelüzemű járművek értékesítésében a csoport által jelenleg tapasztalt csökkenéssel. Végezetül pedig annak érdekében, hogy az egyes projektekhez szükséges források és a szerkezetátalakítási terv többi részének koherenciáját értékelni lehessen, a Bizottság összehasonlította az 50CO_2Cars projekt teljes költségét (azaz a fenti, 41. preambulumbekezdés 4. táblázata szerinti [300-400]* millió) azzal a többletköltséggel és szektorkockázatokkal, amelyekkel a kontrafaktuális járna következményeként. Az ebből a fejlesztésből eredő marzsvesztés nem elhanyagolható, becsült nagysága, a fenti, 148. preambulumbekezdés szerint [500-700]* millió euró.

(347) Röviden, tehát, a Bizottság úgy látja, hogy – a kontrafaktuális projektben előre vetített fokozatos javulással ellentétben – az 50CO_2Car projektben ismertetett technológiai haladás, amennyiben a projekt sikeresnek bizonyul, növekedési tartalékot biztosíthat a PSA részére most és 2020-ban, mivel segítségével a PSA csoport „diverzifikálni tud új és életképes tevékenységek felé". Éppen ezért az 50CO_2Cars projekt valószínűleg nagyobb szerepet játszik a csoport életképességének helyreállításában, mint a kontrafaktuális projekt.

iv) *Részleges következtetés az 50CO_2Cars projektnek a PSA csoport szerkezetátalakításához való hozzájárulásáról*

(348) A megelőző vizsgálat azt mutatja, hogy az 50CO_2Cars projekt a szerkezetátalakítási terv elemeként pozitívan járul hozzá a PSA csoport életképességének helyreállításához: A megvalósításához szükséges ipari bázis adaptálása összhangban áll szerkezetátalakítási stratégiájával és rendelkezésre álló forrásaival, s amennyiben sikeresnek bizonyul, a projekt nemcsak a vállalkozás strukturális nehézségeinek (a dízelüzemű motorok európai értékesítéseiben bekövetkező változásoknak való kitettsége és egyes K+F területeken megfigyelhető elmaradása) hatásait korrigálja, hanem lehetővé teszi a csoport termelésének diverzifikálását is „új és életképes" tevékenységek felé, amelyek növekedési tartalékot jelentenek a 2020-ig terjedő időszakra.

8.4.2. A BPF ÉLETKÉPESSÉGI TERVE

(349) Az eljárás megindítására vonatkozó határozatában a Bizottság megjegyezte, hogy a BPF nehézségeinek oka a BPF és a PSA csoport kölcsönös függése, ami miatt az S&P 2013. február 14-én BB+-ra („befektetésre nem ajánlott”-ra) rontotta a bank hitelminősítését annak ellenére, hogy a megmentési támogatást jóváhagyták.

(350) Az eljárás megindítására vonatkozó határozatában a Bizottság annak a véleményének adott hangot, hogy a francia hatóságok eloszlatták a BPF mérlegfőösszege és nem teljesítő adósságállománya növekedésére vonatkozó kételyeit.

(351) Ezért a Bizottság megismétli az eljárás megindítására vonatkozó határozatában levont következtetését, amelyet egyetlen érdekelt fél sem vitatott, nevezetesen, hogy a BPF likviditási problémával szembesül, aminek kizárólagos oka a PSA csoporttal fennálló kapcsolata. Teát, mivel a csoport életképességének helyreállítására vonatkozó kétségek megszűntek, ugyanez vonatkozik a BPF életképességi tervére.

8.5. *A VERSENY ARÁNYTALAN TORZULÁSÁNAK MEGAKADÁLYOZÁSA*

8.5.1. A KOMPENZÁCIÓS INTÉZKEDÉSEK SZÜKSÉGESSÉGÉNEK VIZSGÁLATA

(352) A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás 38. pontja megállapítja, hogy – amennyiben a szerkezetátalakítási támogatást a Bizottság jóváhagyja – kompenzációs intézkedéseket kell hozni annak érdekében, hogy a támogatásnak a kereskedelmi tevékenységre gyakorolt kedvezőtlen hatását minimalizálni lehessen. Ellenkező esetben a támogatást „a közös érdekekkel ellentéteseknek”, és ezért a belső piaccal összeegyeztethetetlennek kell tekinteni. Az ennek a feltételnek való megfelelés érdekében a társaság jelenléte, amelyet piacán/piacain megtarthat a szerkezetátalakítási időszak végén, gyakran korlátozás alá esik.

(353) Emlékeztetésképpen a francia hatóságok kezdetben az alábbi kompenzációs intézkedéseket javasolták: a beruházási ráfordítások további csökkentése, a sevelnordi gyár kapacitásának versenytársra való átruházása, hálózatról tölthető hibrid gépjárművek fejlesztésének és gyártásának leállítása és a BPF maximális penetrációs arányának meghatározása.

(354) Az eljárás megindítására vonatkozó határozatban a Bizottság kételyeket fogalmazott meg ezeknek az intézkedések mint kompenzációs intézkedéseknek némelyikével kapcsolatban jellemzésüket illetően, továbbá jellegük megfelelő voltával kapcsolatban végrehajtásuk feltételeinek tükrében.

(355) Ennek a hivatalos vizsgálati eljárásnak a végén a Bizottság arra az álláspontra helyezkedett, hogy legalább is, ami azokat az intézkedéseket illeti, amelyekről a PSA már döntött, és amelyet már végrehajtott a PSA a szerkezetátalakítási terv bejelentését megelőzően, a 2.4.5. pontban ismertetett intézkedéseket nem lehet „kompenzációs”-ként jellemezni A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás 38. és azt követő pontjai értelmében, inkább stratégiai választások, „amelyekre a csoport életképességének helyreállításához mindenképpen szükség van”.

(356) 2013. július 23-án kelt feljegyzéseikben azonban a francia hatóságok úgy döntöttek, hogy visszavonják a 2013. március 12-én bejelentett összes kompenzációs intézkedést, annak az intézkedésnek a kivételével, amelyik a BPF maximális penetrációs arányát határozta meg, és amelynek a kiegészítésére a lenti, 8.5.2. szakaszban ismertetett módon került sor.

(357) A Bizottság tehát tudomásul veszi a visszavonást és úgy véli, hogy az alábbi intézkedéseket nem kell vizsgálnia:

a) A beruházási ráfordítások további csökkentése, különösen a Citroën 6 – Peugeot 607 modellek gyártásának leállítását, a Bipper/Nemo modell megszüntetését és új modellekkel való lecserélésnek leállítását és a két liternél nagyobb űrtartalmú dízelmotorok gyártásának leállítását;

b) a sevelnordi gyár kapacitásának átruházását versenytársra, és

c) a hálózatról tölthető hibrid gépjárművek fejlesztésének és gyártásának leállítását.

(358) „Kompenzációs intézkedések”-ként tehát a Bizottság a francia hatóságoknak kizárólag azt a javaslatát vizsgálja, miszerint kialakítanak egy mechanizmust, amelynek segítségével – egy [26-29]* %-os küszöbértéktől – a garanciaköltségek a BPF penetrációs rátájával összhangban emelhetők.

8.5.2. A GARANCIAKÖLTSÉGNEK A BPF PENETRÁCIÓS RÁTÁJÁVAL ÖSSZHANGBAN TÖRTÉNŐ EMELÉSÉNEK MECHANIZMUSA

(359) Az eljárás megindítására vonatkozó határozatban a Bizottság megjegyezte, hogy a penetrációs ráta korlátozása megfelelő módszernek tűnik arra, hogy korlátozni lehessen a BPF-től kapott finanszírozási támogatás hatását a PSA jármű-értékesítéseire. A Bizottságnak azonban – végrehajtása körülményeinek fényében – kétségei támadtak azzal kapcsolatban, milyen tényleges hatása volna ennek az intézkedésnek. A PSA gyakorlatilag azt vállalja, hogy, +1 eltéréssel, nem lépi túl a 2012 második félévében az egyes európai országokban elért 33,4 % maximumrátát. Úgy tűnik, ez a plafon már tartalmazza a 2013-ra „borítékolható" emelést, hiszen 2012-ben a ráta 29,8 % volt. Ezenkívül a francia hatóságok azt javasolták, hogy – 2014-ben és 2015-ben – a penetrációs ráta legyen azoknak az összehasonlítható bankoknak a penetrációs rátájában bekövetkezett változással kiigazított összesítése, amelyeket a PSA említ (ilyenek a Renault, a Ford, a BMW, a VW és a Daimler tulajdonában álló captive bankok), miközben rendelkezik az arány „küszöbértékéről". Az a rugalmasság, amelyet ez a változtatás kölcsönözne a PSA-nak, csökkentené ennek az intézkedésnek a korlátozó jellegét, így annak hatékonyságát is.

(360) Nyitott kérdések maradtak a PSA részéről ajánlott összevethető bankokkal kapcsolatban is (a dolgok akkori állása szerint csak a Renault és a Volkswagen tulajdonában álló bankok penetrációs rátáit javasolták, pedig a többi gyártó, így a Ford és a Fiat is szoros versenytársak). Mivel a penetrációs ráta országonként jelentősen eltér, a BPF hitelezési kapacitását azokra a szegmensekre összpontosíthatná, amelyekben a legnagyobb jelenléttel rendelkezik, ezért agresszív kereskedelmi stratégiát tudna kialakítani versenytársaival szemben.

(361) A francia hatóságok az eljárás megindítására vonatkozó határozatra tett észrevételeikben válaszoltak a Bizottság érvelésére (ld. a 173. preambulumbekezdést). Elfogadták, hogy az összehasonlítható bankok körét konkrétan a Fiat és a Ford tulajdonában álló bankokkal bővítsék. Mindazonáltal kitartottak az értesítésben javasolt mechanizmus elvei mellett. Véleményük szerint, a penetrációs ráták adatainak szintjét illetően, egyetlen gyártó sem ad meg szegmensek szerinti penetrációs rátát. Úgy vélték, hogy a mechanizmusnak rugalmasnak kell lennie ahhoz, hogy a BPF alkalmazkodni tudjon a piaci trendekhez, továbbá, hogy a mechanizmus nem csökkenti sem a hatékonyságot, sem az intézkedés korlátozó jellegét. A Bizottság tudomásul veszi azt az észrevételt, amelyet a francia hatóságok a globális penetrációs ráta BPF-re alkalmazott kompenzációs intézkedésének használatával bevezetett potenciális rugalmasságra vonatkozóan tettek: amint a fenti, 177. preambulumbekezdésből is kitűnik, a BPF biztosította finanszírozás […]* %-a öt ország – Franciaország, az Egyesült Királyság, Németország, Spanyolország és Olaszország B és C szegmenseire vonatkozik. E statisztikák fényében a Bizottság úgy véli, nem valószínű, hogy a kompenzációs intézkedés hatástalan, mivel a globális penetrációs ráta alkalmazása túlzott rugalmasságot enged.

(362) Először is, a Bizottság megjegyzi, hogy a francia hatóságok szerint a penetrációs rátával összefüggő kompenzációs intézkedés „a legcélzottabb intézkedés, amely a leginkább képes helyrehozni a Banque PSA részére garancia formájában nyújtott támogatásból közvetlenül fakadó minden versenytorzulást. A gyakorlatban egy ilyen intézkedés lehetővé teszi az államigarancia-nyújtásnak a Banque PSA-ra gyakorolt következményei és a járműértékesítések közötti összefüggés figyelembe vételét" ([48]).

(363) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy észrevételében valamennyi gyártó megerősíti, milyen fontos szerepet játszanak a tulajdonukban álló bankok a járműértékesítés finanszírozásában. A Toyota kiemeli, hogy egy gyártó tulajdonában álló bank mintegy 15 %-kal javíthatja az ügyfelek márkahűségét, és a penetrációs ráta magasabb a kisebb modelleket tartalmazó szegmensekben. A Fiat szerint a gyártók tulajdonában álló bankok rendkívül hatékony értékesítési és marketingeszközök. A Fiat is megismétli a Toyotának az ilyen bankok ügyfélhűségben betöltött szerepére tett észrevételét, és hozzáteszi, hogy fontos szerepet játszanak az értékesítési folyamat támogatásában, különösen azzal, hogy kiváltják a „hagyományos" finanszírozó intézményeket, amelyek kivonulnak az ilyen típusú hitelezésből. A Fiat szerint a BPF-nek juttatott állami garancia ezért közvetlen, azonnali és rendkívül negatív hatással van a PSA csoport versenytársaira.

(364) Minthogy az érdekelt felek egyöntetűen megegyeznek abban, hogy a gyártó tulajdonában álló bankok központi szerepet játszanak a gépjárműgyártók értékesítésének finanszírozásában, és a BPF-nek nyújtott garancia különösen hátrányos közvetlen hatást gyakorol a versenyre, a Bizottság úgy véli, helyénvaló korlátozni a BPF lehetőségét az állami garancia igénybe vételére, nehogy indokolatlanul megnövelje finanszírozási kapacitását a versenytársai tulajdonában álló, ilyen támogatást nem élvező bankok rovására.

(365) A 2013. július 23-i kötelezettségvállaló nyilatkozatban a francia hatóságok vállalták, hogy elvégzik a fenti 7.2. pont szerinti változtatásokat, hogy helyrehozzák a BPF-nek nyújtott állami garanciával a versenyben okozott torzulást.

([48]) Az észrevételek 234. bekezdése.

(366) A garanciával járó versenytorzító hatások korlátozása érdekében, illetve azért, hogy a BPF-nek bizonyos fokú rugalmasságot biztosítson ahhoz, hogy reagáljon az esetleges piaci változásokra, a javasolt kötelezettségvállalások a garanciának a BPF penetrációs rátájával összhangban álló többletdíjazásának formáját öltik. A kötelezettségvállalás elve a következő: a Garanciadíj növekszik, ha a BPF túllépi a G10 aggregátumban a penetrációs ráta [26-29]* % küszöbértékét. A Bizottság megjegyzi, hogy az ebbe az aggregátumba tartozó országok (Németország, Ausztria, Belgium, Olaszország, Spanyolország, Hollandia, Portugália, Svájc, Franciaország és az Egyesült Királyság) reprezentálják a leginkább rendelkezésre álló piaci mutatószámokat ([49]). Ezen túlmenően ez a mechanizmus megfelelőnek tűnik arra, hogy biztosítsa az összhangot azoknak a kompenzációs intézkedéseknek az elvével, amelyek célja a versenytorzulás minimálisra csökkentése, miközben biztosítja az életképesség helyreállítását is. Ha a penetrációs ráta növekedését a Garanciadíj emelésével kombináljuk, a BPF képessége arra, hogy a garancia segítségével különösen vonzó finanszírozási feltételeket kínálhasson, az életképessége biztosításához szükséges mértékre korlátozódik, miközben minimalizálódik a versenytorzulás. A csoport csak annyi díjat fizet, amekkora finanszírozást tőkehelyzete megenged, hiszen a penetrációs rátát egy bizonyos díjszinten tudja tartani. A díj a penetrációs rátával arányosan 491 bázispontig (a becsült piaci árig) emelkedik. Az alábbi, 2. ábra a PSA Garanciadíja és a penetrációs ráta közötti összefüggést mutatja (részletesebb számadatokat a fenti, 250. preambulumbekezdés 17. táblázata ad.)

2. ábra

A (bázispontban kifejezett) Garanciadíj és a G10-es (%-ban kifejezett) penetrációs arányának összefüggése

[…]*

(367) Az intézkedés hatása vizsgálatának, *többek között*, arra az elméleti penetrációs arányra is ki kell terjednie, amelyet a PSA csoport támogatás nélkül tudna elérni (a „kontrafaktuális penetrációs arány"). A Bizottság megjegyzi, hogy állami garancia nélkül a BPF leminősítése és finanszírozási kapacitásának csökkenése mérsékelné hitelezését és [5-20]* %-kal csökkentené gépjármű-értékesítését ([50]). A PSA gépjárműrészlegének a tulajdonában álló bank biztosította finanszírozással elért forgalma ezért, a francia hatóságok szerint, támogatás nélkül [6 000-7 000]* millió euró, támogatással együtt [35 000-40 000]* millió euró (az értékesítés [10-12] % visszaesését feltételezve). Ezek a számadatok tehát azt mutatják, hogy a BPF elméleti penetrációs aránya mintegy [15-20]* %. Más szóval állami garancia nélkül a BPF finanszírozási kapacitása olyan mértékben csökkenne, amely jelentősen csökkentené penetrációs rátáját is. Ezenkívül, ezzel párhuzamosan visszaesne az értékesítési volumen is, ha szem előtt tartjuk a gyártók tulajdonában álló bankoknak a jármű-értékesítésben betöltött központi szerepét. A francia hatóságok szerint egy ilyen visszaesés nem tenné lehetővé az életképesség helyreállítását, és a PSA ördögi körbe kerülne, amelyben saját maga is, a BPF is újra, meg újra leminősülne, ezzel a csoportnak további veszteségeket okozva.

(368) Ez a kontrafaktuális penetrációs arány lehetővé teszi a kompenzációs intézkedés méretezéséhez használt alacsonyabb szint – jelzésértékű – számszerűsítését. Ennek a minimumnak magasabbnak kell lennie a [15-20]* %-ra becsült elméleti rátánál. Az alacsonyabb penetrációs rátának is alacsonyabbnak kell lennie az aktuális penetrációs aránynál (amely 2012-ben a G10-re nézve [29-31]* % volt). A gyakorlatban minden kompenzációs intézkedés célja az, hogy minimalizálja az állami támogatásnak a kedvezményezett vállalat versenytársaira kifejtett hatását. Az állami garancia már most is lehetővé teszi a BPF részére, hogy jelenlegi penetrációs rátáját szinten tartsa (amely a kontrafaktuális penetrációs arányból születik). Ezért minden többletdíj formáját öltő kompenzációs intézkedés már a mostani penetrációs rátára vonatkozik.

(369) Ezért a [29-31]* % penetrációs arány, a fent leírt [15-20]* % alsó küszöb, a francia hatóságok leírásából valószínűsíthetően emelkedő tendencia, és a gyártók tulajdonában álló bankoknak a járműértékesítés finanszírozásában betöltött fontos szerepének figyelembe vételével az állami garancia díjának felemelése a jelenlegi [26-29]* %-ról ([51]) a versenytorzítás minimálisra szorításához megfelelő intézkedésnek tekinthető. Az aktuális penetrációs arányt szem előtt tartva a kötelezettségvállalás azt jelenti, hogy a BPF-nek a Garanciadíjat már

([49]) Amint a fenti (361) preambulumbekezdésben is megjegyeztük, a G10-mutatón belüli G5-mutató teszi ki a BPF részére nyújtott finanszírozás […]* %-át.

([50]) A francia hatóságok memoranduma 2012. december 7-én: kontrafaktuális forgatókönyv – a PSA csoportra gyakorolt előzetes hatás.

([51]) Azt is meg kell jegyezni, hogy ez a [26-29]* % penetrációs ráta lényegesen elmarad attól a rátától, amelyet a francia hatóságok kezdetben, a kompenzációs intézkedés első verziójában javasoltak: nevezetesen 33,4 %, amint az a 102. preambulumbekezdés 7. táblázatából is kitűnik.

[40-50]* bázisponttal kell emelnie (amelynek eredményeként az állami garancia díja inkább mintegy [300-310]* bázisponton árazódik, semmint az állammal kötött első jegyzőkönyvben megállapított 260 bázisponton). Ha a BPF emelni kívánja penetrációs arányát, a díj fenti, 250. preambulumbekezdésben található 17. táblázatában megállapított mértékig növekszik ([52]). Ha a penetrációs ráta esik, a többletdíj is csökken ([53]). A kötelezettségvállalás tehát a garancia BPF részéről viselt költségének azonnali növekedésével jár, amely növekszik, ha a PSA emeli a BPF-finanszírozású járművek összes értékesítéshez viszonyított arányát.

(370) Ezért a Bizottság úgy véli, hogy ez az intézkedés lehetővé teszi az indokolatlan versenytorzításoknak „A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás" 38–40. pontjai értelmében vett ellensúlyozását.

(371) Végül annak ellenére, hogy az európai gépjárműipar a jelek szerint szerkezeti többletkapacitással rendelkezik, a Bizottság azon az álláspontón áll, hogy a PSA csoport termelési kapacitásának további csökkentése nem a legmegfelelőbb megoldás ebben a konkrét esetben:

a) amint a fenti 49. preambulumbekezdésben említettük, a cég már jelentős szerkezeti erőfeszítéseket tett Aulnay-ban és Rennes-ben működő üzemeiben;

b) amint a fenti, 315. preambulumbekezdésben kifejtettük, ha a jövőben további szerkezetátalakítási erőfeszítésekre lesz szükség, jobbnak tűnik stratégiai mozgásteret hagyni a PSA részére a gazdasági helyzetének stabilizálását szolgáló erőforrások kiválasztására, mivel a további kapacitásszűkítés csak ennek egyik lehetséges módszere.

8.5.3. KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁS FINANSZÍROZÁSI MARZS BIZTOSÍTÁSÁRA A FORGALMAZÓK RÉSZÉRE

(372) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a francia hatóságok vállalták, hogy a PSA szerkezetátalakítási program végrehajtásának teljes időtartama alatt nem csökkenti hálózatában a forgalmazóknak juttatott átlagos éves kereskedelmi finanszírozási rését a 2013. június 30-át megelőző tizenkét hónapban regisztrált kereskedelmi árrés éves középértéke alá.

(373) A Bizottság úgy véli, ez a kötelezettségvállalás lehetővé teszi, hogy a BPF penetrációs rátájára megszabott plafonérték korlátozó hatása ne csökkenjen. A gyakorlatban azzal, hogy a forgalmazókkal szemben a kereskedelmi marzs középértékét a támogatás nélküli szinten tartja, a BPF nem tudja a garanciát agresszív kereskedelempolitikai eszközként használni ezekkel a forgalmazókkal kapcsolatban.

8.5.4. AZ $50CO_2$CARS PROJEKTHEZ EREDETILEG TERVEZETT TÁMOGATÁSOK ÁTVÁLTÁSA

(374) Ha az állami hatóságoktól a nehézségekkel küzdő gyártó műszaki kompetenciáinak megőrzése céljából rendelkezésre bocsátott erőforrások arányosak maradnak, a Bizottság úgy véli, szükség van:

a) arra, hogy az átszervezési program keretében végzett K+F tevékenységek ne legyenek olyan mértékűek, amely miatt felmerül a Bizottság részéről az eljárás megindítására vonatkozó határozatának 243. preambulumbekezdésében említett „zsugorodás" kockázata,

b) arra, hogy, a helyzet javulása esetén, a gyártó kompetenciáinak a legmagasabb műszaki színvonal tartása céljából rendelkezésre bocsátott állami pénzeszközöket visszafizesse a támogató hatóságnak, ha a K+F program sikeres és az életképesség helyreállt.

(375) Az első ponttal kapcsolatban a Bizottságnak meg kell állapítania, hogy, amennyiben az $50CO_2$Cars projekt fut, jelentősen csökken vagy teljesen megszűnik-e a többi gépjárműgyártónak a hibridizációs területen végzett K+F erőfeszítések folytatására irányuló dinamikus ösztönzése. A GM észrevételei azt mutatják, hogy bár az $50CO_2$Cars program finanszírozására juttatott állami összegek „nem jelentéktelenek" lágy hibrid rendszer kifejlesztésére végzett K+F programra, nem „jelentősek" az ágazat egészének K+F ráfordításaihoz képest, és semmi esetre sem elegendőek ahhoz, hogy „megakadályozzák, hogy egy versenytárs ugyanezen a területen kialakítsa saját K+F programját" (ld. a fenti, 184. preambulumbekezdést). A Fiat is megerősíti, hogy az $50CO_2$Cars program nem

([52]) Ha például a penetrációs ráta [30-40]* % (a jelenlegi [29-31]* %-hoz képest), a garanciaköltség növekedése [70-80]* bázispont lesz.
([53]) Ha például a penetrációs ráta [20-30]* % (a jelenlegi [29-31]* %-hoz képest), a garanciaköltség növekedése [20-30]* bázispont lesz.

jelent olyan akadályt, amely miatt a gyártók nagy valószínűséggel nem tudnak belépni (ld. a fenti, 190. és 232. preambulumbekezdést). A kívülállók ilyen észrevételei alapján a Bizottság azt a következtetést vonhatja le, hogy az $50CO_2$Cars program következtében nem áll fenn a szűkítő hatás kockázata.

(376) A második pontra vonatkozóan a Bizottság megemlíti a fenti 7.5. szakaszban, a francia hatóságok által javasolt kompenzációs intézkedést, amelynek értelmében az eredetileg tervezett 24,5 millió értékű állami támogatást az ADEME-nek visszafizetendő előlegre váltják át. Ha a PSA csoport nyereséges, minden összeget, amelyet az állam K+F tevékenység végzésére nyújt, vissza kell fizetnie az ADEME-nek.

(377) Röviden: a Bizottság azon a véleményen van, hogy azonkívül, hogy a szerkezetátalakítás keretében az $50CO_2$Cars beruházáshoz nyújtott állami támogatás nem jelent jelentős fenyegetést a többi gyártó K+F tevékenysége folytatásának ösztönzésére (tehát nincs csökkentő hatás), arányban is áll a PSA csoport életképességének helyreállítására irányuló célkitűzéssel, minthogy a francia hatóságok vállalták, hogy amennyiben a csoport prosperál, minden olyan kedvezményes összeget, amelyet az állami hatóságok a szóban forgó K+F program elvégzésének támogatására fizettek, vissza kell fizetni a támogatást nyújtó hatóság részére (ld. a fenti, 256. preambulumbekezdést).

8.5.5. AZ AKVIZÍCIÓTÓL VALÓ TARTÓZKODÁSRA TETT KÖTELEZETTSÉGVÁLLALÁS

(378) A Bizottság végezetül azt jegyzi meg, hogy a francia hatóságok vállalták, hogy a PSA a 251. preambulumbekezdésben és az azt követő preambulumbekezdésekben ismertetett feltételeknek megfelelően a szerkezetátalakítási terv teljes időtartama alatt tartózkodik a más vállalkozásokban való részesedésszerzéstől, illetve vállalati alapok akvizíciójától, ha annak értéke meghaladja az évi 100 millió eurót. A fenti 251. és 252. preambulumbekezdésekben foglalt általános elvtől eltérve, a Faurecia és leányvállalatai, a Bizottság előzetes jóváhagyásával, folytathat akvizíciós tevékenységet, a fenti, 253. preambulumbekezdésben rögzítetteknek megfelelően. Értékelésében a Bizottság támogatja az akvizíciót, ha az (i) közvetve vagy közvetlenül segít helyreállítani a PSA csoport életképességét, mivel kedvezően befolyásolja a PSA csoport előre jelzett jövedelmezőségére, továbbá (ii) nem kerüli meg azt a kötelezettséget, hogy a támogatás hatásait arra a szükséges minimumra kell korlátozni, amelyre a PSA csoport szerkezetátalakítási tervei céljainak megvalósításához szükség van.

(379) A Bizottság véleménye szerint erre az intézkedésre szükség van, és valószínűleg ellensúlyozni tudja a versenynek a támogatásból eredő torzulását.

8.5.6. AZ FMEA-T ÉRINTŐ KOMPENZÁCIÓS INTÉZKEDÉS SZÜKSÉGESSÉGE

(380) Egy névtelenséget kérő harmadik fél úgy gondolja, hogy a PSA-nak értékesítenie kellene az FMEA-ban fennálló részesedését. A Bizottság megjegyzi, hogy ennek a harmadik félnek az észrevétele egy, a Bizottság által jelenleg vizsgált panaszhoz, nem pedig ennek az eljárásnak a tárgyához kapcsolódik. Ezért ezekre az észrevételekre nem szükséges válaszolni ebben a Határozatban.

8.6. *A TÁMOGATÁSNAK A SZÜKSÉGES MINIMUMRA TÖRTÉNŐ KORLÁTOZÁSA: TÁMOGATÁST NEM TARTALMAZÓ, TÉNYLEGES HOZZÁJÁRULÁS*

(381) Ahhoz, hogy a támogatást A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás 43–45. pontjának megfelelően engedélyezni lehessen, a támogatás összegét és intenzitását – a társaság, a társaság részvényesei és azon vállalatcsoport meglévő pénzügyi forrásainak tükrében, amelyikhez tartozik – a vállalandó szerkezetátalakításhoz szükséges minimális mértékre kell csökkenteni. A támogatások kedvezményezettjeinek, eszközértékeik eladása révén, ha ezek a vállalat fennmaradásához nem nélkülözhetetlenek, vagy piaci feltételek melletti külső finanszírozással, a szerkezetátalakítási tervhez jelentős mértékben hozzá kell járulniuk.

(382) Amint azt az eljárás megindítására vonatkozó határozat 246. és 247. preambulumbekezdése is megemlíti, a Bizottságnak nem voltak különösebb kételyei ezzel az összeegyeztethetőségi kritériummal. A szerkezetátalakításnak a francia hatóságok bejelentésében ismertetett költsége [1,3-1,8]* milliárd euró. Szerkezetátalakításának finanszírozása érdekében a PSA csoport eszközértékesítési programot hajtott végre, aminek eredményeként a csoport 1,956 milliárd euró (nettó finanszírozási pozíció szempontjából 2,050 milliárd euró) szabad cash flowhoz jutott. Emlékeztetőül annyit, hogy a támogatás összege 571,9 millió euró.

(383) A Bizottság úgy véli, hogy annak a követelménynek is eleget tettek a francia hatóságok, miszerint a támogatást a vállalandó szerkezetátalakításhoz szükséges minimális mértékre kell csökkenteni, mivel azt a vállalást tették, hogy nem hajtanak végre a 251. preambulumbekezdésben és az azt követő preambulumbekezdésekben ismertetett feltételek szerinti akvizíciót. A Bizottság úgy látja, hogy ezzel a kötelezettségvállalással megakadályozható, hogy a PSA a csoport hosszú távú életképességének visszaállításától eltérő célokra használja a rendelkezésre álló pénzügyi forrásokat.

(384) Ezért a Bizottság úgy ítéli meg, hogy nem kell felülvizsgálnia az eljárás megindítására vonatkozó határozat értékelését arra vonatkozóan, teljesülnek-e „A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás" 43–45. pontjában felsorolt kritériumok.

8.7. *AZ „ELŐSZÖR ÉS UTOLJÁRA" ELVE*

(385) A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás 72. és azt követő pontjainak megfelelően, szerkezetátalakítási támogatás tízévente csak egyszer adható.

(386) A francia hatóságok a 2013. március 12-én kelt bejelentésükben azt nyilatkozták, hogy a PSA csoport nem részesült szerkezetátalakítási támogatásban az elmúlt tíz év során.

(387) Ezért A megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokról szóló iránymutatás által előírt „először és utoljára" elv teljesült.

9. **KÖVETKEZTETÉS**

(388) Tekintettel a francia hatóságok kötelezettségvállalásaira, a támogatás a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az állami támogatás, amelyet Franciaország a PSA Peugeot Citroën SA Group számára tervez nyújtani a Banque PSA Finances által 2016. december 31-ig, maximum 7 milliárd euró összegben kibocsátandó kötvényeket biztosító állami garancia formájában (486 millió eurónak megfelelő bruttó támogatással), továbbá 85,9 millió euró visszatérítendő előleg formájában az 50CO_2Cars K+F projekt megvalósításához, tehát összesen 571,9 millió euró összegben, amely összeegyeztethető a belső piaccal.

Ezért az állami támogatás nyújtását jóváhagyjuk.

2. cikk

E határozat címzettje a Francia Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2013. július 29-én.

A Bizottság részéről
Joaquín ALMUNIA
alelnök

MELLÉKLET

MEGVALÓSÍTÁS ÉS FÜGGETLEN SZAKÉRTŐ

1. A FÜGGETLEN SZAKÉRTŐ KINEVEZÉSE

(1) A francia hatóság vállalja, hogy az szerkezetátalakítási terv időszakára, konkrétan 2015. december 31-ig, a PSA csoport Független Szakértőt nevez ki, akinek az a feladata, hogy gondos figyelemmel kísérje a 2013. július 23-án kelt kötelezettségvállalási nyilatkozatban tett vállalások megvalósítását („a Független Szakértő").

(2) A Független Szakértő független a PSA csoporttól. Tekintetbe véve befektetési banki, tanácsadói és számviteli tapasztalatát, a Független Szakértőnek rendelkeznie kell a megbízatása elvégzéséhez szükséges minden tudással és ismertetettel, továbbá semmikor sem merülhet fel vele kapcsolatban összeférhetetlenség. A PSA által a Független Szakértőnek fizetett tiszteletdíjat úgy kell megállapítani, hogy az semmilyen módon se befolyásolja feladatai eredményes és független elvégzését károsan.

(3) A francia hatóságok legalább két, Független Szakértőnek kinevezendő személy vagy intézmény nevét nyújtja be a Bizottságnak a Bizottság általi előzetes jóváhagyásra, legkésőbb négy héttel azt követően, hogy a Bizottságnak az SA.35611-ügyben a későbbiekben meghozandó határozatáról értesítik a francia hatóságokat.

(4) A francia hatóságok javaslatainak megfelelően részletesnek kell lenniük ahhoz, hogy az Európai Bizottság ellenőrizni tudja, hogy megfelel-e a Független Szakértő az ebben a kötelezettségvállalási nyilatkozatban foglalt feltételeknek. A javaslatoknak különösen az alábbi információkat kell tartalmaznia:

a) megbízástervezet, amely részletesen ismerteti mindazokat a feltételeket, amelyek szerint a Független Szakértőnek a feladatát végeznie kell;

b) munkatervtervezet, amely részletesen ismerteti, hogy a Független Szakértő miként kívánja elvégezni feladatait.

(5) Az Európai Bizottság jogosult elfogadni vagy elutasítani a javasolt Független Szakértő(ke)t és jóváhagyni a megbízástervezetet azokkal a változtatásokkal, amelyeket szükségesnek ítél ahhoz, hogy a Független Szakértő el tudja végezni feladatait. Ha az Európai Bizottság a PSA csoport javaslatai közül csak egyet fogad el, a csoport azt a személyt vagy intézményt nevezi ki Független Szakértőnek vagy megteszi azokat a lépéseket, amelyek ahhoz szükségesek, hogy a személyt vagy az intézményt az Európai Bizottság által jóváhagyott megbízástervezetnek megfelelően lehessen kinevezni. Ha egynél több személyt hagynak jóvá, a PSA csoport szabadon dönthet, melyik személyt vagy intézményt kívánja kinevezni Független Szakértőnek. A Független Szakértőt a Bizottság jóváhagyását követő egy héten belül és az Európai Bizottság által jóváhagyott megbízástervezetnek megfelelően kell kinevezni.

(6) Amennyiben a francia hatóságok mindegyik javaslatát elutasítják, a francia hatóságok vállalják, hogy a PSA csoport az ebben a kötelezettségvállalási nyilatkozatban foglalt feltételeknek és eljárásnak megfelelően legalább két további személyt vagy intézetet javasol az Európai Bizottság első javaslat elutasításáról szóló értesítését követő két héten belül.

(7) Ha az Európai Bizottság elutasítja a francia hatóságok új javaslatait, a Bizottság nevez ki Független Szakértőt, akit a PSA csoportnak a Bizottság által jóváhagyott megbízástervezetnek megfelelően kell kineveznie.

2. A FÜGGETLEN SZAKÉRTŐ KÜLDETÉSE ÉS KÖTELEZETTSÉGEI

(8) A Független Szakértő (i) segítséget nyújt a Bizottságnak abban, hogy ellenőrizni tudja, eleget tesz-e a PSA csoport a 2013. július 23-án kelt kötelezettségvállalási nyilatkozat szerinti kötelezettségeinek; és (ii) a 2013. július 23-án kelt kötelezettségvállalási nyilatkozatban meghatározott módon végzi feladatait. A Független Szakértőnek a Bizottság által jóváhagyott munkatervnek megfelelően kell elvégeznie feladatait. A munkaterv, a Bizottság jóváhagyásával, módosítható. Az Európai Bizottság, saját kezdeményezése vagy a Független Szakértő vagy a PSA csoport kérése alapján, utasíthatja a Független Szakértőt. A PSA csoport nem utasíthatja a Független Szakértőt.

(9) A Független Szakértő küldetése annak biztosítása, hogy a 2013. július 23-án kelt kötelezettségvállalási nyilatkozatban rögzített minden kötelezettség maradéktalanul teljesül, továbbá, hogy a PSA csoport végrehajtja a 2013. március 12-én az Európai Bizottságnak bejelentett szerkezetátalakítási tervet.

(10) A Független Szakértő

a) első jelentésében részletes munkatervet terjeszt elő az Európai Bizottságnak, amelyben ismerteti, hogyan ellenőrzi a 2013. július 23-án kelt kötelezettségvállalási nyilatkozatban foglaltakkal való megfelelőséget;

b) ellenőrzi, hogy a PSA csoport maradéktalanul és megfelelően hajtja-e végre a szerkezetátalakítási tervet, különösen pedig,

— hogy végrehajtja-e a 2013. július 23-án kelt kötelezettségvállalási nyilatkozatban foglalt kötelezettségeket és a 2013. július 23-án kelt kötelezettségvállalási nyilatkozatban foglalt kompenzációs intézkedéseket;

— végrehajtja-e a 2013. július 23-án kelt kötelezettségvállalási nyilatkozat 6. pontjában ismertetett életképességi intézkedéseket;

c) biztosítja, hogy a 2013. július 23-án kelt kötelezettségvállalási nyilatkozatban foglalt minden egyéb kötelezettségvállalásnak is eleget tesznek;

d) elvégez a 2013. július 23-án kelt kötelezettségvállalási nyilatkozatban ráruházott minden egyéb funkciót;

e) javaslatot tesz a PSA csoportnak a 2013. július 23-án kelt kötelezettségvállalási nyilatkozatban rögzített kötelezettségvállalásnak való megfelelés szempontjából általa hasznosnak ítélt intézkedésre;

f) figyelembe veszi azon rendeletekben bekövetkezett változásokat, amelyek befolyásolhatják a likviditást és a fizetőképességet annak érdekében, hogy a PSA csoport szerkezetátalakítási terveinek előrejelzései szempontjából releváns főbb pénzügyi mutatószámok alakulásait figyelemmel tudja kísérni;

g) jelentéstervezetet készít az Európai Bizottságnak, a francia hatóságoknak és a PSA csoportnak minden féléves periódus lezárulását követő 30 napon belül; Az Európai Bizottság, a francia hatóságok és a PSA csoport 5 munkanapon belül javasolhat(nak) módosításokat. Az észrevételek kézhezvételét követő öt munkanapon belül a Független Szakértő végleges jelentést készít, figyelembe véve, amennyire lehet, saját belátása szerint, a kapott észrevételeket. A Független Szakértő ezt követően elküldi jelentését az Európai Bizottságnak és a francia hatóságoknak. A jelentést elküldheti a PSA csoportnak is. Semmiképpen sem küldheti el a jelentést a francia hatóságoknak és a PSA csoportnak az Európai Bizottságnak való küldést megelőzően. Ha a Független Szakértő végleges jelentése bizalmas információkat tartalmaz a PSA csoportról, a Független Szakértő elküldheti a jelentés nem szenzitív változatát.

A jelentésnek különösen azokat az intézkedéseket kell ismertetnie, amelyeket a Független Szakértő küldetése végrehajtása és annak érdekében tett, hogy a PSA csoport teljesítse a kötelezettségvállalási nyilatkozat szerinti kötelezettségeit. Segítségével az Európai Bizottság ellenőrizni tudja, hogy a PSA csoportot a 2013. július 23-án kelt kötelezettségvállalási nyilatkozatban rögzített kötelezettségeknek megfelelően irányítják-e. Ha szükséges, a Bizottság további részletekkel konkretizálhatja, mit kíván belevetetni a jelentésbe.

E jelentéseken kívül a Független szakértő megfelelő gondossággal tájékoztatja az Európai Bizottságot, ha a 2013. július 23-án kelt kötelezettségvállalási nyilatkozatban rögzített kötelezettségek, általa okkal gyaníthatóan, nem teljesültek; levele nem szenzitív változatát egyidejűleg elküldi a PSA csoportnak is.

3. A PSA CSOPORT KÖTELEZETTSÉGEI

(11) A PSA megad vagy gondoskodik arról, hogy igazgatói – a szakmai titokra vonatkozó szabályok figyelembevételével – megadjanak a Független Szakértő által a megbízása szerinti feladatai elvégzéséhez indokoltan kért bármely együttműködést, segítséget és információt. A Független Szakértőnek korlátozás nélküli hozzáférése van a feladatai elvégzéséhez szükséges minden információhoz, adathoz és nyilvántartáshoz, valamint korlátozás nélkül léphet kapcsolatba a PSA csoport minden igazgatójával és munkavállalójával. A PSA csoport irodahelyiséget biztosít üzleti helyiségeiben a Független Szakértő részére, a PSA munkavállalói pedig kötelesek a Független Szakértőnél megjelenni és megadni neki a feladatai elvégzéséhez szükséges információkat.

(12) A PSA csoport hozzájárulásával (amelyet indoklás nélkül nem tagadhat meg és nem tarthat vissza) és annak költségére a Független Szakértő bevonhat bármely választása szerinti szakértőt, különösen jogi és vállalkozásfinanszírozási tanácsadót, ha úgy ítéli meg, hogy, arra a 2013. július 23-án kelt kötelezettségvállalási nyilatkozat szerinti feladatai elvégzéséhez szüksége van, feltéve, hogy az abból fakadó költségek és egyéb díjak ésszerűen indokolhatóak. Ha a PSA csoport nem járul hozzá, hogy a Független Szakértő tanácsadót vegyen igénybe, a Bizottság jóváhagyhatja annak kinevezését a PSA csoport meghallgatását követően. A bevont tanácsadókat kizárólag a Független Szakértő utasíthatja.

4. A FÜGGETLEN SZAKÉRTŐ LEVÁLTÁSA, FELMENTÉSE ÉS ÚJ FÜGGETLEN SZAKÉRTŐ KINEVEZÉSE

(13) Ha a Független Szakértő a 2013. július 23-án kelt levélben foglalt kötelezettségvállalásokban ismertetett módon, vagy bármely okból, például a Független Szakértőt érintő összeférhetetlenség miatt lemond a funkcióiról,

a) a Bizottság a Független Szakértő meghallgatása után jogosult annak leváltását kérni a PSA csoporttól;

b) a PSA csoport a Bizottság jóváhagyásával jogosult pótolni a Független szakértőt.

(14) Ha a Független Szakértőt az e melléklet 4. szakaszának megfelelően mentik fel, feladatai elvégzésére kötelezhető mindaddig, amíg új Független Szakértőt nem neveznek ki, és neki a rendelkezésére álló releváns információkat át nem adta. Az új Független szakértőt az e melléklet 1. szakaszában ismertetett eljárásnak megfelelően nevezik ki.

(15) E melléklet 13. pontjára is figyelemmel, a Független Szakértő feladatai csak akkor szűnnek meg, ha azok alól a Bizottság felmenti azt követően, hogy a rá rótt kötelezettségeket teljesítette. Azonban a Bizottság bármikor megkövetelheti új Független Szakértő kinevezését, ha később kiderül, hogy a 2013. július 23-án kelt levélben foglalt kötelezettségvállalások nem teljes körűen és nem megfelelően teljesültek.