II

(Neleģislatīvi akti)

LĒMUMI

KOMISIJAS LĒMUMS (ES) 2016/2068

(2013. gada 29. jūlijs)

par valsts atbalstu SA.35611 (13/C), ko Francija plāno piešķirt *PSA Peugeot Citroën SA* grupai

(izziņots ar dokumenta numuru C(2013) 4971)

(Autentisks ir tikai teksts franču valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 108. panta 2. punkta pirmo daļu,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu un jo īpaši tā 62. panta 1. punkta a) apakšpunktu,

pēc aicinājuma ieinteresētajām personām iesniegt piezīmes saskaņā ar iepriekšminētajiem pantiem ([1]) un, ņemot vērā šīs piezīmes,

tā kā:

1. PROCEDŪRA

(1) Komisija 2012. gada 5. novembrī saņēma sūdzību no kāda uzņēmuma, kas vēlējās palikt anonīms (turpmāk tekstā – "anonīmais sūdzības iesniedzējs").

(2) Lai nodrošinātu finansiālo stabilitāti, Komisija ar 2013. gada 11. februāra lēmumu (turpmāk tekstā – "glābšanas lēmums") pagaidu kārtā atļāva Francijai sniegt garantiju par *Banque PSA Finance S.A.* (turpmāk tekstā – "*BPF*") obligāciju emisijām EUR 1,2 miljardu apmērā (nominālvērtība). Francijas iestādes tā ietvaros apņēmās sešu mēnešu laikā no glābšanas lēmuma pieņemšanas dienas darīt zināmu *PSA Peugeot Citroën S.A.* grupas (turpmāk tekstā – "*PSA*", "grupa" vai "*PSA* grupa") pārstrukturēšanas plānu un *BPF* dzīvotspējas plānu.

(3) Francija 2013. gada 12. marta vēstulē paziņoja Komisijai par *PSA* grupas pārstrukturēšanas atbalstu.

(4) Komisija 2013. gada 2. maija vēstulē informēja Franciju par savu lēmumu sākt Līguma par Eiropas Savienības darbību (turpmāk tekstā – "LESD") 108. panta 2. punktā paredzēto procedūru attiecībā uz minēto atbalstu.

([1]) OV C 275, 16.11.2007., 18. lpp.

(5) Komisijas lēmums par procedūras sākšanu (turpmāk tekstā – "lēmums par procedūras sākšanu") tika publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* ([2]) 2013. gada 16. maijā. Komisija aicināja ieinteresētās personas iesniegt piezīmes par attiecīgo atbalstu. Komisija 2013. gada 3. jūnijā nosūtīja *PSA* galvenajiem konkurentiem anketu.

(6) Komisija saņēma piezīmes no šādām piecām ieinteresētajām personām:

i) *PSA* grupas, atbalsta saņēmējas, kas iesniedza piezīmes 2013. gada 13. jūnija vēstulē;

ii) uzņēmuma, kas vēlas palikt anonīms (turpmāk tekstā – "anonīmā trešā persona") un iesniedza piezīmes 2013. gada 14. jūnija vēstulē;

iii) konkurentiem *Fiat*, *General Motors* (turpmāk tekstā – "*GM*") un *Toyota*, kas iesniedza piezīmes 2013. gada 17., 18. un 21. jūnija vēstulē.

(7) Komisija 2013. gada 19. un 21. jūnija vēstulē pārsūtīja šīs piezīmes Francijai.

(8) Francijas iestādes 2013. gada 3. jūnija vēstulē nosūtīja savas piezīmes attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu un 2013. gada 28. jūnija vēstulē – komentārus par ieinteresēto personu piezīmēm.

(9) Pēc Komisijas pieprasījuma Francijas iestādes 2013. gada 1. un 2. jūlijā sniedza papildu informāciju.

(10) 2013. gada 4. jūlijā tika rīkota telekonference, kurā piedalījās Komisijas dienesti, Francijas iestādes un *PSA* grupa. Šīs pašas puses 2013. gada 11. un 12. jūlijā tikās vēl divās sanāksmēs, kā arī 2013. gada 15. jūlijā piedalījās telekonferencē. Pēc šīm sanāksmēm Francijas iestādes 2013. gada 16. jūlija vēstulē sniedza informāciju, ko grozīja ar 2013. gada 23. jūlija vēstuli.

2. **APRAKSTS**

2.1. *PSA GRUPA*

(11) *PSA* grupa ir *Euronext Paris* kotēts uzņēmums. Grupa 2011. gadā pārdeva vairāk nekā 3,5 miljonus automobiļu un rezerves daļu vienību visā pasaulē (42 % ārpus Eiropas). *PSA* grupa darbojas 160 valstīs un izmanto 11 tā saucamās "terminālās" rūpnīcas (no tām deviņas atrodas Eiropas Savienībā), kurās tiek montēti automobiļi, kā arī 12 tā saucamās "mehāniskās" rūpnīcas, kas specializējušās noteiktu detaļu ražošanā. Grupa darbojas arī automobiļu iegādes finansēšanas (*BPF*) un automobiļu aprīkojuma (*Faurecia*) jomā. Līdz 2012. gada decembrim *PSA* piederēja arī *Gefco* (loģistikas darbības). *PSA* grupas apgrozījums (turpmāk tekstā – "AP") 2012. gadā bija EUR 55,4 miljardi. Grupas AP apgrozījuma dinamika pēdējo piecu gadu laikā ir atspoguļota 1. tabulā.

1. tabula

***PSA* grupas apgrozījums miljonos euro**

	2008. g.	2009. g.	2010. g.	2011. g.	2012. g.
Iepriekšējo gadu apgrozījums	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

(12) *BPF* ir piesaistītā banka (*banque captive* – banka, ko izmanto un kontrolē noteikta grupa vai sabiedrība), kuru pilnībā pārvalda *PSA* un kura nodrošina finansējumu *Peugeot* un *Citroën* markas automobiļu pārdošanai, nodrošina automobiļu un rezerves daļu krājumu plūsmu izplatīšanas tīklos un piedāvā finansējuma iespējas grupas klientiem. *BPF* darbojas 23 valstīs. *BPF*, kuras vidējais izplatības līmenis ([3]) (*taux de pénétration*) 2012. gadā bija 29,8 %, finansē lielu grupas ražoto automobiļu pieprasījuma daļu, un tai ir noteicoša nozīme grupas komercdarbības finansēšanā. Debitoru saistības pret banku 2012. gadā atradās EUR 23 līdz 24 miljardu robežās. Tās tīrā peļņa 2011. gadā bija EUR 354 miljoni.

([2]) OV C 137, 16.5.2013., 10. lpp.

([3]) Vidējais izplatības līmenis – 29,8 % – neparāda atšķirīgos izplatības līmeņus dažādajos automobiļu segmentos. Izplatības līmenis ir augstāks B un C segmentā, dažās valstīs pārsniedzot 30 % un pat 40 % atzīmi. Līdz ar to šķiet, ka automobiļu iegāde galvenokārt jāfinansē šajos segmentos.

(13) *Faurecia* ir automobiļu aprīkojuma ražotājs, kurā 57,18 % kapitāla 2012. gada 31. decembrī piederēja *PSA*. *Faurecia* darbība galvenokārt ir vērsta uz automobiļu sēdekļu, iekšējo sistēmu, emisiju kontroles tehnoloģiju un ārējā aprīkojuma un detaļu ražošanu. Tā apgrozījums 2012. gadā bija aptuveni EUR 17,4 miljardi.

2.2. *PSA GRUPAS GRŪTĪBAS*

(14) Grupas apgrozījums 2012. gadā kritās par 5,2 %. Tam par iemeslu galvenokārt bija automobiļu daļas sliktais sniegums (samazinājums par 10,3 % līdz EUR 38,3 miljardiem). Grupas saimnieciskās darbības rezultāts 2012. gadā bija negatīvs – zaudējumi EUR 576 miljonu apmērā, savukārt, 2011. gadā tas bija pozitīvs – EUR 1,093 miljardi. Automobiļu daļas saimnieciskās darbības zaudējumi 2012. gadā sasniedza EUR 1,5 miljardus, bet 2011. gadā – EUR 92 miljonus.

(15) Šo problēmu pamatā ir gan īpaši apstākļi automobiļu tirgū, gan eurozonas ekonomiskās un finansiālās lejupslīdes sekas, gan arī *PSA* grupas strukturālās nepilnības.

2.2.1. EIROPAS AUTOMOBIĻU TIRGUS PASTĀVĪGĀ SARUKŠANA KOPŠ 2007. GADA

(16) Eiropas tirgus kopš 2007. gada ir nepārtraukti sarucis. Līdz 2007. gadam Eiropas automobiļu tirgū ik gadu pārdeva aptuveni 18 miljonus automobiļu, bet 2012. gadā – 14 miljonus, kas ir par 15 % mazāk.

(17) Tā rezultātā *PSA* grupas, kura ir ļoti nostiprinājusies Eiropas un jo īpaši Dienvideiropas tirgū, noiets šajā tirgū, kur tā realizē 58 % sava pārdošanas apjoma, samazinājās par 6,1 %. *PSA* grupas tirgus daļa, kas 2010. gadā bija 14,2 %, saruka līdz 13,3 %.

(18) Taču *PSA* grupas produkcija, ko tā realizē ārpus Eiropas, nekompensē Eiropas tirgus sarukšanu. Citur pasaulē pārdoto pasažieru un komerciālo transportlīdzekļu apjoms 2012. gadā nebija pietiekami liels, lai pats par sevi kompensētu grupas darbības rezultātu pasliktināšanos Eiropas tirgū.

2.2.2. TĀS NELABVĒLĪGĀS KONKURENCES STRUKTŪRA, AR KO SASKARAS VISPĀRĒJIE (PLAŠA AUTOMOBIĻU MODEĻU KLĀSTA) RAŽOTĀJI

(19) Francijas iestādes uzskata, ka *PSA* konkurē ar:

a) pārējiem vispārējiem ražotājiem: augstākās (*premium*) kategorijas automobiļu vispārējiem ražotājiem (*Renault*, *Nissan*, *Opel*, *Toyota*, *Volkswagen*), kā arī pārējiem vispārējiem ražotājiem, piemēram, *Ford*, *Fiat*, *Skoda*, *Seat* un *Honda*;

b) specializētajiem (konkrētu automobiļu modeļu) ražotājiem (*Audi*, *BMW*, *Mercedes* utt.), kas arvien vairāk izstrādā augstākās kategorijas produktus visos segmentos, tādējādi iespiežoties vispārējo ražotāju pamata tirgū;

c) jauniem ražotājiem, kas kļūst arvien konkurētspējīgāki galvenokārt vidējās kategorijas automobiļu segmentos (*Hyundai*, *Kia* utt.).

(20) Kopumā Francijas iestādes uzskata, ka vispārējo ražotāju dabiskajam tirgum uzbrūkot "augša", proti, augstākās kategorijas produktu specializētie ražotāji, kas vēlas apgūt jaunus segmentus (piem., *Audi A1*), un "apakša", proti, vidējās/zemākās kategorijas produktu ražotāji, jo īpaši korejiešu ražotāji, piemēram, koncerns *Hyundai-Kia*, kas vēlas ražot augstākas kategorijas automobiļus.

2.2.3. PSA GRUPAS STRUKTURĀLĀS NEPILNĪBAS

(21) Vairāk nekā puse (2011. gadā – 53 %) *PSA* grupas automobiļu tiek ražoti Rietumeiropā, kur darbaspēka izmaksas ir augstākas nekā citviet pasaulē. *PSA* darbaspēka kopējās izmaksas veido vairāk nekā [20–30] %* * no ražošanas pašizmaksas. Turklāt grupas pētniecības un attīstības (turpmāk tekstā – "P&A") darbinieki un ar ražošanu nesaistītais personāls lielākoties atrodas Francijā, kā rezultātā ir augstas personāla izmaksas.

* Konfidenciāla informācija.

(22) Salīdzinājumā ar tās konkurentiem grupai ir mazāk attīstīta P&A jomā un jo īpaši detaļu standartizācijas joma.

(23) Visbeidzot, *PSA* nav tik izkopts tēls un laba reputācija kā vācu ražotājiem, kas pārstāv augstāko (*premium*) kategoriju.

(24) Grupas un jo īpaši tās automobiļu daļas piedzīvotās grūtības tieši ietekmē *BPF* (un otrādi). *PSA* piesaistītās bankas grūtību pamatā galvenokārt ir *PSA* grupas problēmas, jo bankas un grupas kredītreitingi ir savstarpēji saistīti. Pazeminoties *PSA* kredītreitingam, pazeminās *BPF* kredītreitings, kā rezultātā *BPF* ir grūti piekļūt tirgum, lai refinansētos. Taču *BPF* ir būtisks atbalsts *PSA* grupas darbībai automobiļu nozarē. Piemēram, 2012. gadā *BPF* finansēja 29,8 % ražotāja realizētās produkcijas, kā arī pilnībā finansēja ražotāja Eiropas izplatītāju realizēto produkciju. Tāpēc, ievērojami samazinoties *BPF* finansēšanas spējai (un līdz ar to aizdevumu skaitam), tiek negatīvi ietekmēta automobiļu daļas darbība. Tādējādi kredītreitinga (reitinga piešķiršanas) mehānisma dēļ var rasties apburtais loks, kā rezultātā vēl vairāk saruktu *BPF* finansējuma avoti, kas, savukārt, radīto kreditēšanas ierobežojumu dēļ ietekmētu *PSA* grupas pārdošanas apjomu utt.

2.3. *ATBALSTA PASĀKUMI*

2.3.1. VALSTS GARANTIJA BPF OBLIGĀCIJU EMISIJĀM

(25) Lai *PSA* grupa varētu īstenot savu pārstrukturēšanas plānu, Francijas valdība nolēma tai sniegt garantiju, kas sedz *BPF* ilgtermiņa obligāciju emisijas, ko veic laikposmā no dienas, kad noslēgts nodrošinājuma līgums vai saņemta Eiropas Komisijas atļauja, līdz 2016. gada 31. decembrim ("garantija"). Šajā nolūkā Francijas valstij, no vienas puses, un *PSA* grupai, no otras puses, jāparaksta autonoma nodrošinājuma līgums ar nosacījumu, ka no Eiropas Komisijas tiek saņemts apstiprinājums saskaņā ar LESD 107. un 108. pantu. Tagad, kad, piemērojot Komisijas 2013. gada 11. februāra lēmumu, ar ko atļauj glābšanas atbalstu, ir noslēgts pirmais pagaidu nodrošinājuma līgums par pamatsummu EUR 1,2 miljardu apmērā, Francijas iestādes plāno noslēgt otru nodrošinājuma līgumu ar *PSA* grupu par atlikušo summu – pamatsummu, kuras maksimālais apmērs ir EUR 5,8 miljardi.

(26) 85. pants 2012. gada 29. decembra Finanšu likuma Nr. 2012-1510 grozījumos 2012. gadam pilnvaro ekonomikas ministru sniegt maksas valsts garantiju *BPF* parāda vērtspapīriem, ko banka emitē laikposmā no 2013. gada 1. janvāra līdz 2016. gada 31. decembrim. Garantija attieksies uz turpmākajām *BPF* ilgtermiņa obligāciju emisijām. Tā segs nenodrošinātos *BPF* parāda vērtspapīrus, kas emitēti, sākot no brīža, kad saņemta Komisijas atļauja par garantijas īstenošanu, līdz 2016. gada 31. decembrim. Šo vērtspapīru līgumiskais dzēšanas termiņš būs 36 mēneši no to emitēšanas brīža.

(27) Francijas iestādes precizē, ka *PSA* grupai nepieciešamās garantijas maksimālais apjoms ir noteikts, pamatojoties uz *BPF* bilances pašreizējās struktūras (un jo īpaši *BPF* finansēšanas struktūras) analīzi, kā arī prognozēm 2013.–2016. gadam attiecībā uz turpmāka finansējuma nepieciešamību, ko Francijas iestādes noteica, pamatojoties uz šādiem pieņēmumiem:

a) bankas debitoru saistību kopsummu, kas gandrīz nemainīgi atrodoties EUR 24–25 miljardu robežās, tādējādi ļaujot turpināt nodrošināt finansējumu *PSA* grupas automobiļu pārdošanai;

b) vērtspapīrošanas apmēra pieaugumu *BPF* finansējumā, kā rezultātā tiek daļēji kompensēts komerciālo vērtspapīru/ noguldījuma sertifikātu apjoma samazinājums (ietekmes līmenis A-3/P-3);

c) bankas kredītlīniju atjaunošanu, kā rezultātā 2013. gada janvārī *BPF* varēja apstiprināt finansējumu EUR 11,6 miljardu apmērā vidēja termiņa kredītiem, jo īpaši tādēļ, ka saņēma jaunu sindicēto kredītu EUR 4,1 miljardu apmērā ar piecu gadu atmaksas termiņu, atjaunoja lielāko daļu savu divpusējo kredītlīniju, palielināja atjaunojamās kredītlīnijas kredītlimitu par EUR 1,2 miljardiem (pamatsumma), tās termiņu pagarinot līdz 2016. gada janvārim, un vienlaikus palielināja arī citas kredītlīnijas kredītlimitu par EUR 1,8 miljardiem, tās termiņu pagarinot līdz 2015. gada decembrim (sīkāku informāciju skatīt 31. apsvērumā);

d) depozītu izmantošanu, sākot no 2013. gada.

(28) Francijas iestādes uzskata, ka atlīdzība par garantiju tikusi noteikta atbilstīgi tirgus cenai, pamatojoties uz kritērijiem, ko paredz Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai ([4]) (turpmāk tekstā – "glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes"), un Komisijas paziņojumu par EK līguma 87. un 88. panta (tagad LESD 107. un 108. pants) piemērošanu valsts atbalstam garantiju veidā ([5]). Paziņojums par garantijām paredz, ka, ja finanšu tirgos nevar konstatēt atbilstīgu garantijas prēmijas standartu, segtā aizdevuma kopējās finanšu izmaksas, tostarp aizdevuma procenti un garantijas prēmija, jāsalīdzina ar līdzīga negarantēta aizdevuma tirgus cenu.

(29) Francijas iestādes norāda, ka valsts, nosakot atlīdzību valstij, vēlējusies rīkoties, ievērojot *pari passu* (ar vienādiem nosacījumiem) principu attiecībā pret bankām, kas parakstījušas *New Club Deal* – vienošanās starp *BPF* un tās kreditorbankām. Tādēļ banku novērtētā riska izmaksas tika aprēķinātas, izejot no kopējās atlīdzības par *New Club Deal* likviditātes līnijām (korporatīvajām kredītlīnijām), lai tādējādi ņemtu vērā atšķirības starp likvīdu līdzekļu ieguldījumu un garantiju. Līdz ar to atlīdzība par valsts garantiju tika noteikta 260 bāzes punktu apmērā.

(30) *BPF* savā vārdā ir emitējis obligācijas, ko apgroza sekundārajā tirgū. 2. tabulā ir attēlotas to *BPF* esošo obligāciju ienesīguma mediānas, kuru dzēšanas termiņš ir aptuveni pēc trīs gadiem (dati sniegti par mēnesi pirms preses paziņojuma ([6]) par atbalstu grupai). Ienesīgums, kāds būtu fiktīvai obligācijai, kuras dzēšanas termiņš ir precīzi trīs gadi, tika interpolēts, pamatojoties uz to *BPF* obligāciju ienesīgumu, kurām sniegtajos datumos atlikušais laiks līdz to dzēšanai bija vistuvāk trīs gadiem. Visbeidzot, 2. tabulā ir sniegts arī tādu valsts obligāciju ienesīgums, kuru dzēšanas termiņš ir trīs gadi.

2. tabula

Ienesīgums sekundārajā tirgū

(%)

	16.10.2012.	Mediāna 16.09.–16.10.
Obligācija ar dzēšanas termiņu 25.9.2015.	5,04	5,52
Obligācija ar dzēšanas termiņu 24.6.2015.	4,84	5,57
Obligācija ar dzēšanas termiņu 25.2.2016.	5,37	6,23
Fiktīva obligācija ar trīs gadu dzēšanas termiņu (interpolēts ienesīgums)	5,09	5,54
Francijas valsts obligācija ar trīs gadu dzēšanas termiņu	0,34	0,39

(31) *BPF* 2012. gada decembra beigās veica pārrunas ar vairākām bankām par jauniem kredītiem, un tās piekrita:

a) piešķirt *BPF* likvīdus līdzekļus, kas izpaužas kā ilgtermiņa aizdevumi EUR 4 miljardu apmērā (turpmāk tekstā – "*New Club Deal*");

b) nodrošināt *BPF* divpusējās kredītlīnijas EUR 4,6 miljardu apmērā;

c) palielināt divu *BPF* rezerves kredītlīniju kredītlimitu par EUR 3 miljardiem (tās nav paredzēts izmantot).

Tādējādi šo banku saistību kopsumma ir EUR 11,6 miljardi. Saskaņā ar Francijas sniegto informāciju *New Club Deal* kredītlīnijas varēs izmantot, ja tiks īstenots valsts atbalsta pasākums ([7]).

([4]) OV C 244, 1.10.2004., 2. lpp.
([5]) OV C 155, 20.6.2008., 10. lpp.
([6]) Prese par valsts plānoto atbalsta pasākumu paziņoja 2012. gada 17. oktobrī.
([7]) Saskaņā ar darbības nosacījumu priekšlikumu (*term sheet*), ko Francija iesniedza 2013. gada 7. janvārī: "Lai kredītlīnijas varētu izmantot, Francijas Parlamentam jāapstiprina Francijas valsts atbalsta plāns (plāns jāpieņem Finanšu likumā)".

(32) *BPF* 2013. gada 25. martā emitēja obligācijas, ko sedz valsts garantija EUR 1,2 miljardu apmērā. Šo obligāciju kupons ir 0,625 %, un ienesīgums – 0,664 %, proti, papildu izmaksas 24 bāzes punktu apmērā salīdzinājumā ar Francijas valsts obligācijām (FVO) ar trīs gadu dzēšanas termiņu.

(33) Komisija glābšanas lēmuma 51. apsvērumā noteica, ka atbalsta elements atrodas robežās no EUR 91,8 miljoniem līdz emitēto obligāciju nominālvērtībai – EUR 1,2 miljardiem. Francijas iestādes norāda, ka, pamatojoties uz glābšanas lēmumā izmantoto metodoloģiju, iegūti šādi rezultāti par pasākumā ietverto atbalsta elementu:

3. tabula

Segto obligāciju ietvertā atbalsta elementa aprēķins

Interpolēti dati (3 gadi) Ienesīguma starpība 24 bāzes punktu apmērā salīdzinājumā ar valsts obligācijām	Likme	Obligāciju ienesīguma mediāna	
	16.10.2012.	12.7.–16.10.	16.9.–16.10.
FVO (3 gadi)	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Ienesīguma starpība salīdzinājumā ar valsts obligācijām (pēc garantijas)	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Banque PSA (*BPF*) procentu likme pēc garantijas (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Garantijas izmaksas (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Kopējās paredzamās segto emisiju izmaksas (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Banque PSA (*BPF*) sekundārā tirgus obligāciju interpolētais ienesīgums (3 gadi)	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Radītais valsts atbalsta apmērs (miljonos euro)	401	429	486

Avots: BNP Paribas Global Markets, Datastream

(34) Francijas iestādes uzskata, ka Komisija ir izvēlējusies īpaši nelabvēlīgu atsauces periodu *BPF* emisiju ienesīguma vēsturē. Pēc Francijas iestāžu domām, obligāciju ienesīgumu varētu labāk novērtēt, izmantojot laikposmu no 2012. gada 12. jūlija līdz 16. oktobrim, proti, sākot no brīža, kad tika atklātas *PSA* grupas grūtības un paziņots pārstrukturēšanas plāns.

2.3.2. *ATBALSTS PROJEKTAM* $50CO_2$CARS

(35) Valsts finansējums, ko Francija plāno piešķirt projektam *50CO_2Cars*, iekļaujas programmā "Nākotnes ieguldījumi", kas izveidota ar grozīto 2010. gada 9. marta Finanšu likumu Nr. 2010-237. Francijas Vides un enerģijas pārvaldes aģentūra (turpmāk tekstā – "*ADEME*") ir viens no operatoriem ([8]), ko valsts pilnvarojusi pārvaldīt nākotnes ieguldījumiem piešķirtos kredītus. *ADEME* rīcībā esošā budžeta kopējais apmērs ir EUR 2,65 miljardi.

(36) Nākotnes ieguldījumu kontekstā projekts *50CO_2Cars* atbilst darbībai "Nākotnes transportlīdzeklis", kuras mērķis ir izmēģināt un veicināt tādas tehnoloģijas un sekmēt tādu organizāciju darbību, kas nodrošina mazāku enerģijas patēriņu un zemāku siltumnīcefekta gāzu emisiju. Šīs darbības ietvaros divu uzaicinājumu izteikt ieinteresētību (turpmāk tekstā – "UII") rezultātā tika izvēlēti dažādi tehnoloģiski risinājumi:

a) jaunā ļoti augstas energoefektivitātes dīzeļdzinēju paaudze un divsajūgu transmisija (*dual clutch transmission*) tika izvēlēta UII "Spēka piedziņas bloks un palīgiekārtas transportlīdzekļiem ar siltuma dzinēju" (turpmāk tekstā – "UII Nr. 1") ietvaros;

([8]) Operatoru sarakstu skatīt iepriekšminētā Likuma Nr. 2010-237 8. pantā un 2010. gada 3. maija Dekrētā Nr. 2010-442.

b) elektriskās hibridizācijas tehnoloģija tika izvēlēta UII "Spēka piedziņas bloki, palīgiekārtas un atgriezeniskās enerģijas glabāšanas sistēmas transportlīdzekļiem ar elektrisko un hibrīdo piedziņu" (turpmāk tekstā – "UII Nr. 2") ietvaros.

(37) Uz darbību "Nākotnes transportlīdzeklis" attiecas atbalsta shēma SA.32466 (2011/X) ([9]), kurai ir piemērots atbrīvojums no prasības par paziņošanu saskaņā ar Vispārējo grupu atbrīvojuma regulu ([10]) (turpmāk tekstā – "VGAR").

(38) Francijas iestādes iesniedza detalizētu informāciju par tā valsts finansējuma elementiem un veidu, ko saņems ikviens projekta partneris. Tā valsts finansējuma apmērs, kas paredzēts projekta *50CO$_2$Cars* īstenošanai, nevienam no partneriem (*Delphi*, *Mann & Hummel*, *Valeo*, *Rhodia*, *CTI*, *IRMA*, *IFPEN*, *LACCO*, *IRCELYON* un *IC2MP*), izņemot vadošo partneri – *PSA*, nepārsniedz tās paziņošanas robežvērtības individuālam atbalstam, ko paredz VGAR 6. panta 1. punkta e) apakšpunkts. Tātad, ciktāl šis finansējums ir valsts atbalsts LESD 107. panta ([11]) izpratnē, uz to jau attiecas iepriekšminētā atbalsta shēma SA.32466 (2011/X), kurai ir piemērots attiecīgais atbrīvojums.

(39) Savukārt, saskaņā ar VGAR 1. panta 6. punkta c) apakšpunktu šo regulu nepiemēro atbalstam grūtībās nonākušiem uzņēmumiem, kāds noteikti ir *PSA* grupa vismaz kopš 2012. gada 17. oktobra, kad Francijas iestādes paziņoja savu nodomu sniegt garantiju par labu *PSA* grupai. Tādējādi uz atbalstu, ko valsts plāno piešķirt *PSA*, lai atbalstītu projektu *50CO$_2$Cars*, nevar attiecināt ne atbalsta shēmu SA.32466 (2011/X), ne arī individuālās paziņošanas pienākumu saskaņā ar Kopienas pamatnostādnēm par valsts atbalstu pētniecībai, attīstībai un inovācijai ([12]) (turpmāk tekstā – "P&A&I nostādnes") ([13]).

(40) Lai vienkāršotu administrēšanu, *PSA* darbību izmaksas, kas attiecas uz projektu *50CO$_2$Cars*, tika klasificētas tāpat kā pārējo partneru izmaksas, proti, izmantojot VGAR noteiktās kategorijas (kas atbilst P&A&I nostādņu kategorijām).

(41) Līdz ar to *PSA* veiks darbības, kuras klasificētas ([14]) kā fundamentālie pētījumi (turpmāk tekstā – "FP"), rūpnieciskie pētījumi (turpmāk tekstā – "RP") un eksperimentālā izstrāde (turpmāk tekstā – "EI") un kuru īstenošanas attiecināmās izmaksas ir detalizēti atspoguļotas 4. tabulā.

4. tabula

Projekta *50CO$_2$Cars* izmaksas sadalījumā pa P&A darbību veidiem (tūkstošos euro)

Izmaksas	Kopējās	Attiecināmās ([1])	FP	RP	EI
UII Nr. 1	[260–330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
UII Nr. 2	[50–110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Kopā	**[300–400]***	**304 593,48**	**1 328,79**	**175 567,54**	**127 697,15**

([1]) Projekta *50CO$_2$Cars* izmaksas tika attiecinātas uz P&A kategorijām, ko paredz VGAR 31. panta 5. punkts (tās atbilst kategorijām P&A&I nostādņu 5.1.4. punktā).

(42) Atbalsts, ko EUR 85,9 miljonu apmērā valsts plāno piešķirt *PSA* grupai šīs pārstrukturēšanas plāna daļas ietvaros, izpaudīsies kā dotācijas (EUR 24,5 miljoni) un atmaksājamie avansi (EUR 61,4 miljoni). Intensitātes ziņā tas sedz FP, RP un EI attiecināmās izmaksas attiecīgi 100 %, 30 % un 25 % apmērā.

([9]) OV C 78, 11.3.2011., 33. lpp.

([10]) Komisijas 2008. gada 6. augusta Regula (EK) Nr. 800/2008, kas atzīst noteiktas atbalsta kategorijas par saderīgām ar kopējo tirgu, piemērojot Līguma 87. un 88. pantu (Vispārējā grupu atbrīvojuma regula) (OV L 214, 9.8.2008., 3. lpp.).

([11]) Šajā sakarā Komisija it īpaši atgādina, ka pētniecības organizāciju neatkarīgas pētniecības darbību, kam nav saimnieciska rakstura, finansēšana no valsts līdzekļiem neietver valsts atbalsta elementu.

([12]) OV C 323, 30.12.2006., 1. lpp.

([13]) Skatīt konkrēti P&A&I nostādņu 2.1. punkta pēdējo rindkopu: "Atbalsts pētniecībai, attīstībai un inovācijai grūtībās nonākušiem uzņēmumiem tādā izpratnē, kā šis jēdziens lietots Kopienas pamatnostādnēs par valsts atbalstu grūtībās nonākušu uzņēmumu glābšanai un pārstrukturēšanai, ir izslēgts no šo nostādņu darbības jomas".

([14]) VGAR 30. panta 1., 2. un 3. punkta definīciju izpratnē (tās atbilst definīcijām P&A&I nostādņu 2. panta 2. punkta e), f) un g) apakšpunktā).

(43) Runājot konkrētāk par atmaksājamajiem avansiem, tos diskontēs, izmantojot atsauces likmi, kas bija spēkā 2012. gada janvārī, kad pieņēma lēmumu piešķirt atbalstu, un kas Francijas gadījumā ir 3,07 %. Šie avansi *PSA* jāatmaksā saskaņā ar katra UII atsevišķajiem nosacījumiem.

(44) Tās projekta daļas ietvaros, kas attiecas uz UII Nr. 1, ir iespējami un vienlaicīgi tiek vērtēti trīs hibridizācijas risinājumi: izmantojot elektrisko divsajūgu transmisiju (*electric dual clutch transmission*), izmantojot papildu aprīkojumu iekšdedzes dzinējā un izmantojot papildu aprīkojumu darbībai brīvgaitas režīmā. Atmaksāšanas kārtība, ko noteikts vienā no galvenajiem projekta lēmumu pieņemšanas posmiem izvēlētais hibridizācijas risinājums, izpaudīsies vienā no šādiem veidiem:

a) ja tiks izvēlēta hibridizācija, izmantojot elektrisko divsajūgu transmisiju, atmaksu veidos divas ražošanas vienības:

— [10–20]* euro par katru 40/50 kW un 70 kW jaudas dīzeļdzinēju, sākot no [500 000–600 000]. * saražotās vienības, lai saskaņā ar plānoto ražošanas gaitu šī avansa daļa tās diskontētās vērtības izteiksmē četru gadu laikā tiktu atmaksāta ar precizitāti līdz vienam euro. Kad šī summa tās diskontētās vērtības izteiksmē būs pilnībā atmaksāta, *PSA* grupai [1–3] gadus būs jāturpina maksāt mazākā apmērā – (EUR [3–6]) par katru saražoto dzinēju;

— [30–40]* euro par katru elektrisko divsajūgu transmisiju, sākot no [50 000–60 000].* saražotās vienības, lai saskaņā ar plānoto ražošanas gaitu šī avansa daļa tās diskontētās vērtības izteiksmē piecu gadu laikā tiktu atmaksāta ar precizitāti līdz vienam euro. Kad šī summa tās diskontētās vērtības izteiksmē būs pilnībā atmaksāta, *PSA* grupai būs jāturpina maksāt mazākā apmērā – (EUR [5–10]*) par katru saražoto elektrisko divsajūgu transmisiju;

b) ja tiks izvēlēta hibridizācija, izmantojot papildu aprīkojumu iekšdedzes dzinējā, atmaksu veidos tikai 40/50 kW un 70 kW jaudas dīzeļdzinēju saražotās vienības, par kurām *PSA* būs jāmaksā [10–20]* euro par katru saražoto vienību, sākot no [500 000–600 000].* saražotās vienības, līdz attiecīgā summa tās diskontētās vērtības izteiksmē būs pilnībā atmaksāta (aptuveni [0–5]* gadi saskaņā ar plānoto ražošanas gaitu), bet pēc tam – [5–10]* euro par vienību;

c) ja tiks izvēlēta hibridizācija, izmantojot papildu aprīkojumu darbībai brīvgaitas režīmā, atmaksu tāpat veidos 40/50 kW un 70 kW jaudas dīzeļdzinēju saražotās vienības, par kurām *PSA* būs jāmaksā [20–30]* euro par katru saražoto vienību, sākot no [500 000–600 000].* saražotās vienības, līdz attiecīgā summa tās diskontētās vērtības izteiksmē būs pilnībā atmaksāta (aptuveni [0–5]* gadi saskaņā ar plānoto ražošanas gaitu), bet pēc tam – [5–10]* euro par vienību.

(45) Tās projekta daļas ietvaros, kas attiecas uz UII Nr. 2, atmaksu veidos tikai elektrisko spēka piedziņas bloku saražotās vienības, par kurām *PSA* būs jāmaksā [20–30]* euro par katru saražoto vienību, sākot no [500 000–600 000].* saražotās vienības, līdz attiecīgā summa tās diskontētās vērtības izteiksmē būs pilnībā atmaksāta (aptuveni [5–10]* gadi saskaņā ar plānoto ražošanas gaitu), bet pēc tam – [5–10]* euro par vienību.

(46) Francijas iestādes uzskata, ka šie nosacījumi nodrošina, ka uz piesardzīgiem un saprātīgiem pieņēmumiem balstītā projekta veiksmīgas īstenošanās rezultātā avanss tā diskontētās vērtības izteiksmē tiks atmaksāts un ka daļējas neveiksmes gadījumā atmaksa būs proporcionāla projekta sekmīguma pakāpei.

2.4. *PSA GRUPAS PĀRSTRUKTURĒŠANAS PLĀNS*

(47) Pārstrukturēšanas plāns izriet no izmaksu samazināšanas pasākumiem, par kuriem paziņoja 2011. gada 26. oktobrī (izmaksu samazināšana EUR 800 miljonu apmērā, kā rezultātā Eiropā likvidēja 2 500 darba vietas) un 2012. gada 15. februārī (papildu pasākumi EUR 200 miljonu apmērā).

(48) Pārstrukturēšanas plānā ir iekļauti trīs pasākumu veidi: rūpniecības pārstrukturēšana, grupas administratīvās struktūras ierobežošana un pētniecības un attīstības projekta *50CO$_2$Cars* īstenošana. Lai gan *PSA* grupa darbojas daudzās pasaules valstīs, pārstrukturēšanas pasākumi galvenokārt attiecas uz Franciju, kur atrodas lielākā daļa grupas ražošanas resursu.

2.4.1. RŪPNIECISKĀS RAŽOŠANAS SISTĒMAS PĀRSTRUKTURĒŠANAS PASĀKUMI

(49) Galvenie pasākumi skar Francijas rūpnīcas: Olnē rūpnīcas slēgšana un Rennas rūpnīcas jaudas ievērojama samazināšana, kā rezultātā tiks likvidētas 4 400 darba vietas. Šie divi pasākumi ir daļa no *PSA* ražotņu vispārējās optimizācijas.

(50) Ņemot vērā *PSA* līdzšinējo nozīmi pilsētas daudzfunkcionālo automobiļu (turpmāk tekstā – "B segments") segmentā, tai šajā B segmentā ir ievērojamas ražošanas jaudas: Francijā (Olnē, Puasī, Milūzas rūpnīca), Spānijā (Madrides rūpnīca) un Slovākijā (Trnavas rūpnīca). Par spīti pielāgošanās pasākumiem, kas veikti kopš 21. gadsimta sākuma (Raitonas (Lielbritānija) rūpnīcas slēgšana 2006. gadā un Olnē rūpnīcas jaudas samazināšana 2008. gadā), *PSA* grupai B segmentā joprojām ir jaudas pārpalikums. Slēdzot Olnē rūpnīcu, modeļu 208, C3 un DS3 ražošanas apjoms saruks par 155 000 vienībām gadā, bet 2012. gadā ieviestās organizatoriskās struktūras rezultātā maksimālā ražošanas jauda samazināsies par 232 000 vienībām gadā un B segmenta automobiļu ražošana tiks koncentrēta Puasī, Milūzas un Trnavas rūpnīcā. Francijas iestādes uzskata, ka šie pasākumi ilglaicīgi samazinās ražošanas jaudu B segmentā un nodrošinās grupai stabilus fiksēto izmaksu ietaupījumus ievērojamā apjomā (paredzētais ietaupījums – [100–200]* miljoni euro gadā).

(51) Rennas rūpnīca šobrīd tiek izmantota D un E segmenta automobiļu ražošanai ([15]). Tā saskaras ar nepārtrauktu pieprasījuma krišanos, jo īpaši attiecībā uz D segmenta sedaniem. Francijas iestādes uzskata, ka, pārejot no divarpus uz divām komandām un likvidējot vienu naktsmaiņu un vienu maza apjoma ražošanas līniju, būs iespējams ierobežot ražošanu, turpinot strādāt vienīgi ar *Peugeot 508* (sedana un universāļa versiju) un *C5* (sedana un universāļa versiju).

(52) Arī P&A darbības apjoms tiks samazināts (10 %), un komandas darbosies tikai attiecīgajās rūpnīcās (to attīstības funkciju likvidēšana, kas attiecās uz grupas darbību kopumā).

(53) *PSA* šādi cer uzlabot savas darbības efektivitāti Eiropā, jo īpaši pilnvērtīgāk izmantojot esošo ražošanas jaudu un rūpnīcām padziļināti specializējoties un pievēršoties tikai viena vai divu segmentu automobiļu ražošanai. Pārstrukturēšanas mērķis ir samazināt katra automobiļa vidējo pašizmaksu par aptuveni [200–300]* līdz [200–300]* euro.

2.4.2. PASĀKUMI ATTIECĪBĀ UZ PSA GRUPAS ADMINISTRATĪVO STRUKTŪRU

(54) *PSA* grupa plāno pārstrukturēt administratīvās struktūrvienības un visas savas vadības daļas. Tā rezultātā kopumā tiks likvidētas 3 586 darba vietas.

(55) Līdztekus, pārstrukturēšanas pasākumu rezultātā, *PSA* paziņoja taupības plānu EUR 1 miljarda apmērā, kas aptver gan iepirkumus (EUR 400 miljoni), gan fiksētās izmaksas (EUR 600 miljoni), un tādu pasākumu kopumu, kas skar rūpnieciskās darbības, P&A un vispārējās izmaksas. Taupības plānu īstenos ar *GM* izveidotās savienības ietvaros.

2.4.3. *P&A PROJEKTS* 50CO_2CARS

(56) Rūpniecības pārstrukturēšanas ietvaros *PSA* grupa plāno arī izstrādāt jaunas hibridizācijas tehnoloģijas, kas, pēc Francijas iestāžu domām, palīdzētu atjaunot dzīvotspēju. Ja šis P&A projekts īstenotos veiksmīgi, tas ļautu *PSA* grupai masveidā ražot dīzeļdzinēja hibrīdautomobiļus B segmentā (svars no 900 līdz 1 300 kg) un tādējādi dažādot ražošanu segmentā, kas dod peļņu. Dīzeļdzinējus vairāk iecienījuši patērētāji Eiropā, taču vēlāk hibrīdās sistēmas galvenās detaļas ([16]) varētu pielāgot ekvivalentas jaudas benzīna dzinējiem un piemērot tirdzniecībai visā pasaulē.

(57) Šis P&A projekts, ko sauc par *50CO_2Cars*, attiecas uz tāda (neuzlādējama) hibrīda spēka piedziņas bloka projektēšanu un ražošanu, kas paredzēts B segmentam un ļautu samazināt šo automobiļu CO_2 emisiju apjomu līdz 50 gramiem uz kilometru (turpmāk tekstā – "g CO_2/km"), kā arī panākt, ka ģimenes automobiļu (C segments) emisiju apjoms ir aptuveni 65 g CO_2/km. Projekta mērķis ir panākt, lai šī tehnoloģija būtu ekonomiski pieejama pēc iespējas plašākai sabiedrības daļai.

([15]) D un E segmentu pārstāv "ģimenes", "pārbraucienu", "minivenu" un "visurgājēju" tipa automobiļi, kuru garums Eiropā vidēji ir no 4,40 līdz 5 metriem. Šajā segmentā ietilpst *Peugeot 508 Berline* (sedans), *508 SW* (universālis), *807*, *4007* un *Citroën C5 Berline* (sedans), *C5 break* (universālis), *DS5*, *C8*, *C-Crosser* ("apvidus" tipa) un *C6*.

([16]) Akumulators, elektrodzinējs un tā vadības elektronika un sprieguma pārveidotājs, kas nodrošina divu spriegumu tīkla pieejamību.

(58) Tehniskā ziņā projekts apvienos jaunu ļoti augstas energoefektivitātes dīzeļdzinēju paaudzi, mehānisko divsajūgu transmisiju, kas ir piemērota hibridizācijai (*dual clutch transmission*), kā arī elektriskās hibridizācijas tehnoloģiju, kurai ir zemas izmaksas.

(59) *PSA* būs projekta *50CO$_2$Cars* īstenošanai izveidotā P&A konsorcija vadošais partneris.

(60) Šajā konsorcijā darbosies arī rūpnieciskie un akadēmiskie partneri: pieci lieli uzņēmumi (*Delphi*, *Mann & Hummel*, *Valeo* un *Rhodia*), viens MVU (*CTI*), viena apvienība (*IRMA*) un četras pētniecības organizācijas (*IFPEN*, *LACCO*, *IRCELYON* un *IC2MP*).

2.4.4. PSA GRUPAS BIZNESA PLĀNS

(61) *PSA* grupas biznesa plāns aptver laikposmu no 2013. gada līdz 2017. gadam. Francijas iestādes precizēja, ka saskaņā ar bāzes scenāriju, sākot no 2014. gada, grupas saimnieciskās darbības rezultāts būs pozitīvs – EUR [1 200–2 000]* miljoni jeb [1–5]* % no apgrozījuma. Dzīvotspēja tiks uzlabota galvenokārt ar iekšējiem pasākumiem, ko paredz pārstrukturēšanas plāns. Uzlabošana ir balstīta, no vienas puses, ražošanas izmaksu ievērojamā samazināšanā un likviditātes uzlabošanā un, no otras puses, iespējamā *PSA* grupas darbības ģeogrāfiskā pārorientēšanā. Mērķis ir panākt, lai 2015. gadā 50 % grupas pārdošanas apjoma tiktu realizēti ārpus Eiropas Savienības, tādējādi ļaujot apgūt izaugsmes potenciālu citviet pasaulē (jo īpaši Ķīnā, Brazīlijā utt.).

(62) Francijas iestādes iesniedza *PSA* grupas biznesa plānu par laikposmu līdz 2017. gadam. Tas ir balstīts pieņēmumos par Eiropas tirgus un *PSA* tirgus daļu apjomu. Šie pieņēmumi atspoguļo uzņēmuma *IHS Global Insight* sniegto novērtējumu.

(63) Francijas iestādes sagaida, ka 2013. gadā Eiropas tirgus saruks par 2,2 %, taču uzskata, ka 2014. un 2015. gadā tam vajadzētu pieaugt par 6 % gadā un 2016. un 2017. gadā – par 3 % gadā. *PSA* tirgus daļa 2013. gadā sasniegšot [12–15]* %, 2014. gadā – [13–16]* %, bet 2015., 2016. un 2017. gadā – [11–15]* %.

(64) Biznesa plānā ir aplūkoti vairāki scenāriji. Saskaņā ar "bāzes" scenāriju, sākot no 2014. gada, *PSA* grupas saimnieciskās darbības rezultāts būšot pozitīvs – EUR [1 200–2 000]* miljardi jeb [1–5]* % no grupas apgrozījuma. 2017. gadā tas sasniegšot EUR [3 000–3 800] miljardus jeb [2-6]* % no *PSA* apgrozījuma. Francijas iestādes uzskata, šāds rentabilitātes līmenis ļautu *PSA* grupai saņemt pietiekamu kredītreitingu, lai tā varētu patstāvīgi refinansēties tirgū. Augstāks grupas kredītreitings automātiski atbalsotos *BPF* kredītreitingā.

(65) Tika apskatīti arī alternatīvi scenāriji. "Nelabvēlīga" scenārija gadījumā, sākot no 2013. gada, *PSA* grupas pārdošanas apjoms (salīdzinājumā ar bāzes scenāriju) Eiropā saruktu vēl par 100 000 automobiļiem gadā. Turpretī "labvēlīga" scenārija gadījumā, sākot no 2013. gada, *PSA* grupas pārdošanas apjoms Eiropā pieaugtu par 100 000 automobiļiem gadā. Saskaņā ar iesniegto biznesa plānu, sākot no 2014. gada, *PSA* grupas saimnieciskās darbības rezultāts kopumā (arī nelabvēlīgā scenārija gadījumā) būtu pozitīvs ([1–5]* % no *PSA* grupas apgrozījuma) un 2017. gadā sasniegtu [2–6]* %. Tomēr jāatzīmē, ka *PSA* grupas prognozēs parādās ievērojams apgrozījuma pieaugums ārpus Eiropas, proti, augošos tirgos. Šis pieņēmums parāda, ka, lai gan prognozes attiecībā uz Eiropas tirgu ir pesimistiskas, *PSA* grupa paredz sava pārdošanas apjoma pieaugumu. Tās mērķis ir 2015. gadā realizēt 50 % sava pārdošanas apjoma ārpus Eiropas.

(66) Attiecībā uz *PSA* grupas ražošanas jaudas attīstību Francijas iestādes iesniedza divas tabulas, kurās norādīts katras rūpnīcas jaudas izmantojuma līmenis (*Harbour* izmantojuma līmenis) ([17]) pirms un pēc grupas pārstrukturēšanas. Izņemot Puasī rūpnīcu, pārējām rūpnīcām šis līmenis nemainās. Francijas iestādes precizēja, ka katras rūpnīcas dzīvotspēju nevar noteikt neatkarīgi no *PSA* grupas dzīvotspējas. Gluži pretēji – *PSA* grupas darbība automobiļu nozarē būtu jāapskata kopumā attiecībā uz katru tirgus segmentu. Francijas iestādes arī uzskata, ka katrai rūpnīcai ir konkrēts automobiļu kopums, ko tajā ir iespējams ražot. Tas, ka dažām rūpnīcām ir augstāks, bet citām zemāks jaudas izmantojuma līmenis, parasti ir tādēļ, ka pastāv apzinātas un kontrolētas variācijas saistībā ar ražojumu aprites ciklu.

([17]) *Harbour* jauda ir rūpniecības nozarē lietotais standarts. Saskaņā ar šo standartu pieņem, ka katrā rūpnīcā ir divas komandas, kas strādā astoņas stundas dienā, 235 dienas gadā. *Harbour* izmantojuma līmenis parāda katrā rūpnīcā faktiski saražoto automobiļu apjomu attiecībā pret *Harbour* jaudu.

5. tabula

PSA grupas plānotais apgrozījums trīs scenāriju ietvaros (miljonos euro)*

	2013. g.	2014. g.	2015. g.	2016. g.	2017. g.
Bāzes scenārijs	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]
Nelabvēlīgais scenārijs (par 100 000 automobiļiem gadā mazāk)	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]
Labvēlīgais scenārijs (par 100 000 automobiļiem gadā vairāk)	[57 000–62 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]	[65 000–70 000]

6. tabula

Automobiļu daļas plānotais apgrozījums trīs scenāriju ietvaros (miljonos euro)*

	2013. g.	2014. g.	2015. g.	2016. g.	2017. g.
Bāzes scenārijs	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]
Nelabvēlīgais scenārijs (par 100 000 automobiļiem gadā mazāk)	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]
Labvēlīgais scenārijs (par 100 000 automobiļiem gadā vairāk)	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]

2.4.5. FRANCIJAS IESTĀŽU SĀKOTNĒJI PIEDĀVĀTIE KOMPENSĀCIJAS PASĀKUMI

(67) *PSA* grupa paziņoja par pārstrukturēšanas pasākumiem, kas samazinās tās ražošanas jaudu un klātbūtni tirgū, jo īpaši par Olnē rūpnīcas slēgšanu (kurā nodarbināti 3 000 darbinieku), kā arī par Rennas rūpnīcas jaudas ievērojamu samazināšanu, kā rezultātā tiks likvidētas aptuveni 1 400 darba vietu. Tāpat šobrīd tiek vai jau ir veikti ienesīgu aktīvu pārdošanas pasākumi, jo īpaši *GEFCO* kapitāla atvēršana un dažu nekustamā īpašuma aktīvu un autonomas uzņēmuma *Citer* pārdošana. *PSA* grupa arī paziņoja par savu ieguldījumu izdevumu samazināšanu, kā rezultātā tās ražošanas jauda tiks ierobežota līdz apjomam, kurš ir zemāks par apjomu, kas bija paredzēts pirms grupa nonāca grūtībās.

(68) Turklāt Francijas iestādes piedāvāja šādus kompensācijas pasākumus:

— kapitālieguldījumu (*capital expenditures*) apjoma papildu samazināšanu (2.4.5.1. punkts),

— atteikšanos no *Sevelnord* (*Société Européenne de Véhicules Légers du Nord* (Eiropas Ziemeļu vieglo transportlīdzekļu sabiedrība)) rūpnīcas jaudas daļas par labu konkurentam (2.4.5.2. punkts),

— *plug-in* hibrīdtehnoloģijas (tehnoloģija hibrīdtransportlīdzekļu uzlādēšanai no elektrotīkla) izstrādes un ražošanas pārtraukšanu (2.4.5.3. punkts),

— *BPF* maksimālā izplatības līmeņa noteikšanu (2.4.5.4. punkts).

Šie pasākumi norisināšoties papildus pārstrukturēšanas pasākumiem, ko paredz 2012. gada sākotnējais vidēja termiņa plāns ([18]) (turpmāk tekstā – "VTP").

2.4.5.1. ***PSA grupas ieguldījumu apjoma papildu samazināšana***

(69) Kapitālieguldījumu apjomu (salīdzinājumā ar 2012. gada sākotnējo VTP) plānots samazināt vēl par EUR 300 miljoniem 2013. gadā un EUR 500 miljoniem gan 2014., gan 2015. gadā. Līdz ar to 2013.–2015. gada plāna izdevumi (kapitālieguldījumi un P&A izdevumi) tika samazināti no EUR 9,9 miljardiem līdz EUR 8,6 miljardiem jeb par 13 %. Salīdzinot ar 2011.–2012. gada vidējo rādītāju, šī summa ir samazinājusies par 27 %.

([18]) Vidēja termiņa plāns ir dokuments, ko *PSA* grupas finanšu vadības daļa lieto, lai iepazīstinātu ar grupas darbības rezultātu prognozēm turpmākajiem gadiem.

(70) Tādējādi *PSA* ieguldījumu vidējais apjoms tikšot samazināts no EUR 3,3 miljardiem gadā līdz EUR 2,86 miljardiem gadā. Šis samazinājums EUR 1,3 miljardu apmērā izšķiroši (vairāk nekā par 80 %) ietekmēs grupas darbību automobiļu nozarē Eiropā.

(71) Francijas iestādes uzskata, ka kapitālieguldījumu apjoma samazināšana būtiski ierobežošot *PSA* grupas spēju būt konkurējošam spēkam tirgū. Papildus samazinot noteiktu P&A ieguldījumu un kapitālieguldījumu apjomu, *PSA* saskaršoties arī citām nopietnām negatīvām sekām. Proti, tikšot ievērojami samazināta *PSA* grupas spēja:

a) apmierināt to klientu kategoriju vēlmes, kas īpaši iecienījuši piedāvāto ražojumu klāstu (sortimenta efekts) un tehnoloģijas, ko *PSA* grupa vairs neizstrādās;

b) reaģēt uz konkurentu attīstību;

c) pašai rūpnieciski ražot saistošas tehnoloģijas, kas tai būs jāpērk no konkurentiem, tādējādi samazinot savus ienākumus;

d) saņemt noteiktus nodokļu atvieglojumus, piemēram, attiecībā uz CO_2 utt.

(72) Minētais samazinājums izpaudīšoties kā:

— modeļa *Citroën C6* ražošanas pārtraukšana 2012. gada 31. decembrī un modeļa *Peugeot 607* paaudzes izbeigšana (E segments) (a),

— *Bipper*/*Nemo* automobiļu ražošanas pārtraukšana divus gadus pirms paredzētā termiņa, proti, no 2015. gada, kā arī to paaudzes izbeigšana (B segments; vieglie komerciālie automobiļi) (b),

— atteikšanās no dīzeļdzinējiem, kuru tilpums pārsniedz divus litrus (D segments) (c).

a) **Modeļu *Citroën C6* un *Peugeot 607* ražošanas pārtraukšana**

(73) Šis kompensācijas pasākums ietveršot divas darbības attiecībā uz E segmentu kopumā:

— *Citroën C6* ražošanas pārtraukšanu no 2013. gada (sākotnēji to bija paredzēts pārtraukt 2016. gadā), un

— *Citroën C6*/*Peugeot 607* paaudzes ražošanas izbeigšanu.

(74) Runājot tikai par pirmo darbību, *PSA* grupa tās ietekmi novērtē 3 000 automobiļu apmērā (proti, 1 000 automobiļi gadā), kas trīs gadu laikposmā rada apgrozījuma zaudējumus EUR 90 miljonu apmērā. *Citroën C6* pieder pie E segmenta, kas ir "augstākās kategorijas" segments. Saskaņā ar *PSA* grupas iekšējām aplēsēm šis segments 2013. gadā veidošot 5,7 % no Eiropas automobiļu tirgus.

(75) Francijas iestādes uzskata, ka, izbeidzot grupas augstākās kategorijas automobiļu paaudzi, būtiski samazināšoties grupas tirgus daļa. To automobiļu iespējamais apjoms, ko veidotu uz pēdējā *Peugeot (607)* modeļa bāzes, būtu 20 000 vienību gadā, kas atbilst apgrozījuma zaudējumiem EUR 500 miljonu apmērā. To automobiļu iespējamais apjoms, ko veidotu uz pēdējā *Citroën (C6)* modeļa bāzes, būtu 7 000 vienību gadā, kas atbilst apgrozījuma zaudējumiem EUR 200 miljonu apmērā.

(76) Apņemšanās izbeigt *Citroën C6*/*Peugeot 607* modeļu paaudzi attiecas uz laikposmu no 2016. gada līdz 2018. gadam. *PSA* grupa šīs pasākuma daļas sekas novērtē 40 500 automobiļu apmērā, kas atbilst EUR 1,05 miljardu apgrozījumam. Turklāt, izbeidzot šo modeļu paaudzes, *PSA*, sākot no 2013. gada, varētu atteikties no saistītajiem ieguldījumiem (ņemot vērā, ka jauna automobiļa izstrāde parasti ilgst trīs gadus).

(77) Francijas iestādes uzskata, ka netiešā veidā šis kompensācijas pasākums ļoti negatīvi ietekmēšot *PSA* grupas tēlu. Piemēram, E segmenta automobiļu (un/vai pietiekami jaudīgu dzinēju) neesamība neļaušot grupai iesniegt piedāvājumus noteiktiem konkursiem. Turklāt, *PSA* grupai izstājoties no E segmenta, privātpersonas, kurām interesē augstākās kategorijas piedāvājumi, arī mazāk vērsīšoties pie *PSA* grupas produkcijas izplatītājiem, kā rezultātā tikšot kaitēts grupas automobiļu augstāku kategoriju izstrādei, tostarp B segmentā (*DS* (*Distinctive Series*) līnija). *PSA* grupa uzskata, ka šī negatīvā ietekme uz automobiļu iepirkumiem atbilst 2 000 automobiļiem gadā, tādējādi tā ik gadu radīšot apgrozījuma zaudējumus EUR 30 miljonu apmērā, kas 12 000 automobiļu kontekstā ir EUR 180 miljoni.

(78) Kopumā *PSA* grupa uzskata, ka šis kompensācijas pasākums rada apgrozījuma zaudējumus EUR 1,32 miljardu apmērā.

b) ***Bipper*/*Nemo* modeļa ražošanas pārtraukšana un paaudzes izbeigšana**

(79) *Bipper*/*Nemo* ir komerciālais transportlīdzeklis, ko tirgo ar diviem dažādiem nosaukumiem. Piedāvātais pasākums ietvertot divas darbības:

— *Bipper*/*Nemo* automobiļu paaudzes izbeigšanu (proti, atteikšanos ieviest jaunu paaudzi) no 2017. gada, kā rezultātā *PSA* lēš apgrozījuma zaudējumus EUR 1 miljarda apmērā, un

— esošo *Bipper*/*Nemo* automobiļu ražošanas priekšlaicīgu pārtraukšanu no 2015. gada (sākotnēji ražošanu bija paredzēts pārtraukt 2017. gadā), kā rezultātā lēsti apgrozījuma zaudējumi EUR 560 miljonu apmērā.

(80) *PSA* 2012. gadā pārdeva 35 650 *Bipper*/*Nemo* automobiļus (16 678 *Bipper* automobiļus pasažieru automobiļa (turpmāk tekstā – "PA") un komerciālā automobiļa (turpmāk tekstā – "KA") versijā un 18 972 *Nemo* automobiļus (PA un KA kopā)), vienu vienību vidēji realizējot par 8 950 euro, proti, kopā apgrozot EUR 319 miljonus gadā.

(81) *Bipper*/*Nemo* KA versijas modeļi pieder pie B segmenta vieglajiem komerciālajiem automobiļiem (*LCV*) ([19]). B segments 2012. gadā veidoja 3,7 % no Eiropas vieglo komerciālo automobiļu tirgus. *PSA* tirgus daļa šajā segmentā bija 49 %. *PSA* grupa 2012. gadā laida tirgū 26 674 *Nemo*/*Bipper* KA versijas automobiļu tirgū, kur kopā tika piedāvāti 54 514 šādu B segmenta automobiļu. *PSA* grupa 2012. gadā pārdeva 8 976 PA versijas automobiļu (tas atbilst 10 % tirgus daļai).

(82) Francijas iestādes uzskata, ka, laižot šos automobiļus tirgū, tie sava darbmūža ietvaros nebūtu devuši tīro peļņu, jo jauni modeļi uzreiz nav rentabli. Tātad šie automobiļi būtu kļuvuši rentabli tikai pēc to pirmās paaudzes.

(83) *PSA* grupa uzskata, ka šis kompensācijas pasākums rada apgrozījuma zaudējumus EUR 1,56 miljardu apmērā.

c) **Dīzeļdzinēji, kuru tilpums pārsniedz divus litrus**

(84) Šī piedāvātā kompensācijas pasākuma ietvaros paredzēts pirms "Euro 6" standarta ieviešanas atteikties no tādu dzinēju ražošanas, kuru tilpums pārsniedz divus litrus. Francijas iestādes uzskata, ka *PSA* grupai ir rūpnieciskie resursi, lai ražotu šādus dzinējus, proti, dzinēja DW12 *EURO 6* versiju. Atšķirībā no konkurentiem grupai nav benzīna dzinēju, kuru tilpums pārsniedz divus litrus (tās lielākais benzīna dzinējs ir 1,6 litru turbodzinējs). Tādējādi šis pasākums jo īpaši ietekmēšot D segmentu.

(85) *PSA* grupas pārdoto D segmenta pasažieru automobiļu apjoms 2012. gadā atbilda 1 % no Eiropas tirgus (proti, 150 000 automobiļi). Veiksmīgākajos gados *PSA* grupa realizēja maksimāli 30 000 pasažieru automobiļus, kas aprīkoti ar dzinējiem, kuru tilpums pārsniedz divus litrus. *PSA* grupa savos vērtējumos noteica, ka pasākuma ietekmes apmērs ir 10 000 automobiļi gadā, kas ir aptuveni 20 % no D segmenta.

(86) Pamatojoties uz 2011. un 2012. gada vēsturiskajiem datiem par reģistrētajiem pasažieru automobiļiem ar dīzeļdzinēju, kura tilpums pārsniedz divus litrus, *PSA* uzskata, ka, izstrādājot pasažieru *plug-in* (no elektrotīkla uzlādējams) hibrīdautomobili ar dīzeļdzinēju, *PSA* grupa būtu realizējusi 30 000–40 000 automobiļu ar dzinējiem, kuru cilindru darba tilpums pārsniedz divus litrus (vai ar līdzvērtīgas jaudas dzinējiem). Francijas iestādes uzskata, ka šī pasākuma ietekmes apjoms ir 10 000 automobiļi gadā jeb ikgadēji apgrozījuma zaudējumi EUR 200 miljonu apmērā.

2.4.5.2. ***Atteikšanās no Sevelnord rūpnīcas jaudas daļas par labu konkurentam***

(87) Šī pasākuma rezultātā *PSA* grupa atsacītos no *Sevelnord* rūpnīcas jaudas daļas par labu *Toyota*. *Sevelnord* rūpnīca tika izveidota 1988. gadā, paplašinot Eiropas Vieglo transportlīdzekļu sabiedrības (*Société Européenne de Véhicules Légers* (*Sevel*)) darbību. Šo sabiedrību kopīgi (kā "kopuzņēmumu", turpmāk tekstā – "KU") pārvalda *PSA* un *Fiat*. Šajā rūpnīcā 2011. gadā strādāja 2 700 darbinieki un dienā vidēji saražoja 420 automobiļus (*Peugeot 807*, *Citroën C8*, *Peugeot Expert*, *Citroën Jumpy*, *Fiat Scudo*). Kopumā 2011. gadā tajā saražoja 94 843 automobiļus.

([19]) Akronīms *LCV* angļu valodā nozīmē *Light Commercial Vehicles* (vieglie komerciālie automobiļi). Franču valodā tā ekvivalents ir *VUL* (*véhicules utilitaires légers*).

(88) Kad *Fiat* izteica vēlmi izstāties no kopuzņēmuma attiecībā uz *Sevelnord* rūpnīcā īstenoto sadarbību ar *PSA* grupu, *PSA* parakstīja sadarbības nolīgumu ar *Toyota*. Saskaņā ar šo nolīgumu *PSA* ražotu vieglos komerciālos automobiļus, ko *Toyota* laistu Eiropas tirgū ar savu firmas zīmi. Tādējādi *Toyota* par zemākām izmaksām varētu iegūt plašu klientu loku.

(89) Saskaņā ar šo nolīgumu *PSA* grupai vispirms (sākot no 2013. gada otrā ceturkšņa) jānodrošina vieglie komerciālie transportlīdzekļi uz grupas esošo *Peugeot Expert* un *Citroën Jumpy* modeļu bāzes ("G9" piedāvājums). Pēc tam nolīgums paredz arī sadarbību attiecībā uz nākamās paaudzes automobiļiem, kas jāražo *PSA* grupai ("K0" piedāvājums).

(90) Saskaņā ar Francijas iestāžu sniegto informāciju *PSA* grupa uzskata, ka, ja nebūtu vienošanās ar *Toyota*, grupa būtu spējusi pašas spēkiem nodrošināt savas darbības dzīvotspēju vieglo komerciālo automobiļu nozarē. Līdz ar to līgums ar *Toyota* neesot bijis nepieciešams, lai varētu turpināt darbību šajā rūpnīcā.

(91) Francijas iestādes precizē, ka šis pasākums palīdz ierobežot *PSA* grupas klātbūtni tirgū, dodot tiešu labumu tās konkurentiem, jo:

a) *PSA* grupa atsacītos no gandrīz 30 % savas ražošanas jaudas *Sevelnord* rūpnīcā par labu *Toyota*;

b) šis nolīgums ļautu ievērojamam konkurentam – *Toyota* – ienākt tirgū, kurā tas līdz šim nav darbojies, kā arī palielināt tā piedāvāto vieglo komerciālo automobiļu klāstu;

c) šis nolīgums rada uzņēmumam *Toyota* tiešas un konkrētas konkurences priekšrocības, ļaujot tam gūt ievērojamu peļņas daļu no to automobiļu realizācijas, uz kuriem attiecas nolīgums, kā arī piesaistīt un noturēt klientus tirgū, kurā tas nedarbojas;

d) šis pasākums attiecas uz vienu no tirgiem, kuros *PSA* grupai ir īpaši nozīmīga pozīcija (21 % Eiropā 2011. gadā).

(92) Apgrozījuma izteiksmē šī pasākuma ietekme tiek lēsta EUR 443 miljonu apmērā.

2.4.5.3. ***Plug-in hibrīdtehnoloģijas izstrādes un ražošanas pārtraukšana***

(93) *PSA* grupa samazināšot savu klātbūtni tirgū, laužot līgumu, kas 2011. gada 25. oktobrī noslēgts ar *BMW* par KU izveidi ar mērķi izstrādāt un ražot tehnoloģiju, kura paredzēta automobiļiem ar hibrīdo un elektrisko piedziņu.

(94) KU izstrādāja un ražoja visas elektriskās detaļas, kas ir būtiski svarīgas elektriskam spēka piedziņas blokam. *PSA* grupa un *BMW* šajā projektā, kura ietvaros 2011. gada beigās Minhenes P&A centrā tika nodarbināti 400 līdzstrādnieki, ir investējuši vairāk nekā EUR 100 miljonus. Laužot ar *BMW* noslēgto kopuzņēmuma līgumu un tādējādi pārtraucot šī KU darbību, *PSA* grupa aizietu no tā saukto *plug-in* hibrīdautomobiļu segmenta (C segments).

(95) Francijas iestādes uzskata, ka, pārtraucot kopuzņēmuma darbību, *PSA* pilnībā aizietu no segmenta, kas tiek uzskatīts par ienesīgu, un liegtu sev pieeju aptuveni 6 % tirgus līdz 2016. gadam. *PSA* grupa arī zaudētu līgumu, kas, ņemot vērā statusu, ko rada partnerība ar BMW, tās tēlam ceļ prestižu.

(96) *PSA* grupai izstājoties no *PSA-BMW* kopuzņēmuma, būtu divējādas sekas:

a) pirmkārt, paziņojums par atteikšanos no *plug-in* hibrīdtehnoloģijas kaitētu grupas tēlam šajā segmentā un līdz ar to, sākot no 2013. gada, ietekmētu *PSA* grupas dīzeļdzinēja hibrīdautomobiļu pārdošanas apjomu. *PSA* grupa uzskata, ka šīs ietekmes apjoms (pamatojoties uz 10 % no pārdošanas apjoma) ir 3 000 automobiļu gadā jeb ikgadēji apgrozījuma zaudējumi EUR 60 miljonu apmērā;

b) otrkārt, pārtraucot attīstīt *plug-in* hibrīdtehnoloģiju, kuru bija paredzēts ieviest 2016. gadā, trīs gadu laikā pārdošanas apjoms vidēji samazinātos par 20 000 automobiļiem gadā, vidēji gadā radot apgrozījuma zaudējumus EUR 400 miljonu apmērā.

(97) Kopumā *PSA* grupa uzskata, ka šis pasākums rada apgrozījuma zaudējumus EUR 1,56 miljardu apmērā.

2.4.5.4. ***Apņemšanās noteikt BPF maksimālo izplatības līmeni***

(98) Francijas iestādes plāno apņemties noteikt maksimālo izplatības līmeni ([20]). Francijas iestādes uzskata, ka pēdējo gadu laikā gan *BPF*, gan tās konkurentiem šis līmenis ir uzskatāmi palielinājies, *BPF* gadījumā pieaugot no 27,5 % 2009. gadā līdz 29,8 % 2012. gadā un *RCI Banque SA* ([21]) gadījumā tajā pašā laikposmā pieaugot no 30,0 % līdz 35,0 %, kā redzams 7. tabulā.

(99) Francijas iestādes plāno uzņemties šādas saistības, jo uzskata, ka kontrolēt izplatības līmeni ir viegli un to var darīt, izmantojot publiski pieejamus avotus.

(100) Plānotā apņemšanās izpaustos divējādi, proti, 2013. gadā ar vieniem nosacījumiem, bet 2014. un 2015. gadā ar citiem nosacījumiem. Attiecībā uz 2013. gadu tiek piedāvāts katrā no Eiropas valstīm (G10 valstīm ([22])), kurās darbojas *BPF*, nepārsniegt 2012. gada otrā pusgada līmeni, kam piemērots elastības līmenis viena izplatības punkta (+ 1) apmērā.

(101) Attiecībā uz turpmākajiem gadiem Francijas iestādes uzskata, ka nozares straujo izmaiņu dēļ jāparedz, kā *BPF* saistības mainīsies atkarībā no šīm izmaiņām. Tādēļ, nosakot *BPF* maksimālo izplatības līmeni "n" gadam, tiek piedāvāts pielāgot *BPF*"n-1" gada izplatības līmeni, ņemot vērā *BPF* Eiropas konkurentu "n-1" gada izplatības līmeņa izmaiņas. Tas ļautu novērst, ka *BPF* tiek nošķirta no konkurentu attīstības tendencēm.

(102) Tādējādi, sākot no 2013. gada 31. decembra, maksimālais izplatības līmenis, ko *BPF* apņemtos ievērot G10 valstīs "n" gadā, būtu vienāds ar izplatības līmeni, kuru *BPF* sasniedzis šajās pašās valstīs "n-1" gadā un kurš pielāgots salīdzināmo banku izplatības līmeņa izmaiņām "n-1" gadā, ņemot vērā, ka šādas pielāgošanas rezultātā *BPF* izplatības līmenis nedrīkstētu samazināties zem noteikta minimuma. Šeit piedāvātās salīdzināmās bankas ir *RCI Banque SA*"Rietumeiropas" segments un *Volkswagen Financial Services* (*VWFS*) "Eiropas" segments. Lai nodrošinātos pret konkurentu izplatības līmeņa nestabilitāti un ņemtu vērā, ka *BPF* šobrīd ir zemāks izplatības līmenis nekā konkurentiem, maksimālajam izplatības līmenim tiktu noteikta minimālā robežvērtība – 32,4 %, kas atbilst G10 valstīs konstatētajam izplatības līmenim 2012. gada otrajā pusgadā.

7. tabula

BPF izplatības līmenis jauno automobiļu tirgū sadalījumā pa valstīm un vispārējām ģeogrāfiskām teritorijām (%)

	Maksimālais līmenis 2012. gada otrais pusgads*	Elastības līmenis	Piedāvātais maksimālais līmenis
Vācija	[…]	+ 1,0	[…]
Austrija	[…]	+ 1,0	[…]
Beļģija	[…]	+ 1,0	[…]
Itālija	[…]	+ 1,0	[…]
Spānija	[…]	+ 1,0	[…]
Nīderlande	[…]	+ 1,0	[…]
Portugāle	[…]	+ 1,0	[…]
Šveice	[…]	+ 1,0	[…]
Francija	[…]	+ 1,0	[…]
Lielbritānija	[…]	+ 1,0	[…]

([20]) Runa ir par koeficientu, ko aprēķina, attiecinot *BPF* finansēto automobiļu noietu pret *PSA* grupas kopējo noietu.
([21]) *RCI Banque SA* ir kompānijai *Renault SAS* pilnībā piederoša filiāle. *RCI Banque* finansē *Renault* grupas un *Nissan* grupas automobiļu tirdzniecību.
([22]) Vācija, Austrija, Beļģija, Itālija, Spānija, Nīderlande, Portugāle, Šveice, Francija, Lielbritānija.

	Maksimālais līmenis 2012. gada otrais pusgads*	Elastības līmenis	Piedāvātais maksimālais līmenis
G5 rādītājs ([1])	33,3	+ 1,0	34,3
M5 rādītājs ([2])	27,3	+ 1,0	28,3
G10 rādītājs ([3])	32,4	+ 1,0	33,4

([1]) G5 rādītājs ietver šādas valstis: Franciju, Vāciju, Itāliju, Spāniju un Lielbritāniju.
([2]) M5 rādītājs ietver šādas valstis: Beļģiju, Nīderlandi, Šveici, Austriju un Portugāli.
([3]) G10 rādītājs ietver tās desmit valstis, kas minētas šajā tabulā.

2.4.6. PĀRSTRUKTURĒŠANAS IZMAKSU UN TO FINANSĒŠANAS NOVĒRTĒJUMS

(103) Plānotās pārstrukturēšanas izmaksas ir EUR 1 708,9 miljoni. Tās attiecas uz šādiem paredzētajiem pasākumiem: 2014. gadā paredzēto ražošanas darbības pārtraukšanu Olnē rūpnīcā, kur nodarbinātas 3 000 personas, ražošanas pārorientēšanu uz Puasī rūpnīcu Parīzes reģionā un Olnē rūpnīcas atveseļošanu. Laikposmā no 2012. gada līdz 2017. gadam šīs izmaksas lēstas EUR [400–500]* miljonu apmērā. Plānots, ka Rennas rūpnīcas ražošanas sistēmas pielāgošana, kā rezultātā tiks pārdalītas 1 400 no esošajām 5 600 darba vietām, laikposmā no 2012. gada līdz 2017. gadam izmaksās EUR [100–200]* miljonus. Prognozēts, ka *PSA* grupas struktūru pielāgošana saskaņā ar *GPEC* 1 un *GPEC* 2 plānu (*Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences* (Nodarbinātības un kvalifikācijas stratēģiska pārvaldība)) 2012. un 2013. gadā kopumā radīs izmaksas EUR [500–600]* miljonu apmērā. Jāatzīmē, ka *GPEC* 1 un *GPEC* 2 plāns un Olnē un Rennas rūpnīcas pārstrukturēšanas izmaksas savstarpēji nepārklājas. Citu pasākumu izmaksas, jo īpaši attiecībā uz tirdzniecības pārstrukturēšanu Eiropā un pie *PSA* grupas piederošo *PCR* (*Peugeot Citroën Retail* (mazumtirdzniecības tīkls)) izplatīšanas tīkla darbinieku skaita samazināšanu galvenokārt Dienvideiropā, tiek lēstas EUR [100–200] miljonu apmērā. Visbeidzot, *PSA* darbību izmaksas projekta *50CO$_2$Cars* ietvaros ir EUR [300–400]* miljoni.

(104) Lai finansētu pārstrukturēšanas izmaksas, *PSA* grupa kopš 2012. gada sākuma ir īstenojusi aktīvu pārdošanas programmu, kā rezultātā tā ir guvusi šādus ienākumus:

a) pārdodot *Gefco* 2012. gada decembrī, – 878 miljonus euro ([23]);

b) pārdodot *Citer* 2012. gada februārī, – 449 miljonus euro;

c) pārdodot nekustamā īpašuma aktīvus (tostarp galveno mītni) 2012. gadā, – 628,7 miljonus euro.

(105) Saskaņā ar Francijas iestāžu sniegto informāciju *PSA* grupa jau ir guvusi EUR 1,956 miljardus brīvo naudas līdzekļu, kas tiks ieguldīti *PSA* grupas pārstrukturēšanā, lai tā varētu atjaunot savu dzīvotspēju.

(106) Likviditātes ziņā *New Club Deal* nodrošina 11,6 miljardus euro, ko sniedz privātas bankas, lai palīdzētu finansēt grupas darbību pārstrukturēšanas laikā.

2.5. *BPF DZĪVOTSPĒJAS PLĀNS*

(107) Francijas iestāžu iesniegtais plāns ietver finanšu prognozes un *BPF* finansēšanas plānu līdz 2015. gada beigām. Saskaņā ar Francijas iestāžu sniegto informāciju *BPF* pašu kapitāla atdeve no 2014. gada būs [5–10]* % un 2016. gadā – [10–20]* %. Francijas iestādes atgādina, ka saskaņā ar Komisijas lēmumu pieņemšanas praksi pašu kapitāla atdeve, ko uzskata par pieņemamu bankas dzīvotspējas pierādīšanai, ir 8 līdz 12 %.

2.5.1. FINANSĒŠANAS PLĀNS

(108) *BPF* plāno palielināt savu ilgtermiņa kredītu apjomu no EUR [0–5]* miljardiem 2012. gada beigās līdz EUR [5–10]* miljardiem 2015. gada beigās. Banka ir arī ieviesusi privātpersonām paredzētu noguldījumu pakalpojumu, kura radītais finansējums saskaņā ar finanšu prognozēm 2015. gadā būtu EUR [800–900]* miljoni (2012. gada beigās šāda finansējuma nebija). Tiek prognozēts, ka finansējums no vērtspapīrošanas un vidēja termiņa euro parādzīmju (*Euro Medium Term Note*) emisijas šajā pašā laikposmā samazināsies.

([23]) Pārdošanas tīrie ieņēmumi – 797 miljoni euro, kuriem pieskaitīta ārkārtas dividende 100 miljonu euro apmērā un no kuriem atņemti 19 miljoni euro, kas atbilst nerealizētajam naudas plūsmas apjomam *Gefco* darbības pārtraukšanas rezultātā.

8. tabula

BPF kases stāvoklis pirms pārstrukturēšanas*

[…]*

(109) Plānots, ka laikposmā, uz ko attiecas prognozes, bankas kopējā bilance un tātad finansējuma nepieciešamība pakāpeniski pieaugs no EUR 27 186 miljoniem 2012. gada beigās līdz EUR [> 28 000] miljoniem 2015. gada beigās.

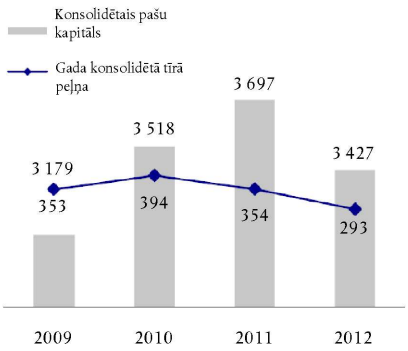
2.5.2. RENTABILITĀTE UN MAKSĀTSPĒJA

(110) Kā redzams 1. grafikā, *BPF* darbība iepriekš ir bijusi rentabla. Kapitalizācijas līmenis *core tier 1* ([24]) (1. līmeņa pamata kapitāls) koeficienta izteiksmē 2012. gada beigās bija 13 %.

1. grafiks

BPF ienesīguma pārskats

PAŠU KAPITĀLS UN TĪRĀ PEĻŅA
2012. GADA 31. DECEMBRĪ (miljonos euro)



(111) Banka plāno turpināt gūt peļņu grupas pārstrukturēšanas periodā, kā parādīts 9. tabulā.

9. tabula

BPF ienesīguma prognozes

(%)

	2012. g.	2013. g.	2014. g.	2015. g.	2016. g.	2017. g.
Pašu kapitāla atdeve*	8,0	[4–6]	[6–8]	[8–10]	[10–12]	[10–12]

(112) Saskaņā ar sniegto informāciju, pārtraucot *BPF* darbību, kreditoriem nerastos nekādi zaudējumi. Stresa scenārija apstākļos, ņemot vērā piemēroto stresa līmeni, pasīvas pārvaldības rezultātā trīs gadu termiņā varētu saglabāt papildu likvīdus līdzekļus EUR [1–3]* līdz [2–4]* miljardu apmērā.

(113) *BPF* finanšu aktīviem ir ļoti īss termiņš, kas vidēji ir īsāks finanšu pasīvu termiņu.

(114) Bankas riska izmaksas ir palielinājušās no […]* 2011. gadā līdz […]* 2012. gadā. Apšaubāmie debitoru parādi ir pakāpeniski palielinājušies no 3 % 2008. gada beigās līdz 4,2 % 2012. gada beigās.

([24]) *Core tier 1* ir maksātspējas koeficients, kas ļauj novērtēt banku maksātspēju. Tas attiecina pašu kapitālu pret rīcībā esošajiem aktīviem (riska svērtie aktīvi).

2.5.3. IZPLATĪBAS LĪMENIS

(115) Saskaņā ar Francijas iestāžu sniegto informāciju *BPF*, kuras izplatības līmenis *PSA* grupas automobiļu pārdošanas apjomā 2012. gadā bija aptuveni 29,8 %, finansē lielu *PSA* grupas ražoto automobiļu pieprasījuma daļu, lielā apmērā finansē autobūves nozari kopumā un līdz ar izplatītāju tīkliem un klientiem bankai ir noteicoša nozīme grupas komercdarbības finansēšanā.

(116) Francijas iestādes norāda, ka provizoriskajā plānā, izejot no izplatības līmeņa 2011. gadā, paredzēts to minimāli palielināt līdz pat 2017. gadam. Šādai rīcībai ir vairāki iemesli:

a) tradicionālo banku daļējā un pakāpeniskā aiziešana no šīs nozares, kā iemesls ir to bilanču selektīva pārvaldīšana, ņemot vērā finansēšanas un kapitāla ierobežojumus, kas ir saistīti "Bāzele III" nolīguma stāšanos spēkā;

b) patērētāju finansēšanas nepieciešamības izmaiņas, ņemot vērā ievērojamo pirktspējas samazināšanos Eiropā;

c) procentu likmju līmenis, kas šobrīd ir tik zems kā vēl nekad un attiecīgi iedrošinātu aizņemties, lai finansētu automobiļu iegādi; un, visbeidzot,

d) tendence automobiļiem kļūt par plaša patēriņa preci (jēdzieniski tas tuvinās angļu *commodity* (patēriņa priekšmets)), kas saskanētu ar aizņēmumu finansēšanas izveidi un ikmēneša maksājumu noteikšanu.

(117) *BPF* izplatības līmeņa dinamika sadalījumā pa ģeogrāfiskajām teritorijām un segmentiem (B, C, D, H un KA (komerciālais automobilis)) ir attēlota 10. tabulā (PA – *Peugeot* automobilis; CA – *Citroën* automobilis).

10. tabula

BPF izplatības līmenis jauno automobiļu tirgū sadalījumā pa ģeogrāfiskām teritorijām, segmentiem un modeļiem (%)

	PA			CA		
%	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2010. g.	2011. g.	2012. g.
Francija						
B segments	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C segments						
D segments						
H segments						
KA						
Kopā						
Lielbritānija						
B segments	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C segments						

	PA			CA		
%	2010. g.	2011. g.	2012. g.	2010. g.	2011. g.	2012. g.
D segments						
H segments						
KA						
Kopā						
Vācija						
B segments	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C segments						
D segments						
H segments						
KA						
Kopā						
Itālija						
B segments	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C segments						
D segments						
H segments						
KA						
Kopā						
Spānija						
B segments	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C segments						
D segments						
H segments						
KA						
Kopā						
G5 kopā						
B segments	[28-33]	[31,6-36,6]	[33,1-38,1]	[26,5-31,5]	[29-34]	[34,4-39,4]
C segments	[20,4-25,4]	[21,6-26,6]	[22,7-27,7]	[18,9-23,9]	[25,5-30,5]	[29,1-34,1]

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

2.5.4. GRUPAS ATKARĪBA

(118) Saskaņā ar Francijas iestāžu sniegto informāciju *BPF* un *PSA* kredītreitingi ir savstarpēji saistīti, par ko liecina ciešā saikne starp grupas un bankas obligāciju ienesīgumu.

(119) Kredītreitingu aģentūras savos ziņojumos definēja saikni starp *PSA* grupas un *BPF* kredītreitingu, nosakot, ka maksimālā atstarpe starp *PSA* grupas un *PSA* piesaistītās bankas kredītreitingu ir divas pakāpes ([25]). 2013. gada 14. februārī *BPF* kredītreitings tika pazemināts līdz spekulatīvajai kategorijai (*non-investment grade*).

2.6. *SŪDZĪBA*

(120) Anonīmais sūdzības iesniedzējs uzskata, ka Francijas valsts sniegtās garantijas rezultātā *BPF* varēs piedāvāt *PSA* izplatītājiem un klientiem saistošākus kredīta nosacījumus nekā konkurējošo automobiļu ražotāju piesaistītās bankas.

3. **PROCEDŪRAS SĀKŠANAS PAMATS**

(121) Komisija lēmumā par procedūras sākšanu pauda šaubas šādu iemeslu dēļ:

3.1. *BPF DZĪVOTSPĒJAS PLĀNS*

(122) Attiecībā uz *BPF* dzīvotspējas plānu, kas jāanalizē Banku darbības paziņojuma kontekstā, Komisija pauda šaubas tādēļ, ka pastāv neskaidrības saistībā ar *PSA* grupas dzīvotspēju kopumā.

3.2. *PSA GRUPAS PĀRSTRUKTURĒŠANAS PLĀNS*

(123) Komisija uzskatīja, ka attiecībā uz rūpnieciskās grupas pārstrukturēšanas plānu, kas jāanalizē iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu kontekstā, pastāv šādas šaubas:

3.2.1. ŠAUBAS PAR DZĪVOTSPĒJAS ATJAUNOŠANU

(124) Komisija vēlējās apkopot trešo personu komentārus par:

a) pieņēmumiem, kas izdarīti par automobiļu tirgus attīstību Eiropā un pasaulē, jo īpaši par to, vai šie pieņēmumi ir pietiekami konservatīvi;

([25]) Kredītreitinga aģentūra *Moody's* šo atstarpi noteikusi trīs pakāpju (*notches*) apmērā *BPF* saņemtās garantijas dēļ.

b) pārstrukturēšanas pasākumiem, kas piedāvāti *PSA* grupas dzīvotspējas atjaunošanai;

c) projekta *50CO$_2$Cars* devumu dzīvotspējas atjaunošanā un jo īpaši par to, kā šis P&A ieguldījums, kas paredzēts pētniecības programmas uzsākšanai *mild-hybridation* ("maigā" hibrīdtehnoloģija) jomā, sader ar vienlaikus paziņoto atteikšanos no *plug-in* hibrīdtehnoloģijas, ko grupa atzīst par pilnībā apgūtu.

3.2.2. ŠAUBAS PAR KOMPENSĀCIJAS PASĀKUMIEM

(125) Komisija vēlējās apkopot trešo personu komentārus par to, vai iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu izpratnē piedāvātos pasākumus var atzīt par kompensācijas pasākumiem, un par šo pasākumu apjomu un to piemērotību, ņemot vērā atbalsta rezultātā radušos konkurences kropļojuma riskus.

4. **FRANCIJAS PIEZĪMES ATTIECĪBĀ UZ LĒMUMU PAR PROCEDŪRAS SĀKŠANU**

4.1. *PAR ATBALSTA SUMMU*

(126) Francijas iestādes uzskata, ka atbalsta summa nevar atbilst garantijas nominālvērtībai, ka *BPF* obligāciju emisijas noteikti tiks veiktas ar mainīgu likviditātes un riska prēmiju, kas neapšaubāmi būs lielāka par 24 bāzes punktiem, ko konstatēja attiecībā uz glābšanas atbalsta rezultātā veikto emisiju, un ka atsauces periodam, kurā ņem vērā *BPF* emisiju vēsturisko ienesīgumu, būtu jāaptver vismaz trīs mēneši.

(127) Francijas iestādes uzskata, ka šajā gadījumā neesot izpildījušies abi kumulatīvie nosacījumi, saskaņā ar kuriem var uzskatīt, ka atbalsta summa ir tikpat augsta kā summa, uz ko attiecas garantija, proti, īpaši augsta varbūtība, ka aizņēmējs nespēj atmaksāt aizņēmumu, uz ko attiecas garantija, un ārkārtas apstākļu esamība. Līdz ar to atbalsta summa, ko ietver valsts garantija, atbilstot starpībai starp summu, ko veido garantija un no tās izrietošā finansējuma kopējās izmaksas, un kopējām finansējuma izmaksām, ko uzņēmums segtu, ja garantijas nebūtu.

(128) Francijas iestādes arī uzskata, ka pieņēmums par *BFP* papildu izmaksām 40 bāzes punktu apmērā ir pamatots. Proti, obligāciju emisija, ko *BPF* īstenoja 2013. gada 25. martā, tikusi veikta īpaši labvēlīgos tirgus apstākļos. Šīs emisijas ietvaros konstatētā ienesīguma starpība (24 bāzes punkti) salīdzinājumā ar FVO atspoguļojot vēsturiski zemus līmeņus. Piemēram, Francijas iestādes uzskata, ka investoriem parasti vajadzētu prasīt piesaistītajai bankai, kas darbojas autobūves nozarē, augstāku atlīdzību nekā tādām valsts iestādēm kā *UNEDIC* (*Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce*) ([26]) vai *CADES* (*Caisse d'amortissement de la dette sociale*) ([27]), jo īpaši tāpēc, ka investoriem esot pieejamas kreditēšanas līnijas šādiem darījumiem ar *CADES* vai *UNIDEC*, bet, iespējams, viņiem tādu neesot darījumam ar *BPF*.

(129) Visbeidzot, Francijas iestāžu izvēlētais atsauces periods (no 2012. gada 12. jūlija līdz 16. oktobrim) vislabāk atspoguļojot patieso *BPF* obligāciju ienesīgumu tirgos, ņemot vērā *PSA* grupas grūtības, nevis paziņojumu par valsts garantiju.

4.2. *PAR BPF DZĪVOTSPĒJU*

(130) Francijas iestādes ņem vērā Komisijas nostāju, saskaņā ar kuru *BPF* nav ne maksātspējas, ne rentabilitātes problēmu un tās likviditātes grūtību pamatā ir tikai saistība ar *PSA* grupu.

(131) Francijas iestādes tomēr vēlas izteikt šādas piezīmes:

a) Francijas iestādes uzskata, ka *BPF* bilances apjoms turpināšot nedaudz pieaugt, ņemot vērā inflācijas prognozes. Šā pieauguma iemesls būšot makroekonomisko apstākļu pasliktināšanās un tas, ka patērētāji transportlīdzekļu iegādei biežāk ņemšot kredītu;

b) atbildot uz Komisijas argumentu, saskaņā ar kuru vajadzētu izvairīties no tā, ka *BPF* finansē šaubīgus aizdevumus, lai mākslīgi palielinātu *PSA* grupas apgrozījumu, Francijas iestādes atgādina, ka:

([26]) Rūpniecībā un tirdzniecībā nodarbināto starpprofesiju valsts savienība
([27]) Sociālo parādu izpirkšanas fonds

— kompensācijas pasākums, kas attiecas uz *BPF*, paredzēts vienīgi, lai samazinātu *BPF* radītās konkurences intensitāti un ierobežotu bankas tirgus daļu,

— pēdējo trīs gadu laikā ienākumus nenesošo aizdevumu (*non-performing loans*) īpatsvars – aptuveni 4 % – ir palielinājies tikai nedaudz,

— *BPF* savu riska politiku nosaka neatkarīgi, Francijas Uzraudzības iestādes (*Autorité de contrôle prudentiel*) pārraudzībā.

Ņemot vērā, ka kredītreitingu aģentūras un *BPF* revīzijas komiteja cieši uzrauga apšaubāmo debitoru parādu īpatsvaru, Francijas iestādes uzskata, ka nebūtu iespējams jebkādi mainīt bankas riska politiku.

4.3. *PAR PSA GRUPAS DZĪVOTSPĒJAS ATJAUNOŠANU*

4.3.1. PAR IZDARĪTAJIEM PIEŅĒMUMIEM ATTIECĪBĀ UZ TIRGUS ATTĪSTĪBU

(132) Pirmkārt, Francijas iestādes uzskata, ka *PSA* grupas prognozes neesot pretrunā ne tirgus attīstībai 2013. gada pirmajā ceturksnī, ne pieņemtajai atšķirībai starp 2012. gada prognozētajiem un faktiskajiem rezultātiem.

(133) Francijas iestādes uzskata, ka *PSA* grupa esot paredzējusi nepārtraukto pārdošanas apjoma kritumu 2013. gadā un tāpat kā uzņēmums *IHS Global Insight* uzskatot, ka laikposmā no 2012. gada līdz 2013. gadam tirgus galu galā esot samazinājies par 4 %.

(134) Francijas iestādes iesniedza aktualizētas finanšu prognozes, kas ir balstītas pieņēmumos, kuri ir pesimistiskāki nekā prognozes, kas aprakstītas 54. līdz 58. apsvērumā lēmumā par procedūras sākšanu. Šajos pašos apsvērumos aprakstītās stratēģiskās pamatnostādnes netiek mainītas.

(135) Prognozēs veiktās izmaiņas ir balstītas "Eiropa 30" tirgus attīstības prognožu aktualizēšanā, ko veicis uzņēmums *IHS Global Insight*, un atspoguļojas automobiļu daļas apgrozījumā, kas prognožu periodā ir zemāks.

(136) "Nelabvēlīgais" scenārijs, kura ietvaros, sākot no 2013. gada, *PSA* grupas pārdošanas apjoms (salīdzinājumā ar bāzes scenāriju) Eiropā saruktu vēl par 100 000 automobiļiem gadā, arī tika aktualizēts.

11. tabula

Eiropas tirgus apjoms saskaņā ar *IHS Global Insight* prognozēm un *PSA* tirgus daļa

	2013. g.	2014. g.	2015. g.	2016. g.	2017. g.
IHS Global Insight 2013. gada aprīlī prognozētais Eiropas tirgus (Eiropa 30) apjoms (tūkstošos automobiļu)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
PSA Eiropas tirgus daļa*	[10–14]	[10–14] %	[10–14] %	[9–13] %	[9–13] %

12. tabula

PSA grupas plānotais apgrozījums (miljonos euro)

	2013. g.	2014. g.	2015. g.	2016. g.	2017. g.
Bāzes scenārijs lēmumā par procedūras sākšanu*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]
Aktualizētais bāzes scenārijs*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[59 000–64 000]	[60 000–65 000]
Aktualizētais nelabvēlīgais scenārijs (par 100 000 automobiļiem gadā mazāk)*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–70 000]	[60 000–65 000]

13. tabula

Automobiļu daļas plānotais apgrozījums (miljonos euro)

	2013. g.	2014. g.	2015. g.	2016. g.	2017. g.
Bāzes scenārijs lēmumā par procedūras sākšanu*	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]
Aktualizētais bāzes scenārijs*	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]
Aktualizētais nelabvēlīgais scenārijs (par 100 000 automobiļiem gadā mazāk)*	[35 000–40 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]

(137) Naudas plūsmas ziņā aktualizēšanas rezultātā naudas plūsmas, kas saistītas ar ekspluatāciju, samazinās, bet naudas plūsmas, kas attiecas uz ieguldījumu darbībām, nemainās. Tā rezultātā prognozētais […]* parāda līmenis pārsniedz parāda līmeni, ko paredzēja lēmumā par procedūras sākšanu, un bāzes scenārijā prognozētais parāda līmenis ir augstāks par parāda līmeni, ko iepriekš paredzēja nelabvēlīgā scenārija ietvaros.

(138) *PSA* arī iesniedza neto parāda prognozes scenārijam, kurā būtu lielāks stresa līmenis un kura ietvaros, sākot no 2013. gada, *PSA* grupas pārdošanas apjoms (salīdzinājumā ar bāzes scenāriju) Eiropā papildus saruktu par 200 000 automobiļiem gadā. Neto parāda līmeņi dažādo scenāriju ietvaros ir sniegti 14. tabulā. Saskaņā ar *PSA* sniegto skaitlisko informāciju stresa scenārijs, kura ietvaros pārdošanas apjoms samazinās par 100 000 automobiļiem gadā, palielina neto […]* parādu par EUR [200–400]* miljoniem gadā.

14. tabula

Neto […]* parāds miljonos euro

	2013. g.	2014. g.	2015. g.	2016. g.	2017. g.
Bāzes scenārijs lēmumā par procedūras sākšanu	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aktualizētais bāzes scenārijs	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2013. g.	2014. g.	2015. g.	2016. g.	2017. g.
Aktualizētais nelabvēlīgais scenārijs (par 100 000 automobiļiem gadā mazāk)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aktualizētais scenārijs ar lielāku stresa līmeni (par 200 000 automobiļiem gadā mazāk)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(139) Turklāt Francijas iestādes uzskata, ka, pamatojot pieņēmumus par *PSA* grupas ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu, būtu jāizmanto nevis tās apgrozījums, bet gan saimnieciskās darbības rezultāts. Uzraudzības padomes 2012. gada 6. novembra sēdē esot nospriests, ka tā zaudējumi ir EUR [1 000–2 000]* miljoni un ka galīgie realizētie zaudējumi ir EUR 1 504 miljoni (proti, starpība nepārsniedz [0–3] %).

(140) Francijas iestādes arī uzskata, ka tirgus attīstības prognozes, uz kurām pamatojas *PSA* grupa, esot īpaši piesardzīgas, savukārt analītiķu skaitļi, ar kuriem Komisija pamatojot savu argumentāciju, esot nepilnīgi un apstrīdami.

(141) Šobrīd visas iesaistītās puses uzskatot, ka tirgus ir sasniedzis zemāko punktu un turpmāk var tikai augt. Kopumā ņemot, jaunākajos vērtējumos ([28]) esot uzsvērts, ka turpmākajos gados Eiropas makroekonomiskā situācija uzlabosies. Francijas iestādes uzskata, ka šim uzlabojumam noteikti vajadzētu atbalsoties automobiļu rūpniecības nozarē.

(142) Visbeidzot, Francijas iestādes uzskata, ka Komisijas izvēlētie finanšu analītiķu vērtējumi neesot reprezentatīvi, jo tā neesot ņēmusi vērā vērtējumus, kas līdzinājās *PSA* grupas sniegtajām prognozēm. Jebkurā gadījumā Francijas iestādes apstrīd to, ka, novērtējot vidēja termiņa pārstrukturēšanas plānu, tiek izmantotas finanšu analīzes. Pēc Francijas iestāžu domām, finanšu analītiķi sniedzot konsultācijas par vērtspapīru pirkšanu un pārdošanu, ņemot vērā noteiktu vēlamo cenu. Viņi lielākoties nepievēršoties ne prognozētajiem pārdošanas apjomiem, ne apgrozījuma novērtējumiem. Tādējādi šajos vērtējumos ļoti bieži netiekot ņemti vērā attiecīgie ekonomikas pamatprincipi.

(143) Līdz ar to Francijas iestādes uzskata, ka, īstenojot pārstrukturēšanas plānu, tās varētu likumīgi pamatoties uz uzņēmuma *IHS Global Insight* prognozēm, tām piemērojot stresa līmeni, un neņemt vērā finanšu analītiķu pieņēmumus.

(144) Visbeidzot, Francijas iestādes uzsver, ka privātais sektors ticot, kas *PSA* grupas dzīvotspēja tiks atjaunota. Šo ticību, pirmkārt, apliecinot *PSA* un *GM* savienības nostiprināšana, 2012. gada 20. decembrī parakstot galīgos nolīgumus par trīs transportlīdzekļu projektiem un iepirkumiem paredzēta kopuzņēmuma izveidi. Turklāt *BPF* saņemtais banku finansējums EUR 11,6 miljardu apmērā esot pierādījums tam, ka tirgus tic, ka nākotnē situācija uzlabosies. Visbeidzot, pēdējie vērtspapīrošanas darījumi, ko veicis *BPF*, norādot, ka tirgū nav negatīvas nostājas pret risku, kas pastāv automobiļu rūpniecības nozarē.

4.3.2. PAR PSA GRUPAS JAUDAS IZMANTOJUMA LĪMEŅIEM UN TĀS TIRDZNIECĪBAS DAŽĀDOŠANU

(145) Francijas iestādes uzskata, ka Komisijas šaubas par izmantojuma līmeņiem neesot pamatotas, jo tā neņemot vērā Olnē rūpnīcas slēgšanu, kas, pēc Francijas iestāžu domām, ļaušot kompensēt *PSA* grupas nepietiekamo konkurētspēju B segmentā. Ņemot vērā, ka *PSA* šajā segmentā saskaras ar spēcīgu konkurenci, rūpnīcas slēgšanai būšot īpaša nozīme grupas dzīvotspējas atjaunošanā.

([28]) Pasaules ekonomikas attīstības perspektīvas (*World Economic Outlook*), 2013. gada aprīļa izdevums, 1. un 2. nodaļa.

(146) Francijas iestādes uzskata, ka *PSA* grupa esot veikusi visus nepieciešamos pasākumus, lai sasniegtu savu mērķi, proti, 2015. gadā realizētu 50 % sava pārdošanas apjoma ārpus Eiropas. Proti, *PSA* grupa Ķīnā ir atvērusi trešo ražotni un noslēgusi jaunus koncesijas līgumus, ir papildinājusi Latīņamerikas tirgū piedāvāto transportlīdzekļu klāstu, ir izlaidusi divus automašīnu modeļus, kas īpaši paredzēti pārdošanai ārpus Eiropas, un, visbeidzot, ar *GM* izveidotās savienības ietvaros ir izstrādājusi kopēju platformu B segmenta transportlīdzekļu laišanai tirgū Eiropā un pasaulē, jaunu nelielas jaudas un ekonomisku benzīna dzinēju paaudzi, kā arī transportlīdzekļu projektus Latīņamerikā, Krievijā un citos augošos tirgos.

4.3.3. PAR PROJEKTA $50CO_2$CARS DEVUMU PSA GRUPAS DZĪVOTSPĒJAS ATJAUNOŠANĀ

a) **Par projekta *$50CO_2$Cars* saderību ar *PSA* grupas pārstrukturēšanas plānu**

(147) Francijas iestādes uzsver, ka projekta *$50CO_2$Cars* ietvaros uzsākto nozīmīgo P&A pasākumu mērķis esot apgūt tehnoloģiju, kas uzlabo dīzeļdzinēju ekoloģiskos rādītājus un energoefektivitāti. Šajā ziņā minētais P&A projekts sekmēšot tādas stratēģijas īstenošanu, kā rezultātā konstatētā dīzeļdzinēja automobiļu pārdošanas apjoma samazināšanās tendence tiks pavērsta pretējā virzienā.

(148) Šobrīd dīzeļdzinēja automobiļi esot ievērojams *PSA* grupas ienākumu avots: 2012. gadā [60–80]* % automobiļu, ko *PSA* realizēja Eiropā, bija aprīkoti ar dīzeļa dzinēju. Attiecībā uz dīzeļdzinēja automobiļiem *PSA* esot optimizēta ražošanas sistēma, laba reputācija un augsts rentabilitātes rādītājs, kas pārsniedz benzīna dzinēja automobiļu rentabilitātes rādītāju. Tomēr esošā situācijai grupai esot nelabvēlīga: Eiropā pakāpeniski pasliktinās šo dzinēju tēls, mainās reglamentējošie un normatīvie noteikumi (Euro VI), kā rezultātā dīzeļdzinēju izmaksas varētu palikt relatīvi augstākas nekā benzīna dzinējiem, tādējādi nelabvēlīgi iespaidojot dīzeļdzinēja automobiļu pārdošanas apjomu, vēl jo vairāk tāpēc, ka stratēģija, kas līdz šim īstenota, lai, izmantojot "samazināšanu" ([29]) (*downsizing*), pielāgotos standartiem, esot sevi izsmēlusi, un dažas valstis un vietējās pašpārvaldes plānojot ieviest dīzeļdzinējiem nelabvēlīgu nodokļu sistēmu. *PSA* uzskata, ka, Eiropas tirgū pārdošanas apjoma ziņā dīzeļdzinēja automobiļus aizstājot ar benzīna dzinēja automobiļiem, negūtā peļņa būtu EUR [500–700]* miljoni. Ņemot vērā, ka samazinās mājsaimniecību pirktspēja un pieaug patērētāju prasības attiecībā uz vides aizsardzību, *PSA* grupas pamatmērķis esot saglabāt dīzeļdzinēju konkurētspēju un reputāciju (salīdzinājumā ar benzīna dzinējiem). Dīzeļdzinēja hibrīdautomobiļu esošo cenu līmenis nav piemērots masveida izplatīšanai, tāpēc esot nepieciešamas ievērojamas P&A investīcijas, lai šo tehnoloģiju padarītu pieejamu pēc iespējas plašākai sabiedrības daļai. Tāpēc Francijas iestādes uzskata, ka, atjaunojot dīzeļdegvielas konkurētspēju un reputāciju, projekts *$50CO_2$Cars* varētu sekmēt dzīvotspējas atjaunošanu, ne vien nodrošinot *PSA* grupas dīzeļdzinēja automobiļu pārdošanas apjoma nemainīgumu, bet arī ražotāja peļņas stabilitāti. Turklāt, ja industrializācijas plāns īstenotos, projekta *$50CO_2$Cars* ietvaros radītā tehnoloģija, tuvojoties 2020. gadam, nodrošinātu lielu izaugsmes potenciālu topošā tirgū. Iespēja pēc pārstrukturēšanas plāna pabeigšanas izmantot *mild-hybrid* ("maigā" hibrīda) dīzeļdzinēju potenciālu noieta tirgu nodrošinātu apgrozījuma pieaugumu, dažādojot ražošanu segmentā, kas dod peļņu un ir saskaņā ar grupas pamatdarbību (sērijveida automobiļu ražošana).

(149) Attiecībā uz ieguldījumu nepieciešamību Francijas iestādes nošķir ieguldījumu samazināšanu, kas piedāvāta kā "*kompensācijas pasākums*", lai ierobežotu ar valsts atbalstu saistīto konkurences kropļojumu apmēru, un to P&A ieguldījumu saglabāšanu, kas nepieciešami uzņēmumam, lai tas varētu "*atjaunot ilgtermiņa dzīvotspēju*". Francijas iestādes uzsver, ka Komisija savā lēmumu pieņemšanas praksē esot vairākkārt atzinusi, ka, lai nodrošinātu apgrozījuma pieaugumu, uzņēmuma dzīvotspējas atjaunošana var būt balstīta jaunu produktu ieviešanā ([30]).

(150) Francijas iestādes paskaidro, ka, ja pārstrukturēšanas plānā nebūtu konkrēti projektam *$50CO_2$Cars* paredzēta valsts atbalsta, *PSA* grupai būtu jāīsteno "hipotētisks" projekts ar mērķi līdz minimumam samazināt tās ieguldījumus P&A jomā. Ņemot vērā, ka grupa nevarētu viena pati pārvarēt tehnoloģiskos šķēršļus un nebūtu iespējams sadarboties ar partneriem, ko bija paredzēts piesaistīt projekta *$50CO_2$Cars* īstenošanai, tai būtu jāierobežo ieguldījumi līdz minimumam, kas nepieciešams, lai nodrošinātu vienīgi tās dīzeļdzinēju atbilstību izmaiņām normatīvajās prasībās. Francijas iestādes šajā ziņā uzsver, ka valsts iestāžu iesaistīšanās neaprobežotos ar finansējuma piešķiršanu *PSA* grupai, lai tā īstenotu projektu *$50CO_2$Cars*, bet, tieši pretēji, ļautu tai izveidot kopuzņēmumu, apvienojot partnerus (rūpnieciskos partnerus, apvienības, pētniecības laboratorijas utt.), kuru koordinētā rīcība esot nepieciešama, lai pārvarētu tehnoloģiskos šķēršļus, kas pastāv attiecībā uz dīzeļdzinēja hibrīdautomobiļa izstrādi par zemām izmaksām. Francijas iestādes precizē, ka, neatļaujot piešķirt valsts atbalstu *PSA* grupai kā projekta *$50CO_2$Cars* vadošajam partnerim, domājams, tiktu apdraudētas ne vien *PSA*, bet arī visu

([29]) CO_2 emisiju samazināšana, ierobežojot dzinēju tilpumu un paredzot atbilstošu kompresoru.
([30]) Komisijas 2004. gada 1. decembra lēmums lietā C-504/03, *Bull*, 51. apsvērums, Komisijas 2004. gada 18. februāra lēmums lietā C-28/02, *Bankgesellschaft Berlin AG*, 236. apsvērums, Komisijas 2001. gada 3. jūlija lēmums lietā C-33/98, *Babcock Wilcox Espana SA*, 98. apsvērums.

tās partneru iespējas īstenot šo projektu. Hipotētiskā stratēģija, kuras ietvaros dīzeļdzinēja automobiļus aizstātu ar benzīna dzinēja automobiļiem, radītu papildu izmaksas, un tās īstenošana ietvertu lielu rūpniecisko risku: atteikšanās no īpašām zināšanām dīzeļdzinēju jomā, pārdošanas apjoma samazinājums pārejas periodā, tādu līdzekļu piesaistīšana, kas vajadzīgi, lai pielāgotu un pārveidotu grupas ražošanas sistēmu benzīna dzinēju ražošanai, un būtu bijuši nepieciešami dzīvotspējas atjaunošanai.

(151) Kopumā Francijas iestādes uzskata, ka projekts *50CO$_2$Cars* esot nepieciešams gan, lai saglabātu *PSA* grupas rūpnieciskās pamatdarbības (dīzeļdzinēji) rentabilitāti, gan, lai pilnībā nodrošinātu grupas dzīvotspējas atjaunošanu, pēc pārstrukturēšanas dodot grupai pamatu turpmākai izaugsmei (jaunu novatorisku un rentablu automobiļu klāstu). Līdz ar to šis ieguldījums P&A jomā pilnībā saderot pārstrukturēšanas plāna mērķiem.

b) **Par Komisijas paustajām šaubām lēmumā par procedūras sākšanu**

(152) Francijas iestādes no lēmuma par procedūras sākšanu saprot, ka Komisija, izejot no apgalvotā pieņēmuma, ka *PSA* grupa ir atpalikusi P&A jomā, uzskata, ka projekts *50CO$_2$Cars*"varētu būt nepieciešams PSA grupas dzīvotspējas atjaunošanai vienīgi tādēļ, ka varētu ļaut grupai atgūt nokavēto P&A jomā salīdzinājumā ar tās konkurentiem". Francijas iestādes apstrīd šādu analīzi tās pamatos.

a) Pirmkārt, Francijas iestādes atgādina, ka projekts *50CO$_2$Cars* var sekmēt grupas dzīvotspējas atjaunošanu, proti, atjaunot dīzeļdzinēja automobiļu videi draudzīgo tēlu; sniegt jaunas patēriņa iespējas (pēc iespējas plašākai sabiedrības daļai pieejamu hibrīdautomobiļu koncepts); nodrošināt izaugsmes potenciālu pēc pārstrukturēšanas plāna pabeigšanas.

b) Otrkārt, P&A strukturālās nepilnības, ko paziņojumā norādīja kā iespējamu skaidrojumu noteiktām *PSA* grupas grūtībām, attiecoties uz atpalicību detaļu standartizācijas jomā, kā rezultātā samazinoties P&A pasākumu efektivitāte salīdzinājumā ar konkurentiem (apjomradītā ietekme). Taču projekts *50CO$_2$Cars* ļaušot to novērst, jo:

— pirmkārt, projekts *50CO$_2$Cars* uzlabošot noteiktu automobiļu detaļu un jo īpaši spēka piedziņas bloka standartizāciju,

— otrkārt, projekta *50CO$_2$Cars* īstenošanas nosacījumi uzlabošot *PSA* grupas P&A pasākumu efektivitāti, jo īpaši to sinerģiju rezultātā, ko nodrošina gan darbu koordinēšana, sadarbojoties ar dažādiem partneriem, gan uzraudzība, ko veic publiskās struktūras, kas piešķir atbalstu.

c) Treškārt un galvenokārt, Francijas iestādes pārmet tā kritērija "*juridisko novatoriskumu*", kuru Komisija šķietami izmanto 169. apsvērumā lēmumā par procedūras sākšanu un kura pamatā ir *PSA* grupas atpalicības esamība P&A jomā. Francijas iestādes uzskata, ka ar iepriekšminētajiem argumentiem pietiek, lai pierādītu projekta *50CO$_2$Cars* pozitīvo devumu *PSA* grupas dzīvotspējas atjaunošanā. Tādēļ tās tikai pakārtoti apskata, vai šajā gadījumā minētais kritērijs ir izpildīts:

i) *tehnoloģiskās atpalicības esamība hibridizācijas tehnoloģiju jomā*

(153) Francijas iestādes uzskata, ka P&A atpalicības esamības kritērijs ir izpildīts šādu trīs iemeslu dēļ:

a) pirmkārt, tās norāda, ka projekta *50CO$_2$Cars* trīs tehnoloģiskie risinājumi attiecas uz tehnoloģiju jomām, kurās *PSA* grupa esot atpalikusi:

— attiecībā uz dīzeļdzinējiem *PSA* esot atpalikusi degvielas patēriņa ierobežošanas tehnoloģiju jomā. Taču projekts *50CO$_2$Cars* attiecas precīzi uz šo jomu,

— attiecībā uz transmisijām *PSA* grupa esot atpalikusi divsajūgu transmisiju (*dual clutch transmissions*) jomā, jo īpaši tādēļ, ka tradicionāli priekšroka tikusi dota pusautomātiskajām un elektroniski vadāmajām transmisijām, proti, elektromehāniskajām transmisijām, kas salīdzinājumā ar konkurējošo tehnoloģiju izrādījās komerciāli neefektīvākas. Projekts *50CO$_2$Cars* ļautu uzņēmumam novērst atpalicību gan divsajūgu transmisiju, gan elektrisko divsajūgu transmisiju jomā,

— attiecībā uz hibrīdajām sistēmām *PSA* grupa esot atpalikusi tādas hibridizācijas tehnoloģijas apguvē, kas būtu finansiāli pieejama un pietiekami vispārīga, lai to ražotu masveidā. Taču konkurējošajiem ražotājiem, piemēram, *Toyota*, *Honda* un *VAG* ([31]) esot (vai drīzumā būšot pieejamas) vispārīgas un līdz ar to plaša patēriņa tirgum labāk piemērotas hibridizācijas tehnoloģijas. Šajā ziņā Francijas iestādes atzīst Komisijas sākotnējo analīzi, kura izklāstīta 187. apsvērumā lēmumā par procedūras sākšanu un saskaņā ar kuru ar esošo *micro-hybridation* tehnoloģiju ([32]) ("mikro" hibrīdtehnoloģija) "*Stop & Start*" nepietiekot, lai sasniegtu "*tehnoloģiskā līmeņa virsotni CO_2 emisiju samazinājuma jomā*", – tās sasniegšanai būtu jāapgūst "*mild-hybrid*" ("maigā" hibrīda) un/vai "*full-hybrid*" ("pilnā" hibrīda) tehnoloģija. Tādēļ projekta *50CO_2Cars* mērķis noteikti būtu novērst tehnoloģisko atpalicību hibridizācijas sistēmu jomā.

b) otrkārt, tās uzskata, ka projekts *50CO_2Cars* ļautu *PSA* grupai atgūt nokavēto, likvidējot vairākus tehnoloģiskos šķēršļus hibrīdtehnoloģiju jomā:

— izmantojot vien "*Stop & Start*" tehnoloģiju, projekta *50CO_2Cars* ietvaros izstrādātie dīzeļdzinēji ļautu panākt, ka B segmenta automobiļu (dzinēja jauda no 40 līdz 70 kW) CO_2 emisiju daudzums ir [50–70]* g/km, kā rezultātā *PSA* līdz 2017.–2018. gadam varētu sākt piedāvāt dīzeļdzinēju ar zemu degvielas patēriņu un Eiropas tirgus konkurentiem pielīdzināmu emisiju apjomu,

— inteliģentā elektriskā divsajūgu transmisija ļautu optimizēt hibrīdā spēka piedziņas bloka energoefektivitāti un vienlaicīgi būtu piemērota plašam dažādu elektrodzinēju jaudas diapazonam. Standartizācijas rezultātā *PSA* grupa varētu novērst tehnoloģisko atpalicību,

— visbeidzot, attiecībā uz hibrīdo sistēmu projekts *50CO_2Cars* ļautu ievērojami samazināt izmaksas gan ar maksimāli ierobežotu enerģijas padevi (akumulators un energoelektronika), gan ar optimizētu mehānisko uzbūvi (elektromotora savienojums ar spēka piedziņas bloku). Standartizējot hibrīdo sistēmu, arī varētu palielināt ražošanas apjomu un tādējādi padarīt šo sistēmu pieejamāku B segmentam.

c) visbeidzot, Francijas iestādes apskata iespējamās stratēģiskās pārmaiņas, kā ietvaros projektu *50CO_2Cars* īstenotu, vienlaicīgi atsakoties no *plug-in* hibrīdtehnoloģijas. Šajā ziņā Francijas iestādes uzsver, ka abas tehnoloģijas ("maigā" un *plug-in* hibrīdtehnoloģija) nav paredzētas vienam un tam pašam mērķim, kā arī tām ir dažādas saimnieciskās sekas. *Plug-in* hibrīdtehnoloģijas cenas dēļ ([33]) to varot lietot tikai augstākās kategorijas automobiļos (ievērojami ietekmējot grupas tēlu, jo īpaši korporatīvo klientu vidū), bet "maigās" hibrīdtehnoloģijas pieejamība ļautu aptvert daudz sociālo grupu (ar zemiem vai vidējiem ienākumiem) un tādējādi apmierināt vairāk grupas klientu. Francijas iestādes uzsver, ka šie divi tehnoloģiskie risinājumi viens otru neizslēdz un ka *PSA* grupa sākotnēji vēlējās vienlaicīgi ieviest abus risinājumus, lai realizētu gan augstākās kategorijas *plug-in* hibrīdautomobiļus, gan B un C segmenta finansiāli pieejamos hibrīdautomobiļus. Tādējādi, kompensācijas pasākumu īstenošanas ietvaros atsakoties no *plug-in* hibrīdtehnoloģijas, netiktu veiktas "stratēģiskas pārmaiņas", bet gan pārtraukta rentabla darbība, neapdraudot grupas dzīvotspējas atjaunošanu. Savukārt, projekts *50CO_2Cars* pilnībā iekļautos pārstrukturēšanas plānā tā, lai Francijas iestādes uzskatītu pārstrukturēšanas plānā piedāvāto hibridizācijas stratēģiju par pilnībā saderīgu.

ii) *projektam 50CO_2Cars izmantoto līdzekļu saderība ar pārējo pārstrukturēšanas plānu*

(154) Francijas iestādes uzskata, ka *PSA* grupas ražošanas sistēmas pielāgošana, lai īstenotu projektu *50CO_2Cars*, iekļaujas pārstrukturēšanas plāna loģikā. Konkrētāk, grupas dīzeļdzinēja automobiļu spēka piedziņas bloku un transmisiju standartizācija ļautu racionalizēt un optimizēt ražošanas sistēmu:

a) dīzeļdzinēju jomā Tremerī un Duvrīnas ražotnēs veiktie ieguldījumi būšot EUR [100–200]* miljoni, proti, [0–5]* % no EUR [10-20] miljardiem, ko plānots ieguldīt pārstrukturēšanas plāna laikā. Francijas iestādes raksturo šā ieguldījuma īpatsvaru kā *"īpaši pieticīgu, pat niecīgu"*. Turklāt šī finansiālā ietekme esot ietverta *PSA*

([31]) *VAG* grupa pēdējā Vīnes autonozares simpozijā esot iepazīstinājusi ar savas hibrīdtehnoloģijas montāžas aprīkojumu (*assembly kit*), kas ļauj par minimālām izmaksām pielāgot hibrīdo sistēmu visiem grupas automobiļu modeļiem. Citētais avots: *VAG* grupas ievadziņojums Vīnes 34. autonozares simpozijā, 2013. gada 26. aprīlis, 28. lpp.

([32]) "Mikro" hibrīdtehnoloģija atbilst 2 līdz 4 kW jaudai, "maigā" hibrīdtehnoloģija – 8 līdz 15 kW jaudai, bet "pilnā" hibrīdtehnoloģija – jaudai, kas pārsniedz 20 kW.

([33]) Francijas iestādes apstiprina, ka, ņemot vērā *PSA* grupas industrializāciju ekonomiski pieņemamos apstākļos, grupa jau tagad esot pilnībā apguvusi *plug-in* hibrīdtehnoloģiju.

grupas VTP kopš 2012. gada novembra un norādīta dokumenta atjauninātajā versijā, tādēļ Francijas iestādes uzskata, ka šie ieguldījumi iekļaujas paziņotā pārstrukturēšanas plāna loģikā. Runājot par rūpniecisko ietekmi, pasākumu mērķis esot pārveidot ([34]) esošās dīzeļdzinēju ražošanas jaudas, nemainot to kopējo apjomu. Proti, ražošanas jaudas, ko atzīst par pietiekamām attiecībā uz šobrīd paredzētajiem [100 000–200 000] automobiļiem projekta *50CO$_2$Cars* rezultātā, netiktu palielinātas, bet daļa ražošanas jaudas tiktu novirzīta no segmenta, kurā ir jaudas pārpalikums, uz segmentu, kurā, iespējams, pietrūkst jaudas, jo tas atrodas veidošanās fāzē (iekšējs novērtējums par labu pievilcīgiem produktiem).

b) Attiecībā uz transmisijām Francijas iestādes apstiprina analīzi, kas sniegta 202. apsvērumā lēmumā par procedūras sākšanu. Proti, ja projekts *50CO$_2$Cars* būs sekmīgs, *PSA* grupa pārņemtu to ražošanas daļu, kas pašlaik uzticēta ārpakalpojumu sniedzējiem ([35]). Nepieciešamie ieguldījumi, ko jau paredzēja paziņotais pārstrukturēšanas plāns, tiek saglabāti arī atjauninātajā VTP. Francijas iestādes uzskata, ka minētā pārņemšanas stratēģija ir saderīga ar grupas dzīvotspējas atjaunošanu. Finansiālā ziņā šāda rīcība ļautu atgūt peļņas daļu un atbrīvoties no riska, kas saistīts ar euro/Japānas jenas maiņas kursu, ([36]), un loģistikas izmaksām/kavētām piegādēm, neietekmējot *PSA* grupas spēju ātri pielāgoties pieprasījumam.

c) Visbeidzot, ieguldījumi, kas ir saistīti ar hibrīdajām sistēmām, pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā sasniegšot EUR [40-50] miljonus, kas ir mazāk par [0–5] % no paredzētā kopapjoma. Francijas iestādes uzskata, ka šo ieguldījumu īpatsvars ir ļoti mazs. Turklāt tie attiecoties uz topošu tirgu (tātad bez jaudas pārpalikuma). Tādējādi arī tie iekļaujas *PSA* grupas pārstrukturēšanas plāna loģikā.

iii) *pozitīva ietekme uz grupas pārdošanas apjomu un rentabilitāti*

(155) Pēc Francijas iestāžu domām, pēc pārstrukturēšanas plāna pabeigšanas projekts *50CO$_2$Cars* ļautu palielināt *PSA* grupas pārdošanas apjomu un rentabilitāti.

a) Atbildot uz Komisijas izteiktajām šaubām, kas izklāstītas lēmuma par procedūras sākšanu 210. un 211. apsvērumā (attiecībā uz tādas stratēģijas pamatotību, kuras ietvaros uzsvars tiek likts uz dīzeļdzinējiem, nevis benzīna dzinējiem), un 216. apsvērumā (attiecībā uz projekta *50CO$_2$Cars* biznesa plānu un tā pamatā esošo pieņēmumu ticamību), Francijas iestādes uzskata, ka ievērotā stratēģija būtu ne vien rūpnieciski pamatota, bet arī pozitīvi ietekmētu grupas pārdošanas apjomu. Tā vietā, lai izstrādātu benzīna dzinējiem paredzētu hibrīdtehnoloģiju, kurai ir zemas izmaksas, būtu vēlams ieguldīt dīzeļdzinēju ekoloģisko rādītāju un energoefektivitātes uzlabošanā, lai, pirmkārt, "*novērstu patērētāju negatīvismu*" un, otrkārt, varētu apsvērt projekta *50CO$_2$Cars* ietvaros izstrādātās detaļas pielāgot ([37]) benzīna dzinējiem, kurus automobiļu aprīkojuma ražotāji līdz ar to varētu izplatīt visā pasaulē, tādējādi palielinot veikto ieguldījumu rentabilitāti apjomradītās ietekmes rezultātā. Turklāt *PSA* paredzētās stratēģijas pamatotību apliecinot tirgus pētījumi, kas vienprātīgi paredzot ([38]), ka dīzeļdzinēja automobiļu pārdošanas apjoms turpmākajos gados palielināsies.

b) Attiecībā uz projekta *50CO$_2$Cars* finansiālo ietekmi Francijas iestādes iesniedza biznesa plānu, kura pamatā ir pieņēmumi, kas lielā mērā saskanot ar dažādiem rakstiem presē, un kurš ietverot prognozētās naudas plūsmas līdz 2026. gadam (tas esot pamatoti, ņemot vērā turpmākos atjauninājumus un vēlāk, ap 2026. gadu, EURO VI standartu aizstāšanu). Projekta *50CO$_2$Cars* ietvaros veicamie P&A uzdevumi norisināsies no 2013. gada līdz 2017. gadam tā, lai pirmos dzinējus varētu laist tirgū laikposmā no 2016. gada vidus līdz 2017. gada sākumam, īsi pēc tam laižot tirgū arī ekonomisku hibrīdo sistēmu. Rentabilitātes aprēķinos tika izmantotas divas diskonta likmes (attiecīgi [10–13]* % un [13–15]* %), no kurām otrā precīzāk ņem vērā nesen konstatēto finansēšanas izmaksu pieaugumu. Par noteiktu projekta *50CO$_2$Cars* rezultātu patentēšanu netiek pieprasīta nekāda maksa. Visbeidzot, jauno dīzeļdzinēju un hibrīdo spēka piedziņas bloku pārdošanas cenas un apjomi tika novērtēti dažādu scenāriju ietvaros: projekta *50CO$_2$Cars* īstenošanas "A" scenārijs (ar

([34]) Vārds "pārveidot" ir pasvītrots Francijas iestāžu iesniegtajā sākotnējā tekstā.
([35]) Francijas iestādes precizē, ka atkarībā no projekta *50CO$_2$Cars* iznākuma šī pārņemšana varētu būt tikai daļēja.
([36]) Francijas iestādes uzsver, ka laikposmā no 2009. gada līdz 2012. gadam euro/jenas maiņas kurss pazeminājās par aptuveni 30 %, un laikposmā no 2012. gada beigām līdz 2013. gada maijam tas atgriezās 2009. gada līmenī. Šādas nepastāvības dēļ automātisko pārnesumkārbu piegādes izmaksas ietver riska faktoru. Papildus jāmin muitas nodevas, kuras Francija uzskata par augstām.
([37]) *50CO$_2$Cars* sistēmas galvenās detaļas būs paredzētas dīzeļdzinējiem. Tomēr Francijas iestādes uzskata, ka, lai tās pielāgotu līdzvērtīgas jaudas benzīna dzinējiem, vajadzētu tikai "*vidēji lielus P&A ieguldījumus ļoti īsā terminā*".
([38]) Citētais avots: http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles

valsts atbalstu), kura ietvaros, pārdodot hibrīdautomobili, rastos papildu peļņa, kas atkarībā no tehnoloģiskā risinājuma lēsta robežās no EUR [200-300]* līdz EUR [300–400]* (papildus EUR [2 000–3 000]* peļņai, ko ražotājs gūst, pārdodot B segmenta automašīnu); projekta *50CO$_2$Cars* īstenošanas "B" scenārijs (bez valsts atbalsta), kura ietvaros gūtā peļņa būtu identiska "A" scenārijam. Tomēr Francijas iestādes precizē, ka tas ir fiktīvs scenārijs, ko *PSA* grupa nespētu īstenot (tas sniegts vienīgi teorētiskai salīdzināšanai); hipotētisks "C" scenārijs, kura ietvaros projekta *50CO$_2$Cars* vietā tiktu īstenots alternatīvs projekts, kurš radītu mazāku papildu peļņu (no EUR [100–200]* līdz EUR [200–300]*). Pamatojoties uz šiem pieņēmumiem, diferenciālās neto pašreizējās vērtības ("NPV") ([39]), kas aprēķinātas attiecībā uz "elektrisko divsajūgu transmisiju" un "papildu aprīkojumu", būtu šādas:

15. tabula

Projekta *50CO$_2$Cars* finanšu rādītāji

PSA grupa (salīdzinājumā ar "hipotētisko" "C" scenāriju)		"A" scenārijs* (*50CO$_2$Cars* ar atbalstu)	"B" scenārijs* (*50CO$_2$Cars* bez atbalsta)
Elektriskā divsajūgu transmisija	NPV ar [10–13]* % likmi	[0–10] M€	– [60–70] M€
	NPV ar [13–15]* % likmi	– [50–60] M€	– [90–100] M€
Papildu aprīkojums	NPV ar [10–13]* % likmi	+ [30–40] M€	– [20–30] M€
	NPV ar [13–15]* % likmi	– [20–30] M€	– [60–70] M€

Francijas iestādes no tā secina, ka salīdzinājumā ar "C" scenāriju neatkarīgi no izmantotā tehnoloģiskā risinājuma "B" scenārija relatīvā rentabilitāte jebkurā gadījumā esot negatīva, tādējādi, neesot valsts atbalstam, projekts *50CO$_2$Cars* būtu "gluži vienkārši nerealizējams". Tas, ka NPV "A" scenārija ietvaros ir ļoti neliela (salīdzinājumā ar "C" scenāriju tā ir neliela, bet pozitīva, ja diskonta likme ir [10–13]* %, un negatīva, ja diskonta likme ir [13–15]* %), parādot, ka šādi relatīvās rentabilitātes līmeņi esot samērīgi ar inovācijas pirmās paaudzes izstrādes mērķi.

c) Visbeidzot, projekts *50CO$_2$Cars* ietver četru veidu riskus, kurus plānotais valsts atbalsts ļautu ievērojami samazināt:

— regulējuma riskus, kas saistīti ar dīzeļdzinēja automobiļu jauno apstiprināšanas ciklu,

— tehnoloģiskos riskus, kas saistīti ar vairāku tehnoloģiskos šķēršļu likvidēšanu, lai izstrādātu finansiāli pieejamu *mild-hybridation* tehnoloģiju ("maigā" hibrīdtehnoloģija),

— komercriskus, kas saistīti ar patērētāju uzvedību un jutīgumu attiecībā uz vides jautājumiem,

— finanšu riskus, jo īpaši ņemot vērā *PSA* grupai pieejamos ierobežotos likvīdos līdzekļus.

([39]) Francijas iestādes 2013. gada 11. jūlija paziņojumā paskaidroja, ka ir iespējams noteikt automobiļu detaļu izstrādes izmaksu daļu un ražošanas pašizmaksu, toties nav iespējams noteikt absolūtā izteiksmē, kāda ir dzinēja daļa automašīnas pārdošanas vērtībā. Tādēļ tās piedāvāja "marginālu" pieeju – salīdzināt "A" un "C" (attiecīgi "B" un "C") scenāriju, ņemot vērā atšķirības starp dažādo projektu izejošajām naudas plūsmām (P&A radītās izmaksas un ieguldījumi rūpniecībā) un atšķirības starp to ienākošajām naudas plūsmām (automašīnu pārdošanas ieņēmumi vai papildu ienākumu apjoma pieaugums). Sniegtais rādītājs ļauj salīdzināt scenāriju relatīvo rentabilitāti attiecībā uz apskatāmajām detaļām.

4.4. *PAR KOMPENSĀCIJAS PASĀKUMIEM*

4.4.1. VISPĀRĪGAS PIEZĪMES ATTIECĪBĀ UZ PIEDĀVĀTO PASĀKUMU ATZĪŠANU PAR VISPĀRĒJIEM KOMPENSĀCIJAS PASĀKUMIEM UN ATTIECĪBĀ UZ TO APJOMU

(156) Francijas iestādes uzskata, ka lēmumā par procedūras sākšanu Komisija nesniedzot precīzu novērtējumu par minētajiem konkurences traucējumiem. Tādēļ *PSA* grupas piedāvātie kompensācijas pasākumi esot pilnībā pietiekami. Jebkādi papildu noteikumi būtu pretrunā samērīguma prasībai, uz ko atsaucas iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 47. punkts.

(157) Turklāt Francijas iestādes uzskata, ka pretēji tam, kas norādīts lēmumā par procedūras sākšanu, piedāvātie kompensācijas pasākumi attiecas uz B un C segmentu Proti, *BPF* finansējuma izplatības līmeņa ierobežošanas pasākums galvenokārt attiecas uz šiem diviem segmentiem. Tāpat arī pasākums, kas paredz *Citroën C6* ražošanas pārtraukšanu pirms paredzētā termiņa un *C6* un *Peugeot 607* paaudzes neturpināšanu konkursu ietvaros. Visbeidzot, pasākumam, kas paredz atteikšanos no tādu dzinēju ražošanas, kuru tilpums pārsniedz divus litrus, un *plug-in* hibrīdtehnoloģijas izstrādes un ražošanas pārtraukšanu, būs ievērojama ietekme uz C segmentu.

(158) Francijas iestādes atgādina, ka *PSA* piedāvāto kompensācijas pasākumu apjoms ir ievērojams, proti, to rezultātā *PSA* tirgus daļa samazinās par [0–2]* %.

4.4.2. ĪPAŠAS PIEZĪMES PAR PIEDĀVĀTAJIEM KOMPENSĀCIJAS PASĀKUMIEM

a) **Par *PSA* grupas ieguldījumu apjoma papildu samazināšanu**

i) *Citroën C6 ražošanas pārtraukšana pirms paredzētā termiņa un Citroën C6 un Peugeot 607 paaudzes neturpināšana*

(159) Francijas iestādes uzskata, ka, lai gan šo automašīnu pārdošanas apjoms bija salīdzinoši mazāks, tā rezultātā gūtā neto peļņa bija lielāka par peļņu, kas gūta, pārdodot cita veida automašīnas un jo īpaši no B segmenta automašīnas. Francijas iestādes atzīst, ka programma nebija pietiekami rentabla, taču, lai novērstu šo trūkumu, *PSA* grupa bija paredzējusi sadarbību ar *DPCA*, lai *C6* un *607* laistu Ķīnas tirgū.

(160) Visbeidzot, Francijas iestādes apstiprina, ka *PSA* grupa nekad nav plānojusi, sākot no 2009. gada, atteikties no augstākās kategorijas automašīnām. *PSA* atteicās vienīgi no P&A projekta, kurā bija paredzēts izveidot jaunu automašīnu, kas būtu varējusi nostāties līdzās *C6* un *607*.

ii) *Bipper/Nemo ražošanas pārtraukšana pirms paredzētā termiņa un paaudzes neturpināšana*

(161) Francijas iestādes uzskata, ka šis pasākums liegs *PSA* grupai gūt labumu no iepriekšējiem ieguldījumiem un ievērojami samazinās spēju konkurēt vieglo komerciālo automobiļu segmentā.

(162) Līdz šim *Bipper/Nemo* automobiļi tika ražoti partnerībā ar *Fiat* un *Tofas*. Šī partnerība esot sasniegusi brieduma stadiju, nodrošinot *PSA* labāku izpratni par tirgu, produktu un iesaistītajām ražošanas jaudām. Komisijai nepieņemot lēmumu, ar kuru šis piedāvātais kompensācijas pasākums kļūtu obligāts, visas šīs zināšanas nodrošinātu *PSA* daudz lielāku rīcības brīvību, vienojieties par šo automobiļu otrās paaudzes pārdošanas cenām, ņemot vērā, ka hipotētiski otrā paaudze ir rentablāka. Šo rentabilitāti pastiprinot pilsētu transporta organizācijas nesenās pārmaiņas un turpmākā attīstība, kuras ietvaros vieglajiem komerciālajiem automobiļiem ir privileģēts statuss.

iii) *Tādu dīzeļdzinēju ražošanas pārtraukšana, kuru tilpums pārsniedz divus litrus*

(163) Francijas iestādes atgādina, ka šis kompensācijas pasākums ir īpaši nozīmīgs, jo *PSA* grupai ir vadošā pozīcija tirgū tradicionālo dīzeļdzinēju jomā.

(164) Francijas iestādes uzsver, ka šie dzinēji ir svarīgi D un E segmentam, kas ir būtiski ražotāja tēlam un tā iespējai piedalīties konkursos.

(165) *PSA* grupa uzskata, ka dīzeļdzinēja *plug-in* hibrīdautomobiļa izstrādes rezultātā radītās ietekmes novērtējumu, jo īpaši attiecībā uz to grupas automobiļu pārdošanas apjomu, kas ir aprīkoti ar dzinējiem, kuru cilindru darba tilpums pārsniedz divus litrus, apliecina nesenā tirgus attīstība *plug-in* hibrīdautomobiļu jomā un jo īpaši uzņēmuma *Volvo* paziņojums par tā lēmumu divkāršot dīzeļdzinēja *plug-in* hibrīdautomobiļa V60 plānoto ražošanas apjomu līdz 10 000 vienībām 2014. gadā, ņemot vērā gūtos panākumus tirgū.

b) **Par atteikšanos no *Sevelnord* rūpnīcas jaudas daļas par labu konkurentam**

(166) Vispirms Francijas iestādes atgādina, ka šis pasākums palīdz ierobežot *PSA* grupas klātbūtni tirgū, dodot tiešu labumu tās konkurentiem, jo:

— *PSA* atsakās no gandrīz 30 % savas ražošanas jaudas *Sevelnord* rūpnīcā par labu *Toyota*,

— šis nolīgums ļaujot ievērojamam konkurentam – *Toyota* – ienākt tirgū, kurā tas līdz šim nav darbojies, kā arī palielināt tā piedāvāto vieglo komerciālo automobiļu klāstu,

— šis nolīgums rada uzņēmumam *Toyota* tiešas un konkrētas konkurences priekšrocības, ļaujot tam gūt ievērojamu peļņas daļu no to automobiļu realizācijas, uz kuriem attiecas nolīgums, kā arī piesaistīt un noturēt klientus tirgū, kurā tas nedarbojas,

— šis pasākums attiecas uz vienu no tirgiem, kuros *PSA* grupai ir īpaši nozīmīga pozīcija (21 % Eiropā (30 valstis) 2011. gadā).

(167) Francijas iestādes arī atzīmē, ka, ņemot vērā projekta ekonomisko novērtējumu (pozitīva peļņas norma [0–5] % apmērā, kas saskan ar *PSA* ierastajām prognozēm), grupa plānoja uzsākt tā īstenošanu saskaņā ar atsauces scenāriju bez partneriem. Tātad *PSA* uzskata, ka ekspluatēt *Sevelnord* rūpnīcu bez partnera ir perspektīvi un rentabli.

(168) Francijas iestādes atgādina, ka ar 2012. gada 31. augusta paziņojumu presei jāiepazīstas ļoti piesardzīgi, jo tajā laikā bija ļoti saspringta sociālā situācija.

c) **Par *plug-in* hibrīdtehnoloģijas izstrādes un ražošanas pārtraukšanu**

(169) Vispirms Francijas iestādes uzskata, ka diskusijas par šā pasākuma īstenošanas brīdi, lai to atzītu par kompensācijas pasākumu vai dzīvotspējas atjaunošanai nepieciešamu pasākumu, nav atbilstīgas. Pēc Francijas iestāžu domām, lai šos pasākumus atzītu par kompensācijas pasākumiem, svarīgi, ka tie ir tādi, kas ierobežo iespējamos konkurences traucējumus, kas izriet no atbalsta.

(170) Francijas iestādes nevēlas atbildēt uz Komisijas izteiktajām šaubām par šā pasākuma ietekmes novērtējuma reālistiskumu, jo tās kritiskās piezīmes šajā ziņā neesot pietiekami skaidri formulētas. Jebkurā gadījumā Francijas iestādes uzskata, šā pasākuma ietekmes novērtējuma aprēķina pieņēmumi atbilst jaunākajām tendencēm *plug-in* hibrīdautomobiļu tirgū.

(171) Turklāt, pēc Francijas iestāžu domām, ņemot vērā tirgus attīstības stadiju un šīs tehnoloģijas izšķirošo nozīmi konkurētspējas aspektā, neesot iespējams, ka no kāda automobiļu ražotāja vai automobiļu aprīkojuma ražotāja varētu iegūt licenci attiecībā uz šo tehnoloģiju. Tomēr, ja tā notiktu, *PSA* grupa būtu gatava apņemties neiegūt šādu licenci no trešās personas visā pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā.

(172) Visbeidzot, Francijas iestādes uzskata, ka projekts *50CO_2Cars* nekompensē šā pasākuma ietekmi, jo salīdzinājumā ar kompensācijas pasākumu projekts *50CO_2Cars* attiecas uz citu (augstākās kategorijas) tirgu un klientiem un salīdzinājumā ar *plug-in* hibrīdtehnoloģiju projekts *50CO_2Cars* sniedz citus ieguvumus CO_2 emisiju samazinājuma jomā.

d) **Par *BPF* maksimālā izplatības līmeņa noteikšanu**

(173) Iesākumā Francijas iestādes atgādina, ka šis pasākums šajā gadījumā ir mērķtiecīgākais un piemērotākais kompensācijas pasākums, ar ko novērst konkurences kropļojumus, kas tiešā veidā izrietot no atbalsta, kas garantijas veidā piešķirts *BPF*.

(174) Francijas iestādes uzskata, ka izvēlētais izplatības līmeņa maksimālais apjoms, kas atbilst 2012. gada otrā ceturkšņa līmenim, kam piemērots elastības līmenis 1 % apmērā, ir nepieciešams, lai pieļautu *BPF* izplatības līmeņa izmaiņas atkarībā no grupas vajadzībām un ļautu *BPF* pildīt tās sistēmisko funkciju attiecībā uz *PSA* darbību automobiļu nozarē. Ņemot vērā prognozes, ka izplatības līmeņa palielināšanās tendence, kas konstatēta laikposmā no 2001. līdz 2012. gadam, saglabāsies arī laikposmā no 2012. līdz 2013. gadam, noteiktais maksimālais apjoms ievērojami ierobežo *BPF* konkurētspēju.

(175) Pēc Francijas iestāžu domām, paredzētais elastīgums nekādā veidā nemazina piedāvātā kompensācijas pasākuma efektivitāti un saistošo raksturu. Paredzamo tirgus tendenču kontekstā *BPF* izplatības līmenis sistemātiski atpaliks par vienu gadu un tādējādi būs zemāks nekā vispielīdzināmākajiem konkurentiem.

(176) Turklāt, atbildot uz vienu no Komisijas jautājumiem, Francijas iestādes ir gatavas ietvert *Fiat* un *Ford* piesaistītās bankas to banku grupā, ko izmanto *BPF* izplatības līmeņa indeksācijai.

(177) Visbeidzot, pēc Francijas iestāžu domām, *PSA* apņemšanās visaptverošais raksturs (attiecībā uz G10 valstīm, neizdalot segmentus) neļaus tai īstenot agresīvu tirdzniecības politiku konkrētās valstīs un segmentos, tādējādi likvidējot kompensācijas pasākuma ietekmi. Faktiski *PSA* grupa nevar piespiest *BPF* mainīt tās riska politiku, turklāt *BPF* finansējuma izplatības līmeņa ierobežošanas pasākums galvenokārt attiecas uz B un C segmentu, jo tiem ir lielāks īpatsvars vidējā svērtajā izplatības līmenī (vairāk nekā […]* % no finansējuma, ko *BPF* piešķīris pēdējo gadu laikā, un vidēji […]* % no finansējuma, ko *BPF* 2012. gadā piešķīris Francijā, Lielbritānijā, Vācijā, Spānijā un Itālijā).

5. **IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMES**

(178) Pēc lēmuma par procedūras sākšanu Komisija saņēma piezīmes no piecām ieinteresētajām personām, proti, *PSA* grupas, uzņēmuma, kas vēlējās palikt anonīms (turpmāk tekstā – "anonīmā trešā persona"), *Fiat*, *GM* un *Toyota*.

5.1. *ANONĪMĀS TREŠĀS PERSONAS PIEZĪMES*

(179) Anonīmā trešā persona pauda bažas Komisijai par atsevišķiem *PSA* komercprakses veidiem. Tā uzskata, ka *PSA* sekmē Francijas automobiļu aprīkojuma ražotājus, tādējādi kaitējot pārējiem automobiļu aprīkojuma ražotājiem. Pēc anonīmās trešās personas domām, par to liecina *PSA* rīcība attiecībā uz automobiļu aprīkojuma ražotāju *Agrati France*. Proti, *PSA* šo ražotāju esot paglābis no likvidēšanas tiesas ceļā, iegādājoties tā produkciju par cenu, kas krietni pārsniedz tirgus cenu. Anonīmā trešā persona arī uzskata, ka, lai gan *PSA* grupai esot radušies zaudējumi piegādes pārtraukšanas rezultātā, tā turklāt esot atteikusies celt prasību pret *Agrati France*, lai nevairotu šī jau tā novājinātā uzņēmuma finansiālās grūtības.

(180) Anonīmā trešā persona savās piezīmēs apgalvo, ka *PSA* un Francijas valdības attiecības, kā arī valsts atbalsts, uz ko attiecas šī procedūra, ir pretrunā iekšējā tirgus noteikumiem, jo īpaši attiecībā uz brīvu preču apriti, ko paredz LESD 34. pants.

(181) Anonīmā trešā persona uzskata, ka, lai palīdzētu *Agrati France*, *PSA* esot izmantojusi savu dalību Automašīnu aprīkojuma ražošanas modernizācijas fondā (turpmāk tekstā – "*FMEA*") un tādējādi netieši piešķīrusi *Agrati France* atbalstu EUR 17 miljonu apmērā.

(182) Anonīmā trešā persona pieprasa, lai *PSA* grupa īstenotu kompensācijas pasākumu, izstājoties no *FMEA* un, kamēr tā turpina saņemt valsts atbalstu, atsakoties no jebkādas finansiālas līdzdalības automobiļu aprīkojuma piegādāšanas un izplatīšanas uzņēmumos, kā arī pieprasot atmaksāt *Agrati France* piešķirtos līdzekļus un izveidojot pārredzamu un nediskriminējošu sistēmu savu piegādātāju izvēlei.

5.2. *OPEL (UN GM GRUPAS) PIEZĪMES*

(183) Attiecībā uz tirgus prognozēm *GM* uzsver, ka lielākā daļa automobiļu ražotāju izmantojot tādu uzņēmumu datus kā *IHS Global Insight* vai *POLK*.

(184) Attiecībā uz P&A projektu *50CO_2Cars GM* atgādina, ka visi ražotāji iegulda tehnoloģijās, kas paredzētas gāzu emisiju apjoma samazināšanai. Kopumā esot grūti paredzēt, kādi būs šo pētījumu turpmākie panākumi rūpniecības aspektā. Esot iespējami daudzi tehniskie risinājumi, tostarp hibridizācijas jomā. Turklāt tā esot joma, kur varētu sagaidīt, ka ražotāji sāk sadarboties, lai tādējādi panāktu apjomradītus ietaupījumus. *GM* arī uzskata, ka projektam *50CO_2Cars* veltītais atbalsts EUR 85 miljonu apmērā neesot ievērojama summa attiecībā pret P&A izmaksām visā nozarē, toties tā esot ievērojama summa P&A projektam *mild-hybridation* sistēmas izstrādei. *GM* uzskata, ka, ņemot vērā pašreizējo nenoteiktību tehnoloģiju jomā, šis pasākums nevarot liegt konkurējošam ražotājam izstrādāt pašam savu P&A programmu šajā pašā jomā.

(185) Attiecībā uz automobiļu ražotāju piesaistīto banku nozīmi *GM* uzskata, ka tās neapšaubāmi atvieglojot automašīnu pārdošanu, sniedzot saviem klientiem izdevīgus finansēšanas risinājumus. Tās nodrošinot ražotājiem ievērojamu elastīgumu, lai izraisītu automobiļu tirgus īstermiņa reakciju.

(186) Visbeidzot, *GM* uzskata, ka *PSA* esot uzsākusi ievērojamu savas jaudas samazināšanas procesu, un apzinās šī procesa grūtības un sarežģītību.

5.3. *FIAT PIEZĪMES*

5.3.1. PAR DZĪVOTSPĒJAS ATJAUNOŠANU

(187) Runājot par dzīvotspējas atjaunošanu, *Fiat* atsaucas uz noteiktu analītiķu komentāriem, jo īpaši uz uzņēmuma *IHS Global Insight* prognozēm, saskaņā ar kurām pārdošanas apjomi saruks un pēc tam, 2015./2016. gadā, iespējams, atsāks pieaugt, taču tas notiks niecīgā apmērā un ļoti pakāpeniski.

(188) *Fiat* uzskata, ka automobiļu tirgus pašreizējās krīzes iemesli ir šādi:

a) ievērojamais konkurences spiediens tirgū, jo īpaši masveida tirdzniecības segmentos, kā pamatā ir tas, ka tirgū ienāk jauni konkurenti no Korejas un tādi varētu ienākt arī no Japānas un Indijas;

b) tirgus sazarošanās, kā rezultātā varot gūt peļņu vienīgi augstākās kategorijas automašīnu segmentā;

c) patērētāju tendence aizvien vairāk izvēlēties zemākās kategorijas produkciju;

d) neskaidrība par izredzēm sasniegt pirmskrīzes pārdošanas apjomus, un, visbeidzot;

e) Eiropas ražotāju strukturālais jaudas pārpalikums.

5.3.2. *PAR PROJEKTU* 50CO_2CARS

(189) Attiecībā uz projektu *50CO_2Cars Fiat* uzskata, ka, lai gan ir pieejama tikai neliela informācija, mērķis šķiet sasniedzams. Tomēr *Fiat* uzsver, ka izmaksas par vienu automobili, kas aprīkots ar šo tehnoloģiju, varētu ierobežot tās izplatību tirgū, jo šādiem automobiļiem būtu augsta pārdošanas cena vai arī ražotājam būtu grūti pārdošanas rezultātā gūt peļņu. Pēc *Fiat* domām, CO_2 emisiju apmērs, ko Eiropas Komisija noteikusi 2020. gadam, esot patiess izaicinājums visiem ražotājiem. Lai šīs prasības varētu izpildīt, esot jāizmanto daudzpusīga P&A pieeja, kuras ietvaros nevar koncentrēties tikai uz vienu P&A projektu ar mērķi izstrādāt vienu vienīgu tehnoloģiju, kā, šķiet, paredzēts projektā *50CO_2Cars* (*Fiat* uztverē).

(190) *Fiat* nezina, vai citi ražotāji saņem valsts atbalstu P&A projektiem. *Fiat* uzskata, ka inovācijas procesu pārorientēšanai nav šķēršļu, izņemot izmaksas, ieguldījumus un laiku, ko prasa tehnoloģisko izvēļu mainīšana. Tehnoloģiskais pārsvars, ko nodrošina projekts *50CO_2Cars*, arī neesot šķērslis ienākšanai attiecīgajā tirgū. Tomēr *Fiat* uzskata, ka iespēja saņemt atbalstu, tādējādi panākot, ka jaunu tehnoloģiju izstrādes galīgās izmaksas ir zemākas nekā konkurentiem, nenoliedzami sniedzot priekšrocības atbalsta saņēmējam.

5.3.3. PAR GARANTIJAS IETEKMI UZ TIRGU

(191) *Fiat* uzskata, ka *BPF* piešķirtā valsts garantija atbilstot vienai trešdaļai no *PSA* piesaistītās bankas parādiem. Turklāt darījums neparedzot komisiju par neizmantošanu (*commitment fee*). *Fiat* secināja, ka, lai garantijas izmaksas atbilstu tirgus praksei, tās būtu jāpalielina par vismaz 100 bāzes punktiem.

(192) Visbeidzot, valsts garantija esot izkropļojusi konkurenci, skarot pārējās tirgū esošās piesaistītās bankas. Faktiski garantijas rezultātā *BPF* emitētās akcijas netiekot novērtētas, ņemot vērā pašas bankas nopelnus, bet tām tiekot piešķirts tāds pats kredītreitings kā Francijas valstij, proti, Aa1/AA. Tādēļ *Fiat* secina, ka *BPF* kredītreitings nemainīšoties līdz 2016. gadam.

(193) Pēc *Fiat* domām, *PSA* grupas un *BPF* finansējuma izmaksu starpība, kas lēsta 40 bāzes punktu apmērā, esot viennozīmīgi izskaidrojama ar šīs garantijas piešķiršanu. *Fiat* uzskata, ka *BPF* varētu sevi finansēt sekundārajā tirgū ar "jaunu" ienesīguma starpību (salīdzinājumā ar FVO) 360 līdz 380 bāzes punktu apmērā, ņemot vērā, ka *PSA* grupas obligācijām ar dzēšanas termiņu 2016. gadā tā esot aptuveni 400 bāzes punkti. Kopējās finansējuma izmaksas par to valsts garantēto obligāciju emisiju EUR 1,2 miljardu apmērā, ko *BPF* īstenoja 2013. gada martā, bija aptuveni 270 bāzes punkti.

(194) *Fiat* arī uzskata, ka valsts garantija esot ļāvusi *BPF* pārskatīt savu aizdevumu nosacījumus ar finanšu iestādēm, pielāgojot šos nosacījumus tiem, ko pieprasa Francijas valsts.

(195) Visbeidzot, valsts garantija esot pozitīvi ietekmējusi *BPF* kredītreitingu. Lai gan 2013. gada sākumā galvenās kredītreitingu aģentūras pazemināja *BPF* kredītreitingu, *BPF* joprojām esot bijis par vienu pakāpi labāks kredītreitings nekā tas, ko banka būtu varējusi cerēt saņemt, ja nebūtu garantijas. *Fiat* jo īpaši pamatojas uz aģentūras *Standard&Poor's* 2013. gada 28. janvāra, 14. februāra un 18. aprīļa oficiālajiem paziņojumiem. Turklāt *Fiat* uzsver, ka ir vispārpieņemts, ka saistības, kas paredz piešķirt garantiju vai jebkādu finansējumu, pašas par sevi uzlabo saņēmēja finansiālo situāciju neatkarīgi no tā, cik lielā mērā tas izmanto piešķirto finansējumu.

(196) Kopumā *Fiat* uzskata, ka automobiļu ražotāju piesaistītās bankas ir īpaši efektīvi tirdzniecības un tirgvedības instrumenti:

a) lai piesaistītu jaunus klientus, piedāvājot ļoti izdevīgus finansēšanas nosacījumus ([40]);

b) lai atbalstītu pārdošanas procesu, jo īpaši ņemot vērā, ka "klasiskās" finanšu iestādes pārtrauc piešķirt aizdevumus patērētājiem un izplatītājiem; un

c) lai palielinātu to patērētāju lojalitāti, kas jau ir klienti.

(197) *Fiat* uzskata, ka, palielinot *BPF* finansēšanas izmaksas par 100 bāzes punktiem, tiktu tieši, tūlītēji un īpaši nelabvēlīgi ietekmēta *PSA* grupas peļņa Eiropas valstīs.

5.3.4. PAR KOMPENSĀCIJAS PASĀKUMIEM

(198) *Fiat* uzskata, ka par jaudu samazināšanu jau ticis izlemts iepriekšējā plānā, kas paredzēja slēgt nerentablas ražotnes. Tāpēc paziņotā ražotņu slēgšana neesot būtiska *PSA* dzīvotspējas atjaunošanas aspektā (izmantojuma līmeņi nemainās). Tās rezultātā vienīgi samazinātos fiksētās izmaksas.

(199) Attiecībā uz kapitālieguldījumu apjoma samazināšanu *Fiat* uzskata, ka *PSA* izmantojot savu pārstrukturēšanas plānu, lai izdevīgā brīdī attaisnotu savus stratēģiskos lēmumus par pārkārtošanos B un C segmentā un piesegtu citus mazāk efektīvus pasākums, kas nesen veikti. Domājams, ka paziņotā atteikšanās no dīzeļdzinējiem, kuru tilpums pārsniedz divus litrus, ir saistīta ar ražotāju pašreizējo tendenci samazināt dzinēju tilpumu (*downsizing*). Attiecībā uz *Sevelnord* Fiat uzskata, ka šis pasākums neietverot reālu jaudas samazināšanu, bet tikai šīs jaudas pagaidu iznomāšanu konkurentam, tādējādi atstājot *PSA* iespēju tās diezgan viegli atgūt atbilstīgi grupas vajadzībām.

([40]) Kā piemēru *Fiat* min savu piesaistīto banku, kuras izplatības līmenis pēc tās tirdzniecības stratēģijas pārveidošanas, paredzot piedāvāt klientiem konkurētspējīgākus finanšu piedāvājumus, palielinājās no 23,3 % 2012. gadā līdz 39,6 % 2013. gadā.

(200) Visbeidzot, attiecībā uz pēdējo kompensācijas pasākumu *Fiat* grupa atzīst, ka, pamatojoties vienīgi uz sniegto informāciju, tai ir grūti analizēt sekas, kas rodas, atsakoties no *plug-in* hibrīdtehnoloģijas. Pēc *Fiat* domām, šo atteikšanos varētu pamatot ar *PSA* pārorientēšanos tirgū. To varētu arī interpretēt kā pasākumu, ar ko kompensēt sliktu tehnoloģisko izvēli. *Fiat* apstrīd, kas ir iespējams koncentrēties tikai uz vienu tehnoloģiju, lai sasniegtu emisiju apjoma samazināšanas mērķus, ko pieprasa Eiropas Savienība.

(201) Runājot par kompensācijas pasākumu, kas attiecas uz izplatības līmeni, *Fiat* norāda, ka neviens kompensācijas pasākums nespējot ierobežot garantijas izraisīto kropļojumu ietekmi.

5.4. *TOYOTA PIEZĪMES*

(202) Uzņēmums *Toyota* uzskata, ka nespēj komentēt *PSA* pārstrukturēšanas plānu. Turklāt tas neietilpstot *Toyota* pienākumos. *Toyota* apstiprina, ka pieņēmumi, uz kuriem pamatojas *PSA* plāns, esot ticami. Kopumā to daudzo faktoru dēļ, kas ietekmē automobiļu tirgu, esot ļoti grūti izteikt jebkādas prognozes.

(203) Attiecībā uz projektu *50CO_2Cars Toyota* uzskata, ka jebkādu videi draudzīgu tehnoloģiju izstrāde būs ražotāju pārdošanas apjoma noteicošais faktors. Lai gan *Toyota* atzīst, ka dīzeļdzinēja hibrīdautomobiļiem varētu būt noieta tirgus, tas uzskata, ka nākotnē vairāk pārdošot benzīna dzinēja, nevis dīzeļdzinēja hibrīdautomobiļus. Salīdzinot ar benzīna dzinēja hibrīdautomobiļiem, dīzeļdzinēja hibrīdautomobiļu pārdošanas apjomam vajadzētu būt zemākam, jo šai tehnoloģijai ir augstākas izmaksas. *Toyota* neparedz, ka šis P&A projekts varētu liegt *PSA* konkurentiem ienākt *mild-hybrid* ("maigā" hibrīda) tirgū.

(204) Attiecībā uz piesaistīto banku nozīmi *Toyota* uzskata, ka kopumā tās ļaujot palielināt klientu lojalitāti preču zīmei (*customer loyalty*) par aptuveni 15 %. Turklāt izplatības līmenis esot lielāks mazgabarīta automobiļu segmentos.

(205) Attiecībā uz kompensācijas pasākumiem *Toyota* šaubās, vai no juridiskā viedokļa pasākumu, kas paredz pārtraukt ražot modeļus, kam ir zems pārdošanas apjoms, var atzīt par kompensācijas pasākumu. *Toyota* uzskata, ka tā sadarbība ar *PSA Sevelnord* rūpnīcā nebūtu obligāts nosacījums *PSA* grupas turpmākai pastāvēšanai. Turklāt, pēc *Toyota* domām, ņemot vērā *plug-in* hibrīdtehnoloģijas radītās izmaksas un šai tehnoloģijai nepieciešamo infrastruktūru, tā vēl neesot pilnībā apgūta. *Toyota* uzskata, ka *full-hybrid* ("pilnā" hibrīda) tehnoloģija palikšot vienīgais vidēja termiņa tehnoloģiskais risinājums.

(206) Visbeidzot, *Toyota* uzskata, ka nespēj novērtēt *PSA* grupas piedāvāto kompensācijas pasākumu atbilstību.

5.5. *PSA GRUPAS PIEZĪMES*

(207) Vispirms *PSA* grupa pilnībā atbalsta Francijas iestāžu iesniegtās piezīmes.

(208) Pēc tam *PSA* atgādina savu dzīvotspējas atjaunošanas stratēģiju, kuras mērķis ir pielāgot *PSA* ražošanas sistēmu jaunajiem tirgus apstākļiem. Šī pielāgošanās jo īpaši izpaužoties kā *PSA* grupas klātbūtnes tirgū ievērojama samazināšana. *PSA* arī vēlas atgādināt, ka šie pārstrukturēšanas pasākumi tiek finansēti gandrīz tikai no pašu līdzekļiem, kas iegūti, pārdodot aktīvus. *PSA* uzskata, kas ar šādiem pasākumiem būtu pilnībā pieticis, ja kredītreitingu aģentūru noteikumu rezultātā *BPF* nebūtu nepamatoti nostādīta nelabvēlīgā situācijā, ņemot vērā, ka *PSA* piesaistītās bankas grūtību pamatā ir vienīgi tās saistība ar *PSA* grupu. *PSA* arī uzskata, ka līdz ar to valstij esot bijis jāiesaistās vienīgi šo kredītreitingu aģentūru noteikumu dēļ. *PSA* secina, ka valsts garantijai galu galā esot tikai ierobežota ietekme, vēl jo vairāk tāpēc, ka *BPF* neesot piešķirta neviena tieša valsts dotācija.

(209) Turklāt *PSA* uzsver, ka līdz ar pārstrukturēšanas pasākumiem tiek pielāgota arī tās tirdzniecības politika. Šīs politikas pamatā ir P&A projekti, kuru mērķis ir samazināt tehnoloģisko jauninājumu izmaksas galapatērētājam, un grupas pieaugošā internacionalizācija ar mērķi mazināt grupas atkarību no Eiropas un jo īpaši Dienvideiropas valstu tirgus svārstībām.

(210) *PSA* precizē, ka, ja Eiropas automobiļu tirgus stāvoklis pasliktinātos salīdzinājumā ar izteiktajām prognozēm, grupa veiktu visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu tās ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu.

(211) *PSA* uzskata, ka kompensācijas pasākumi ir ārkārtīgi efektīvi un ļoti nelabvēlīgi ietekmē grupas konkurētspēju visos segmentos. Pēc *PSA* domām, ņemot vērā atbalsta summu un jo īpaši to līdzekļu apjomu, ko *PSA* velta savas pārstrukturēšanas finansēšanai, šo kompensācijas pasākumu apmērs ir ļoti nozīmīgs. Turklāt, ņemot vērā, ka *BPF* bilances struktūras dēļ tiesības uz valsts garantiju visticamāk netiks izmantotas, atbalsta ietekme uz *PSA* grupas konkurentiem galu galā esot ļoti maza.

(212) Taču paredzētajiem kompensācijas pasākumiem esot īpaši liela ietekme. No rūpniecības viedokļa atteikšanās no *plug-in* hibrīdtehnoloģijas atstāšot ievērojamu negatīvu ietekmi uz Eiropas tirgu. *PSA* uzskata arī, ka, atdodot ražošanas jaudas daļu vienam no tās tiešajiem konkurentiem *Sevelnord* rūpnīcā, tā šim konkurentam palīdzēšot ienākt jaunā tirgū. Turklāt, samazinot ieguldījumu apjomu, tikšot ietekmēts *PSA* grupas tēls tirgū. Tas jo īpaši attiecoties uz atteikšanos no diviem automašīnu modeļiem vieglo komerciālo automobiļu segmentā, kurā *PSA* ir ievērojama tirgus daļa. Visbeidzot, neturpinot ražot augstākās kategorijas automašīnas un jaudīgus dzinējus, būšot mazāk iespēju iesniegt piedāvājumus korporatīvo klientu konkursiem un tikšot atstāta ietekme uz grupas tēlu, kā sekas būšot jūtamas vēl ilgi pēc pārstrukturēšanas perioda beigām.

(213) *PSA* arī uzskata, ka, nosakot *BPF* maksimālo izplatības līmeni un indeksējot to atbilstīgi galveno konkurentu piesaistīto banku situācijas izmaiņām, atbalsta hipotētiskā ietekme uz tirgu tiekot kompensēta ar uzviju.

(214) Visbeidzot, *PSA* atgādina, ka Francijas tautsaimniecībai esot būtiski, ka Komisija atļauj atbalstu, jo Francijā autobūves nozarei ir liela nozīme (vairāk nekā divi miljoni tiešo un netiešo darbavietu). *PSA* atgūšanās esot būtiska arī Eiropas autorūpniecības dzīvotspējai un konkurētspējai. Šajā ziņā *PSA* atzīmē, ka daži konkurenti esot agrāk saņēmuši (vai joprojām saņem) no to attiecīgajām valdībām liela apjoma atbalstu, kas izpaužas kā tādu maiņas kursu uzturēšana, kas ir īpaši izdevīgi šo konkurentu eksportam, vai kā šo konkurentu piesaistīto banku pagaidu nacionalizācija. Citi ražotāji, kas nav reģistrēti Eiropas Savienībā, izmantojot brīvās tirdzniecības nolīgumus, kas noslēgti to interesēs un ļaujot tiem īstenot agresīvu tirdzniecības politiku Eiropas tirgū.

6. **FRANCIJAS KOMENTĀRI PAR IEINTERESĒTO PERSONU PIEZĪMĒM**

6.1. *KOMENTĀRI PAR ANONĪMĀS TREŠĀS PERSONAS PIEZĪMĒM*

(215) Vispirms Francijas iestādes norāda, ka atbalsta piešķiršana *PSA* grupas pārstrukturēšanai, šķiet, īpaši neinteresē Eiropas automobiļu tirgus ražotājus, jo, lai gan lēmums par procedūras sākšanu tika plaši izziņots, piezīmes iesniedza tikai četras ieinteresētās personas.

(216) Attiecībā uz anonīmās trešās personas piezīmēm (kas apkopotas šā lēmuma 5.1. iedaļā, 179. līdz 182. apsvērumā) Francijas iestādes uzsver, ka šīm piezīmēm neesot nekāda sakara ar šo *PSA* grupas pārstrukturēšanas atbalsta pārbaudes procedūru un ka tās drīzāk attiecoties uz sūdzību, ko šī anonīmā trešā persona ir iesniegusi Eiropas Komisijai.

(217) Pilnībā pakārtoti Francijas iestādes uzskata, ka šie komentāri nesniedz nevienu pamatotu pierādījumu par *PSA* šķietamo rīcību attiecībā uz *Agrati France* un ka *PSA* kā privāts uzņēmums drīkst pēc saviem ieskatiem veidot tirdzniecības attiecības ar saviem piegādātājiem. Šajā ziņā ar *GM* izveidotās savienības ietvaros *PSA* kopš 2013. gada 25. februāra esot ieviesusi savu iepirkumu racionalizēšanas politiku, sistemātiski rīkojot konkursus, lai nodrošinātu, ka tiek izmantotas labākās tirgus cenas. Francijas iestādes uzstāj, ka vienīgi pasākums, ko var piedēvēt kādai dalībvalstij, var būt pretrunā LESD 34. pantam; tas neattiecoties uz lēmumiem, ko pieņem privāti uzņēmumi, piemēram, *PSA*. Visbeidzot, šķietamajai *FMEA* rīcībai neesot nekādas saistības ar šo procedūru.

(218) Francijas iestādes secina, ka attiecīgā atbalsta izskatīšanu nevarot aizkavēt tāds nepamatots apgalvojums par LESD 34. panta pārkāpšanu, kas starp citu attiecoties uz faktiem, kas nav saistīti ne ar attiecīgo atbalstu, ne ar *PSA* grupas pārstrukturēšanu.

6.2. *KOMENTĀRI PAR GM GRUPAS PIEZĪMĒM*

(219) Francijas iestādes nesniedza komentārus par *GM* grupas piezīmēm (kas apkopotas šā lēmuma 5.2. iedaļā, 183. līdz 186. apsvērumā).

6.3. *KOMENTĀRI PAR FIAT PIEZĪMĒM*

6.3.1. PAR PSA GRUPAS DZĪVOTSPĒJAS ATJAUNOŠANU

(220) Pēc Francijas iestāžu domām, salīdzinājumā ar *PSA* grupu *Fiat* šajā ziņā savās piezīmēs (kas apkopotas šā lēmuma 5.3.1. iedaļā, no 187. apsvēruma līdz 188. apsvēruma e) apakšpunktam) izdarot optimistiskāku pieņēmumu par tirgus attīstību, tādējādi apliecinot, ka *PSA* grupas modelētais scenārijs ir ticams un pietiekami piesardzīgs. Francijas iestādes atgādina, ka *Fiat* (un arī *Opel*) apliecināja, ka uzņēmuma *IHS Global Insight* dati ir piemēroti, lai novērtētu tirgus attīstības prognozes. Visbeidzot, *Fiat* neesot spējīgs spriest par dzīvotspējas atjaunošanu, pamatojoties uz pieejamo informāciju. Tādēļ Francijas iestādes uzskata, ka ir bezjēdzīgi apstrīdēt katru no *Fiat* citēto analītiķu izvirzītajiem iemesliem.

6.3.2. PAR ATBALSTA ELEMENTU, KAS IZRIET NO GARANTIJAS, UN TĀ IETEKMI UZ TIRGU

(221) Francijas iestādes uzsver, ka *Fiat* šajā ziņā savās piezīmēs (kas apkopotas šā lēmuma 5.3.3. iedaļā, 191. līdz 196. apsvērumā) novērtējot valsts atbalsta elementu aptuveni 100 līdz 110 bāzes punktu apmērā, proti, kā atbalsta summu EUR 231 miljona apmērā, kas ir ievērojami mazāk par tā diapazona apakšējo robežu, ko Komisija norāda lēmumā par procedūras sākšanu. Pēc Francijas iestāžu domām, šis *Fiat* novērtējums pierādot, ka Komisijas noteiktā atbalsta summa visdrīzāk ir pārāk augsta.

(222) Attiecībā uz komisiju par neizmantošanu (*commitment fee*) Francijas iestādes atgādina, ka *PSA* garantijas prēmija valstij esot aprēķināta, pamatojoties uz *New Club Deal* parakstījušo banku "visu ietverošām" (*all-in*) izmaksām (440 bāzes punkti), no kurām atņemtas to likviditātes izmaksas (tās novērtētas 180 bāzes punktu apmērā, ņemot vērā *Itraxx Senior Financial* piecu gadu indeksa vidējo mēneša likmi). Šīs izmaksas ietverot avansa (*up-front*) komisiju 120 bāzes punktu apmērā un tādu komisiju par neizmantošanu, kuras apmērs ir 40 % no uzcenojuma, proti, kura ir lielāka par komisiju, ko *Fiat* uzskata par atbilstošu tirgus praksei. Tādējādi, pēc Francijas iestāžu domām, *Fiat* piezīmes apstiprina, ka salīdzinājumā ar tirgus standarta praksi šī komisija ir novērtēta pārāk augstu.

(223) Visbeidzot, Francijas iestādes uzskata, ka būtu bijis loģiski neņemt vērā avansa komisiju un komisiju par neizmantošanu, jo valstij neesot alternatīvo izmaksu, proti, tādu izmaksu par kapitāla piesaistīšanu, par kurām bankas gadījumā būtu jāmaksā atlīdzība.

(224) Francijas iestādes uzsver, ka *Fiat* atzīstot, ka garantijai ir īpaši ievērojama ietekme uz tirgu, taču nepaskaidrojot, kāda tā ir. Pēc Francijas domām, *Fiat* uzskatot, ka garantija piešķir *BPF* priekšrocības, kuras Komisija nav analizējusi un kuras izriet no tā, ka bankas finansēšanas izmaksas tiek uzturētas nemainīgā līmenī neatkarīgi no tirgus tendencēm. Francijas iestādes ir pārsteigtas par šādu argumentu, jo norādītā ietekme esot nepārprotami saistīta ar tādas garantijas esamību, kas tieši paredzēta bankas refinansēšanas izmaksu stabilizēšanai, ievērojot EUR 7 miljardu ierobežojumu. Turklāt *BPF* un *PSA* grupai piešķirtās priekšrocības, protams, jāanalizē attiecībā uz garantijas paziņošanas brīdi.

6.3.3. PAR KOMPENSĀCIJAS PASĀKUMIEM

(225) Vispirms Francijas iestādes uzskata, ka šajā ziņā *Fiat* piezīmes, kas apkopotas šā lēmuma 5.3.4. iedaļā, 198. līdz 200. apsvērumā, ir īpaši nenopietnas un nepamatotas.

(226) Attiecībā uz kapitālieguldījumu apjoma samazināšanu *Fiat* neizdarot nevienu konkrētu un pamatotu secinājumu, kā rezultātā varētu apšaubīt, ka atsacīšanās no augstākās kategorijas automobiļiem ir īpaši ierobežojoša.

(227) Runājot par pasākumu, kas attiecas uz *Sevelnord*, *Fiat* to uzskatot vienīgi par tādas jaudas iznomāšanu, ko *PSA* varot pēc saviem ieskatiem atgūt jebkurā brīdī. Francijas iestādes uzskata, ka, tā kā *Fiat* savā argumentā neņem vērā, ka pasākumi, ko nosaka Komisijas lēmumi, ir saistoši, šī kritiskā piezīme ir pilnībā neatbilstīga. Pēc Francijas domām, šis pasākums, tieši pretēji, esot neatgriezenisks, jo ļaujot *Toyota* ienākt tirgū optimālos apstākļos.

(228) *Fiat* arī negatīvi vērtē atteikšanos no *plug-in* hibrīdtehnoloģijas, jo vispareizāk būtu, tieši pretēji, apvienot vairākus līdzekļus piesārņojošo vielu emisiju apjoma samazināšanai. Francijas iestādes atbild, ka tieši to paredzēja *PSA* sākotnēji pieņemtā stratēģija. Tādējādi, atsakoties no *plug-in* hibrīdtehnoloģijas, *PSA* grupa būtiski samazinātu savu konkurētspēju tirgū salīdzinājumā ar ražotājiem, kas var izmantot dažādas piesārņojošo vielu emisiju apjoma samazināšanas tehnoloģijas. Turklāt, pēc Francijas domām, *Fiat* kritiskās piezīmes par *PSA*"*slikto tehnoloģisko izvēli*" ieguldīt *plug-in* hibrīdtehnoloģijā vajadzētu aplūkot pašas *Fiat* grupas tehnoloģisko izvēļu kontekstā. Salīdzinot ar ražotājiem, kuri izvēlējušies ieguldīt šajā tehnoloģijā un kuru vidū ir ražotāji ar vislabākajiem darbības rādītājiem, *Fiat* esot viens no retajiem ražotājiem, kas nav izdarījuši šādu izvēli.

(229) Visbeidzot, Francijas iestādes atzīmē, ka *Fiat* tiešā veidā neizsakās par kompensācijas pasākumu, ar ko ierobežo *BPF* izplatības līmeni. Līdz ar to Francijas iestādes secina, ka esot ļoti sarežģīti noteikt saistības attiecībā uz katru valsti un segmentu. Francijas iestādes arī uzskata, ka *Fiat* iesniegtā informācija par tirgus attīstību apliecinot, ka tradicionālās bankas aiziet no attiecīgā tirgus un tādējādi palielinās piesaistīto banku izplatības līmenis. Visbeidzot, pēc Francijas iestāžu domām, jaunā tirdzniecības politika, kuru *Fiat* grupa ieviesa 2013. gada pirmajā ceturksnī un kura esot tai ļāvusi sasniegt izplatības līmeni 39,6 % apmērā, uzskatāmi atspoguļojot piedāvātā kompensācijas pasākuma īpaši ierobežojošo raksturu. Ierobežojot sava izplatības līmeņa palielināšanos, *BPF* ievērojami samazinātu savu spēju izteikt konkurētspējīgus piedāvājumus un tādējādi arī valsts garantijas iespējamo ietekmi uz tirgu.

6.3.4. *PAR PROJEKTU* $50CO_2$CARS

(230) Pēc Francijas domām, *Fiat* piezīmes, kas apkopotas šā lēmuma 5.3.2. iedaļā, 189. un 190. apsvērumā, no vienas puses attiecas uz šā projekta ieguldījumu dzīvotspējas atjaunošanā un no otras puses – uz šā projekta ietekmi uz tirgu.

(231) Francijas iestādes uzskata, ka *Fiat* kritiskās piezīmes esot pilnībā neatbilstīgas un ka *Fiat* neizprotot šā projekta mērķi, – izmantojot valsts atbalstu, apvienot dažādas prasmes un tehnoloģijas, lai ļautu partneriem izstrādāt hibridizācijas tehnoloģiju, kurai ir zemas izmaksas.

(232) Pēc Francijas iestāžu domām, apstiprinot, ka visi ražotāji daudz iegulda projektos, kas paredzēti piesārņojošo vielu emisiju apjoma samazināšanai, *Fiat* esot apliecinājis, ka nepastāv nekāda ietekme, kas varētu "izspiest konkurentus no jomas".

(233) Visbeidzot, attiecībā uz ietekmi uz tirgu Francijas iestādes uzskata, ka *Fiat* piezīmes ir pretrunīgas. Projekts tieši sniedzot risinājumu tam, par ko *Fiat* iebilst, proti, paredzētā ievērojamā tehnoloģiskā inovācija ļaušot būtiski samazināt hibrīdtehnoloģiju izmaksas, lai šīs tehnoloģijas varētu izplatīt tādā daudzumā, kas nodrošina to rentabilitāti. Tādēļ Francijas iestādes uzskata, ka *Fiat* kritiskās piezīmes par projekta *$50CO_2$Cars* ierobežotajām izredzēm gūt panākumus tirgū esot neatbilstīgas. Visbeidzot, pēc Francijas iestāžu, *Fiat* nepaskaidrojot, kā EUR 86 miljonu atbalsts varētu ietekmēt izgatavoto automobiļu galīgo cenu, lai gan uzskata, ka ražotāji veic vērienīgus ieguldījumus, lai sasniegtu piesārņojošo vielu emisiju apjoma samazināšanas mērķus, ko pieprasa ES tiesību akti.

6.4. *KOMENTĀRI PAR TOYOTA PIEZĪMĒM*

(234) Francija uzskata, ka kopumā *Toyota* piezīmes (kas apkopotas šā lēmuma 5.4. iedaļā, 202. līdz 206. apsvērumā) apstiprinot *PSA* grupas pārstrukturēšanas plāna pamatā esošo pieņēmumu ticamību un izvēļu atbilstību. Attiecībā uz projektu *$50CO_2$Cars Toyota* esot apstiprinājusi, ka videi draudzīgas tehnoloģijas nākotnē būs pārdošanas apjoma noteicošais faktors. Francijas iestādes uzskata, ka no *Toyota* piezīmēm izrietot, ka valsts atbalsts projektam *$50CO_2$Cars* neietekmē konkurentu konkurētspēju *mild-hybrid* segmentā.

(235) Attiecībā uz kompensācijas pasākumiem, jo īpaši atbildot uz *Toyota* šaubām par to, vai pasākums, kas paredz pārtraukt ražot modeļus, kam ir zems pārdošanas apjoms, tiešām ir kompensācijas pasākums, Francijas iestādes atkārtoti apliecina, ka, pārdodot augstākās kategorijas automašīnu modeļus, tiek stimulēta visu to automašīnu tirdzniecība, ko pārdod ar attiecīgo preču zīmi.

(236) Attiecībā uz *Sevelnord* rūpnīcu uzņēmums *Toyota* paziņoja, ka sadarbības nolīgums ar *PSA* tam ļaušot turpināt darboties vieglo komerciālo automobiļu segmentā. Francijas iestādes vēlreiz uzsver, ka *Toyota* klātbūtne *Sevelnord* rūpnīcā ievērojami ietekmēs tā konkurētspēju, jo tādējādi *Toyota* varēs reāli un ievērojamā apjomā iekļauties šā segmenta tirgū.

(237) Visbeidzot, pēc Francijas iestāžu domām, *Toyota* piezīmes esot pretrunā tās rīcībai tirgū. Tas, ka tiek pārdota *Prius* modeļa *plug-in* hibrīda versija, kuru *Toyota* raksturo kā savu hibrīdo automašīnu "pērli", esot pretrunā *Toyota* negatīvajam vērtējumam attiecībā uz tirgus prognozēm šo automašīnu segmentā.

6.5. *KOMENTĀRI PAR PSA PIEZĪMĒM*

(238) Francijas iestādes nesniedza komentārus par *PSA* grupas piezīmēm (kas apkopotas šā lēmuma 5.5. iedaļā, 207. līdz 214. apsvērumā).

7. **FRANCIJAS IESTĀŽU VEIKTIE GROZĪJUMI PAZIŅOJUMĀ**

(239) Ar 2013. gada 16. jūlija paziņojumu, kas grozīts ar 2013. gada 23. jūlija vēstuli (turpmāk tekstā – "2013. gada 23. jūlija saistību vēstule" vai "2013. gada 23. jūlija vēstule"), Francijas iestādes veica grozījumus 2013. gada 12. martā paziņotajā pārstrukturēšanas plānā un uzņēmās turpmāk tekstā minētās saistības. Šīs saistības aizstāj Francijas iestāžu sākotnēji piedāvātos kompensācijas pasākumus.

(240) Francijas iestādes precizēja, ka, ja vien nav noteikts citādi, šā lēmuma 7. iedaļā noteiktās grozītās saistības jāpiemēro līdz *PSA* grupas pārstrukturēšanas plāna pilnīgai īstenošanai, proti, 2015. gada 31. decembrim.

7.1. *APŅEMŠANĀS ATTIECĪBĀ UZ PSA GRUPAS PARĀDA LĪMENI*

(241) Katrā pārstrukturēšanas plāna īstenošanas gadā *PSA* grupas rūpnieciskās darbības un komercdarbības konsolidētais neto parāds, ko nosaka finanšu pārskatā, ko grāmatvedības nolūkos konstanti revidē katra gada 31. decembrī ("neto parāds"), nedrīkst pārsniegt maksimālo robežvērtību "A", kas norādīta 16. tabulā.

16. tabula

PSA grupas neto parāda maksimālās robežvērtības

PSA grupas neto parāda maksimālās robežvērtības

	2013. g.	2014. g.	2015. g.	2016. g.
Maksimālais neto parāds "A"	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Maksimālais neto parāds "B"	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(242) Ja, noslēdzoties konkrētam ("N") gadam, neto parāds pārsniedz maksimālo robežvērtību "A", *PSA* grupai jāveic jebkādi finanšu un/vai rūpniecības pārstrukturēšanas pasākumi, kas ir vajadzīgi un pietiekami, lai, noslēdzoties nākamajam ("N+1") gadam, *PSA* grupas neto parāds nepārsniegtu maksimālo robežvērtību "A", kurā neietver izmaksas, kas radušās, *PSA* īstenojot minētos pārstrukturēšanas pasākumus ("korektīvie pasākumi").

(243) Katrs korektīvais pasākums un tā prognozētā finansiālā ietekme detalizēti jāapraksta un jāizsaka kvantitatīvi, kā arī korektīvajiem pasākumiem jāparedz precīzs un saistošs īstenošanas grafiks. Šie pasākumi var pilnībā vai daļēji ietvert pasākumus, kas provizoriski īstenoti pēc 2013. gada 31. jūlija, ja tie ir identificēti un skaidri aprakstīti un ja to prognozētā finansiālā ietekme atlikušajā pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā ir izteikta kvantitatīvi. Informācija par korektīvajiem pasākumiem, tostarp *PSA* grupas naudas plūsmu atjauninātās prognozes, un atzinums, ko sniedzis neatkarīgais eksperts, kas definēts šā lēmuma 7.6. iedaļā, jāiesniedz Komisijai trīs mēnešu laikā no brīža, kad publicēti revidētie un konsolidētie finanšu pārskati, no kuriem izriet, ka *PSA* grupas neto parāds ir pārsniedzis attiecīgā gada maksimālo robežvērtību "A". Komisijai, neapdraudot *PSA* grupas dzīvotspēju, ir jāpārbauda, ka šo korektīvo pasākumu prognozētās finansiālās ietekmes apmērs ir pietiekams. Pretējā gadījumā ir jāpiedāvā citi korektīvie pasākumi, kas jāapstiprina Komisijai.

(244) Pārstrukturēšanas plānu uzskata par pareizi īstenotu un Francijas iestāžu uzņemtās saistības par izpildītām, ja, beidzoties N+1 gadam, korektīvie pasākumi vai jebkādi citi finanšu un/vai rūpniecības pārstrukturēšanas pasākumi, ko *PSA* grupa veikusi pēc 2013. gada 31. jūlija, ir devuši gaidītos finansiālos rezultātus attiecībā uz neto parādu vai ja neto parāds N+1 gadā nepārsniedz maksimālo robežvērtību "A". Ja tā nav, Francijas iestādēm,

ja vajadzīgs, jāpaziņo Komisijai grozīts *PSA* grupas pārstrukturēšanas plāns, ievērojot tā sauktā "vienreiz uz pēdējoreiz" nosacījuma piemērošanas robežas, lai Komisija varētu grozīt šo lēmumu, ar ko valsts atbalstu *PSA* grupas pārstrukturēšanai atzīst par saderīgu ar iekšējo tirgu.

(245) Tas pats notiek, ja *PSA* grupas neto parāds pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā divus gadus pēc kārtas pārsniedz maksimālo robežvērtību "B". Arī šādā gadījumā un tādā pašā veidā Francijas iestādēm, ja vajadzīgs, jāpaziņo Eiropas Komisijai grozīts *PSA* grupas pārstrukturēšanas plāns, lai tā varētu no jauna novērtēt, vai valsts atbalsts *PSA* grupas pārstrukturēšanai ir saderīgs.

(246) Katrā ziņā šo apņemšanos uzskata par izpildītu attiecībā uz visu pārstrukturēšanas periodu, līdzko *PSA* grupas īstenotie korektīvie pasākumi, kas paziņoti Komisijai saskaņā ar šā lēmuma 243. apsvēruma nosacījumiem, attiecībā uz neto parādu ir devuši kumulatīvus finansiālus rezultātus EUR [0–5] miljardu apmērā.

7.2. *APŅEMŠANĀS ATTIECĪBĀ UZ BPF IZPLATĪBAS LĪMENI*

(247) Francijas iestādes apņemas ieviest šā lēmuma 248. līdz 250. apsvērumā aprakstītos grozījumus attiecībā uz garantijas komisijas maksu, kuru paredz 3. panta 3. punkts protokolā, kas 2013. gada 5. martā noslēgts starp *Peugeot S.A.*, *Banque PSA* un valsti ("Protokols") attiecībā uz atlīdzību par autonomu un pēc pirmā pieprasījuma izsniedzamu garantiju ("Garantija"), par kuru valsts un *Banque PSA* noslēgs vienošanos *Peugeot S.A.* un *Banque de France* klātbūtnē ("Garantijas komisijas maksa").

(248) Kamēr apgrozībā būs emitētie "Nodrošinātie vērtspapīri", kuri definēti Protokolā un uz kuriem attiecas Garantija, Protokola 3. panta 3. punktā paredzētā Garantijas komisijas maksa 260 bāzes punktu apmērā tiks paaugstināta saskaņā ar šā lēmuma 249. un 250. apsvēruma nosacījumiem, līdzko *Banque PSA* izplatības līmenis G10 valstīs (Vācija, Austrija, Beļģija, Itālija, Spānija, Nīderlande, Portugāle, Šveice, Francija un Lielbritānija) pārsniegs [26–29] * %.

(249) Garantijas komisijas maksa tiks paaugstināta:

a) atkarībā no *Banque PSA* izplatības līmeņa G10 valstīs, kā norādīts šā lēmuma 250. apsvērumā esošajā 17. tabulā, ņemot vērā, ka, ja izplatības līmenim, ko nosaka par konkrētu laikposmu, ir viens vai vairāki cipari aiz komata, Garantijas komisijas maksas palielinājumu aprēķina, veicot lineāro interpolāciju starp Garantijas komisijas maksu, kas jāmaksā par izplatības līmeni, kas ir izteikts kā tuvākais mazākais veselais skaitlis, un Garantijas komisijas maksu, kas jāmaksā par izplatības līmeni, kas ir izteikts kā tuvākais lielākais veselais skaitlis un atspoguļots šā lēmuma 250. apsvērumā esošajā 17. tabulā;

b) ne vairāk kā par 231 bāzes punktu, lai Garantijas komisijas maksa nepārsniegtu 491 bāzes punktu, kas saskaņā ar Komisijas vērtējumu atbilst Garantijas tirgus vērtībai.

(250) Izplatības līmenis tiks noteikts reizi gadā 30. jūnijā. Garantijas komisijas maksas palielinājums tiks aprēķināts katra gada 30. jūnijā par iepriekšējiem divpadsmit mēnešiem, ņemot vērā to emitēto "Garantēto vērtspapīru" dažādo līniju saistību pamatsummas vidējo atlikumu šajā periodā, kuri definēti Protokolā un uz kuriem attiecas Garantija. Garantijas komisijas maksas pirmais palielinājums būs jāaprēķina 2013. gada 30. jūnijā, ņemot vērā izplatības līmeni laikposmā no 2012. gada 1. jūlija līdz 2013. gada 30. jūnijam.

17. tabula

Garantijas komisijas maksas palielinājums

Izplatības līmenis (%)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Garantijas komisijas maksas palielinājums (bāzes punkti)*	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[90-120]	[120-150]	[150-180]	[180-210]	[200-230]-	231

7.3. *APŅEMŠANĀS ATTURĒTIES NO KAPITĀLA DAĻU UN AKTĪVU IEGĀDES*

(251) *PSA* grupa apņemas visā tās pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā, proti, līdz 2015. gada 31. decembrim atturēties no citu uzņēmumu kapitāla daļu vai jebkādas uzņēmumu aktīvu iegādes. Šī prasība neattiecas uz: i) uzņēmumu kapitāla daļu vai aktīvu iegādi, ja summa skaidrā naudā, ko *PSA* grupa novirza plānotajai iegādei, nepārsniedz EUR 100 miljonus gadā; un ii) uzņēmumu kapitāla daļu vai aktīvu iegādi, par to iepriekš saņemot Eiropas Komisijas atļauju, ja šāda iegāde ir nepieciešama, lai nodrošinātu *PSA* grupas dzīvotspēju un ļautu tai sasniegt pārstrukturēšanas plāna mērķus. Ja ir paredzēts veikt šās rindkopas ii) apakšpunktā minēto iegādi, par to saprātīgā termiņā ir jāziņo Komisijai, lai tā varētu novērtēt plānoto iegādi, ņemot vērā detalizēto finanšu informāciju par šo iegādi un tās nozīmi un ietekmi attiecībā uz *PSA* grupas pašu kapitālu.

(252) Turklāt *PSA* grupa, saņemot Eiropas Komisijas atļauju, varēs iegādāties: i) kapitāldaļas kā atlīdzību par ieguldījumu vai veiktajām darbībām pārdošanas operācijas vai apvienošanas darījuma (apvienojot vai iemaksājot) rezultātā; ii) vērtspapīrus, aktīvus vai pasīvus to vienlaicīgai tālākpārdošanai ar tādiem nosacījumiem, kas nepalielina *PSA* grupas neto parāda līmeni. Šādi iegādes darījumi netiks ietverti iepriekšējā rindkopā minētajā summā – EUR 100 miljonos. Ja ir paredzēts veikt šās rindkopas i) un ii) apakšpunktā minēto iegādi, par to saprātīgā termiņā ir jāziņo Komisijai, lai tā varētu novērtēt plānoto darījumu būtību.

(253) Par uzņēmumu kapitāla daļu vai aktīvu iegādes darījumiem, kurus *Faurecia* vai jebkurš tā meitasuzņēmums plāno īstenot *PSA* grupas pārstrukturēšanas laikā, proti, līdz 2015. gada 31. decembrim un kuru summa pārsniedz iepriekšminēto maksimālo apjomu – EUR 100 miljonus gadā, būs jāsaņem iepriekšēja atļauja no Eiropas Komisijas, kura pozitīvi raudzīsies uz iegādes darījumiem, kas i) tieši vai netieši sekmē *PSA* grupas dzīvotspējas atjaunošanu, pozitīvi ietekmējot *PSA* grupas paredzamos ienākumus, un ii) neapiet nosacījumu, ka atbalsta ietekme jāierobežo līdz stingram minimumam, kas vajadzīgs, lai sasniegtu *PSA* grupas pārstrukturēšanas plāna mērķus. Ja ir paredzēts veikt šajā rindkopā minēto iegādi, par to saprātīgā termiņā ir jāziņo Komisijai, lai tā varētu novērtēt plānoto iegādi, ņemot vērā abus iepriekšminētos kritērijus.

(254) Ja, noslēdzoties konkrētam ("N") gadam, *PSA* grupas faktiskais neto parāda līmenis (kas definēts iepriekš tekstā) būs zemāks par neto parāda līmeni, kas attiecībā uz šo gadu 2013. gada 31. maijā paredzēts 2013. gada VTP (sākotnējā versija), ko Francijas iestādes paziņoja 2013. gada 3. jūnijā, šo saistību paredzētais maksimālais apjoms – EUR 100 miljoni gadā – tiks automātiski palielināts nākamajam ("N+1") gadam proporcionāli starpībai, kas izteikta miljonos euro, starp *PSA* grupas faktisko neto parāda līmeni "N" gadā un neto parāda līmeni, kas attiecībā uz šo gadu 2013. gada 31. maijā paredzēts 2013. gada VTP (sākotnējā versija), ko Francijas iestādes paziņoja 2013. gada 3. jūnijā.

7.4. *APŅEMŠANĀS ATTIECĪBĀ UZ IZPLATĪTĀJIEM PIEŠĶIRTĀ FINANSĒJUMA UZCENOJUMU*

(255) *PSA* grupa visā pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā nesamazinās tās izplatīšanas tīklā strādājošajiem izplatītājiem piešķirtā finansējuma gada vidējo uzcenojumu (korporatīvā tīkla finansējums, kā norādīts *Banque PSA* gada ziņojumā) zem gada vidējā uzcenojuma, kas attiecībā uz iepriekšējiem divpadsmit mēnešiem fiksēts 2013. gada 30. jūnijā.

7.5. *APŅEMŠANĀS ATTIECĪBĀ UZ PROJEKTU 50CO_2CARS*

(256) Francijas iestādes apņemas nodrošināt to, ka attiecībā uz projektu *50CO_2Cars*, kas definēts Francijas iestāžu 2013. gada 12. marta paziņojuma 1.2. iedaļā, EUR 24,5 miljonu dotācija, ko sākotnēji bija paredzēts piešķirt par labu *PSA* grupai, izpaužas kā atmaksājamie avansi, kam *mutatis mutandis* piemēro tādus pašus atmaksāšanas noteikumus, nosacījumus un kārtību, ko piemēro tiem atmaksājamajiem avansiem EUR 61,4 miljonu apmērā, kas jau ir paredzēti projektam *50CO_2Cars*. Sākotnēji paredzētais atmaksāšanas grafiks netiek mainīts. Summa, kas jāatmaksā katrā atmaksāšanas reizē, jāpalielina proporcionāli avansu apjoma pieaugumam.

7.6. *ĪSTENOŠANA UN NEATKARĪGAIS EKSPERTS*

(257) Francijas iestādes apņemas nodrošināt, ka *PSA* grupa pilnvaro neatkarīgu ekspertu, kuram saskaņā ar pielikumā aprakstītajiem nosacījumiem visā pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā, proti, līdz 2015. gada 31. decembrim detalizēti jāpārbauda, ka tiek izpildītas saistības, ko paredz 2013. gada 23. jūlija saistību vēstule ("neatkarīgais eksperts").

8. **ATBALSTA NOVĒRTĒJUMS**

8.1. *ATBALSTA ESAMĪBA LESD 107. PANTA 1. PUNKTA IZPRATNĒ*

(258) LESD 107. panta 1. punktā ir noteikts, ka "ar iekšējo tirgu nav saderīgs nekāds atbalsts, ko piešķir dalībvalstis vai ko jebkādā citā veidā piešķir no valsts līdzekļiem un kas rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus, dodot priekšroku konkrētiem uzņēmumiem vai konkrētu preču ražošanai, ciktāl tāds atbalsts iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm".

(259) Pamatojoties uz šo noteikumu, Komisija uzskata, ka., lai valsts pasākumu varētu atzīt par valsts atbalstu, ir jāizpildās visiem turpmāk izklāstītajiem nosacījumiem: i) attiecīgais pasākums piešķir priekšrocības tā saņēmējam, ii) priekšrocības piešķir no valsts līdzekļiem, iii) šīs priekšrocības ir selektīvas, iv) attiecīgais pasākums rada vai draud radīt konkurences izkropļojumus un var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(260) Komisija uzskata, ka valsts garantija *BPF* labā un atmaksājamie avansi, ko *PSA* grupai plānots piešķirt P&A projekta *50CO$_2$Cars* īstenošanai, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē šādu iemeslu dēļ:

8.1.1. VALSTS GARANTIJA PSA GRUPAS BANKAI

(261) Komisija atzīmē, pirmkārt, ka savā 2013. gada 11. februāra lēmumā, ar ko pagaidu kārtā atļauj sniegt garantijas pirmo daļu kā glābšanas atbalstu, tā secināja, ka pasākums ir atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē. Francija neapstrīdēja minēto lēmumu un paziņoja šo pasākumu kā pārstrukturēšanas atbalstu.

8.1.1.1. ***Par valsts līdzekļu izmantošanu***

(262) Attiecībā uz valsts līdzekļu nodošanu jāuzsver, ka Francija garantiju piešķirs, piemērojot 85. pantu 2012. gada 29. decembra Finanšu likuma Nr. 2012-1510 grozījumos.

(263) Šis apstāklis pats par sevi pietiekami apliecina, ka pasākumam būs valstiska izcelsme.

8.1.1.2. ***Par ekonomisko priekšrocību esamību***

(264) Attiecībā uz priekšrocību esamību no pastāvīgās judikatūras izriet, ka, lai novērtētu, vai valsts pasākums ir atbalsts, jānosaka, vai uzņēmums, kura labā īsteno pasākumu, gūst ekonomiskas priekšrocības, ko tas nebūtu saņēmis parastos tirgus apstākļos. Tātad Komisijai jānovērtē, kādā mērā *BPF* piešķirtā garantija paredz tirgum atbilstošu atlīdzību.

(265) Francijas iestādes 2013. gada 12. marta paziņojumā novērtēja, ka attiecībā uz maksimālo garantijas pamatsummu 7 miljardu euro apmērā atbalsta elements atrodas robežās no 453 līdz 480 miljoniem euro. Šī novērtējuma pamatā bija tādu *BPF* emitēto obligāciju ienesīguma interpolēšana, kuru dzēšanas termiņš ir trīs gadi. Francijas iestādes 128. apsvērumā apkopotajās Francijas piezīmēs attiecībā uz lēmumu par procedūras sākšanu uzskata, ka, ņemot vērā riska prēmiju 40 bāzes punktu apmērā un trīs mēnešu atsauces periodu, no garantijas izrietošā atbalsta summa ir EUR 396 miljoni. Ja būtu jāņem vērā riska prēmija 24 bāzes punktu apmērā (kā riska prēmija, ko konstatēja attiecībā uz glābšanas atbalsta rezultātā veikto emisiju), atbalsta summa būtu EUR 429 miljoni.

(266) Turklāt Francijas iestādes uzstāja, ka emisija, ko *BPF* īstenoja 2013. gada 25. martā, tika veikta īpaši labvēlīgos tirgus apstākļos; konstatētā ienesīguma starpība salīdzinājumā ar FVO šķiet izteikti zema (24 bāzes punkti). Tādēļ tās uzskata, ka pieņēmums par *BFP* papildu izmaksām 40 bāzes punktu apmērā ir pilnībā pamatots.

(267) Visbeidzot, Francijas iestāžu izmantotais atsauces periods ir no 2013. gada 12. jūlija līdz 16. oktobrim, jo, pēc Francijas iestāžu domām, šis periods ļauj ņemt vērā 12. jūlija paziņojumu par grupas grūtībām un pārstrukturēšanas plānu un mazināt to sākotnējo baumu ietekmi, kas saistītas garantiju piešķiršanu, par ko paziņoja 2012. gada 16. oktobrī.

(268) Vispirms Komisija atgādina, ka, pamatojoties uz 30. apsvērumā sniegto informāciju, atbalsta summa, ko ietver 2013. gada 11. februārī pagaidu kārtā apstiprinātā garantija EUR 1,2 miljardu apmērā, tika sākotnēji novērtēta glābšanas lēmumā, saskaņā ar kuru atbalsta elements varētu būt robežās no EUR 91,8 miljoniem līdz garantijas nominālvērtībai – EUR 1,2 miljardiem. Piemērojot šo pašu ietvertās atbalsta summas noteikšanas metodi (ienesīguma starpība 24 bāzes punktu apmērā un viena mēneša atsauces periods), atbalsta elements, ko ietver Francijas paziņotā garantija EUR 7 miljardu apmērā, būtu EUR 486 miljoni, kā parādīts 18. tabulā.

18. tabula

Segto obligāciju ietvertā atbalsta elementa aprēķins

	16.10.2012.	12.7.–16.10.	16.9.–16.10.
FVO (3 gadi)	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Ienesīguma starpība salīdzinājumā ar valsts obligācijām (pēc garantijas)	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Banque PSA (*BPF*) bankas procentu likme pēc garantijas (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Garantijas izmaksas (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Kopējās paredzamās segto emisiju izmaksas (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Banque PSA (*BPF*) sekundārā tirgus obligāciju interpolētais ienesīgums (3 gadi)	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Radītais valsts atbalsta apmērs (miljonos euro)	401	429	486

(269) Attiecībā uz šī aprēķina pamatā esošajiem pieņēmumiem Komisija vēlas sniegt turpmāk tekstā minētos paskaidrojumus.

(270) Glābšanas lēmuma 51. apsvērumā Komisija novērtēja, ka attiecībā uz obligāciju emisiju 1,2 miljardu euro apmērā atbalsta elements ir vismaz 91,8 miljoni euro. Attiecībā uz obligāciju emisiju 7 miljardu euro apmērā tas attiecīgi būtu 535 miljoni euro.

(271) Kā norādīts 26. apsvērumā lēmumā par procedūras sākšanu, emitējot obligācijas EUR 1,2 miljardu apmērā, tika konstatēts, ka salīdzinājumā ar FVO ienesīguma starpība ir 24 bāzes punkti. Saskaņā ar 119. un 120. apsvērumu lēmumā par procedūras sākšanu Komisija apstiprina, ka šī konstatētā starpība, kuras pamatā, kā apgalvo Francija, ir tas, ka segtajām obligācijām ir zemāka likviditāte nekā FVO, ir jāņem vērā atbalsta elementa aprēķinā, attiecīgi samazinot tā apjomu.

(272) Attiecībā uz **atsauces periodu** Komisija uzskata, ka noteiktais viena mēneša periods (16. septembris–16. oktobris) ir pietiekami garš, lai izlīdzinātu iespējamās obligāciju ienesīguma svārstības, kas saistītas ar paziņojuma ietekmi. Lai precīzi novērtētu atbalsta elementu, atsauces periodam jābūt tuvu paziņojuma brīdim, lai informācija par grupas grūtībām optimāli atspoguļotos tirgus ienesīgumā. Visbeidzot, izmantotais sekundārais tirgus ir likvīds tirgus, tāpēc nevar secināt, ka ir nepieciešams garāks periods, jo *PSA* pārstrukturēšanas plāna paziņošana 2012. gada jūlijā, kā arī jaunākā pieejamā informācija par automobiļu pārdošanas apjomiem bija pilnībā iekļāvusies tirgū. Turklāt Komisija uzskata, ka, balstoties uz iepriekšminēto, atbalsta elements ir pareizi novērtēts un nav jāpārrēķina, ņemot vērā bankas obligāciju ienesīgumu sekundārajā tirgū katra obligāciju laidiena brīdī. Tā iemesls, no vienas puses, ir tas, ka Francija uzskata, ka atbalsts ir ierobežots līdz minimumam, kas nepieciešams dzīvotspējas atjaunošanai, un ka līdz ar to garantija tiks izmantota pilnā apmērā, un, no otras puses, – tas, ka raksturīgā tirgus cena tiešām ir sekundārā tirgus obligāciju līmenī, kāds tas bija pirms atbalsta pasākuma paziņošanas. Šis atbalsts ļauj *PSA* izmantot garantiju jebkurā brīdī pēc tās apstiprināšanas.

(273) Glābšanas lēmuma 51. apsvērumā Komisija uzskatīja, ka atbalsta summa var sasniegt obligāciju emisiju nominālvērtību. Ņemot vērā informāciju, kas sniegta 105. un 106. apsvērumā lēmumā par procedūras sākšanu un attiecas uz stresa scenārija apstākļos un pasīvas pārvaldības rezultātā saglabājamajiem papildu likvīdajiem līdzekļiem EUR [1–3]* līdz [2–4]* miljardu apmērā, Komisija uzskata, ka atbalsta summa nepārsniedz obligāciju emisijas cenas radīto priekšrocību, kas attiecībā uz valsts garantēto obligāciju pamatsummu EUR 7 miljardu apmērā 33. apsvērumā novērtēta EUR 486 miljonu apmērā. Tā ir priekšrocība, no kuras grupa gūs labumu, turpinot savu darbību. Ja atbalsts nebūtu piešķirts un banka būtu nodota pasīvai pārvaldībai, vai nu kreditori vai akcionāri (*PSA* grupa) nebūtu saņēmuši nekādu papildu priekšrocību.

(274) Komisija atzīmē, ka no ieinteresētajām personām tikai *Fiat* komentēja atbalsta aprēķinu, 191. apsvērumā uzskatot, ka, lai garantijas izmaksas atbilstu tirgus apstākļiem, tās būtu jāpalielina par vismaz 100 bāzes punktiem. Viena no *Fiat* piezīmēm attiecas uz saistību maksājumu (*commitment fee*) veikšanu. Šajā ziņā Komisija atzīmē, ka saskaņā ar 272. apsvērumā sniegto paskaidrojumu atbalsta elements ir izteikts kvantitatīvi, balstoties pieņēmumā, ka, tā kā atbalsts ir ierobežots līdz minimumam, kas nepieciešams grupas dzīvotspējas atjaunošanai, garantija tiks izmantota pilnā apmērā. Turklāt Komisijas novērtētais atbalsta elements ir lielāks nekā *Fiat* novērtētais atbalsta elements, kam pat piemēroti saistību maksājumi, jo Komisija uzskata, ka maksātā cena ir par 231 bāzes punktu zemāka nekā tirgus cena, savukārt, pēc *Fiat* domām, tā ir par 100 bāzes punktiem zemāka nekā tirgus cena.

(275) Tādējādi, ņemot vērā iepriekšminēto, Komisija var secināt, ka valsts garantija, kas sedz obligāciju pamatsummu EUR 7 miljardu apmērā, ietver atbalsta elementu EUR 486 miljonu apmērā.

8.1.1.3. ***Par priekšrocību selektīvo raksturu***

(276) Ņemot vērā, ka vienīgi *BPF* un līdz ar to *PSA* grupa gūst labumu no garantijas, priekšrocību selektīvais raksturs ir noteikts.

8.1.1.4. ***Par apstākļiem, kas iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm un rada konkurences kropļojumus***

(277) Runājot par ietekmi uz konkurenci un tirdzniecību, jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru, ja uzņēmums darbojas kādā nozarē, kurā efektīvi konkurē dažādu dalībvalstu ražotāji, jebkāds atbalsts, ko tas saņem no valsts iestādēm, var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm un vājināt konkurenci, jo šāda uzņēmuma uzturēšana tirgū neļauj konkurentiem palielināt savu tirgus daļu un samazina to iespējas palielināt eksporta apjomu ([41]).

(278) Mehānisms, kā rezultātā radīsies konkurences kropļojumi, tika apstiprināts Komisijas analīzē, trešo personu piezīmēs un analītiķu publikācijās. Valsts garantijas tiešās sekas ir *BPF* finansēšanas izmaksu samazinājums (salīdzinājumā ar hipotētisko scenāriju, kura ietvaros banka nesaņem atbalstu). Samazinot šīs finansēšanas izmaksas, *BPF* varēs uzlabot savus finansēšanas piedāvājumus, tādējādi stimulējot *Peugeot* un *Citroën* markas automašīnu tirdzniecību. Gan *PSA* grupa, gan trešās personas vienprātīgi atzīst un uzsver, ka piesaistītajām bankām ir liela nozīme automobiļu tirdzniecības atbalstīšanā un attīstīšanā.

(279) Ieinteresētās personas savās piezīmēs uzsvēra tiešo saikni starp *PSA* piesaistītās bankas darbību un automobiļu pārdošanas apjomu. Piemēram, *GM* norāda, ka piesaistīto banku finansējums ir "*vitāli svarīgs*" un nodrošina automobiļu ražotājiem "*elastību*", lai īsā termiņā reaģētu uz tirgus apstākļiem. *Fiat* grupa izvērsti aprakstīja ietekmi, kas rodas, automobiļu ražotāju piesaistītajām bankām finansējot pārdošanu. *Fiat* grupa uzskata, ka šādas finansēšanas rezultātā pamatā tiek panāktas trīs lietas: tiek piesaistīti jauni klienti, tiek atbalstīts pārdošanas process un tiek veicināta klientu lojalitāte. *Fiat* grupa min iekšēji veiktu pētījumu par tās modeļa *Punto* pievilcību, kas galvenokārt esot atkarīga no finansēšanas nosacījumiem (piemēram, zemām procentu likmēm). Konkurenti, kas nepiedāvāja izdevīgus finansiālos nosacījumus (piemēram, *Peugeot*), bija mazāk pārstāvēti klientu izdarītajās izvēlēs. Kādā citā iekšēji veiktā aptaujā par *Eco* sēriju (videi draudzīgie automobiļi) vairums apzināto klientu norādīja, ka nebūtu iegādājušies savu automašīnu (vai būtu atlikuši tās iegādi uz vēlāku laiku), ja nebūtu

([41]) Jo īpaši skatīt Tiesas 1991. gada 21. marta spriedumu lietā C-305/89 Itālija/Komisija (Krājums, I-1603. lpp.).

bezprocentu aizdevuma. Tādējādi *Fiat* secina, ka finansējumam, kas paredzēts, lai atbalstītu kādas piesaistītās bankas darbību, esot *"tūlītēja un tieša"* ietekme uz automobiļu tirdzniecības apjomu. Saskaņā ar vēl kādu *Fiat* aprakstītu iekšējo aptauju, piesaistītās bankas izmantošana ietekmējot arī esošos *Fiat* zīmola klientus, kas vēlas nomainīt savas automašīnas. Proti, to personu īpatsvars, kas nolēmušas atkārtoti iegādāties *Fiat* zīmola automašīnu, esot lielāks to klientu vidū, kas iepriekšējā pirkšanas reizē saņēma *Fiat* piesaistītās bankas aizdevumu.

(280) Attiecībā uz ietekmi, kas rastos piesaistītās bankas finansēšanas izmaksu izmaiņu rezultātā, *Fiat* sniedza kvantitatīvu informāciju, norādot, ka, palielinot finansēšanas izmaksas par 100 bāzes punktiem, izplatības līmenis varētu samazināties par 5 % līdz 10 %. Tādējādi šķiet, ka pieredze, ko *Fiat* grupa guvusi Eiropas tirgū, izmantojot *FGA Capital*, apliecina tiešas un negatīvas sakarības esamību starp *Fiat* piesaistītās bankas finansēšanas izmaksām un tās izplatības līmeni. Līdz ar to, valsts garantijas rezultātā samazinoties *BPF* finansēšanas izmaksām, paaugstinātos *BPF* izplatības līmenis.

(281) Savukārt, *Toyota* apstiprina, cik nozīmīga loma ir piesaistītajām bankām, veicinot klientu uzticību preču zīmei un līdz ar to palielinot pārdošanas apjomu: *Toyota* uzskata, ka piesaistītās bankas palielinot klientu lojalitāti par 15 %, taču paziņoja, ka nespēj kvantitatīvi novērtēt, kā tiktu ietekmēts pārdošanas apjoms, palielinot finansēšanas izmaksas par 100 bāzes punktiem (tomēr precizēja, ka šāda ietekme pastāv).

(282) Tādējādi no ieinteresēto personu piezīmēm izriet, ka, samazinoties piesaistītās bankas finansēšanas izmaksām, tā var piedāvāt saviem potenciālajiem klientiem izdevīgākus aizdevuma nosacījumus. Šādi konkurētspējīgi aizdevuma piedāvājumi tiešā veidā ietekmē automobiļu tirdzniecības apjomu un šobrīd pat esot viens no galvenajiem faktoriem, kas ir minētā pārdošanas apjoma attīstības pamatā.

(283) Tāpat kādā investīciju bankas *Morgan Stanley* 2012. gada 21. augusta publikācijā paskaidrots, kā noteikta automobiļu ražotāja zemās finansēšanas izmaksas var ļaut tam piedāvāt automašīnas, kuru ekspluatācijas izmaksas (īpašuma kopējās izmaksas (*Total Cost of Ownership*) vai saīsinājumā – "ĪKI") ir zemākas nekā konkurentiem. Kopumā šis pētījums parāda, ka, nosakot transportlīdzekļa ekspluatācijas izmaksas, primārais faktors ir automobiļu ražotāja piesaistītās bankas finansēšanas izmaksas. ([42]) Piedāvājot izdevīgus aizdevuma nosacījumus, piesaistītā banka tiešā veidā sekmē attiecīgā zīmola automašīnu ĪKI samazināšanos. Un aizdevumu nepieciešamības nozīme īpaši izpaužas B un C segmentā, kurā *PSA* grupa realizē lielāko daļu sava pārdošanas apjoma.

(284) Nesenajā kredītreitinga aģentūras *Moody's* pētījumā ([43]), ko publicēja 2013. gada 5. februārī, tika apstiprināta piesaistīto banku nozīmīgā loma, un tās tika nodēvētas par "automobiļu ražotāju stratēģijas būtiski svarīgu sastāvdaļu". Turklāt pētījumā paredzēts, ka krīzes un pārdošanas apjoma sarukšanas apstākļos automobiļu ražotāji vairāk sliektos izmantot piesaistītās bankas, lai veicinātu pārdošanas apjoma palielināšanos. Analīzē par iespējamiem kropļojumiem izvērtējamā valsts atbalsta rezultātā jāņem vērā arī šie īpašie apstākļi.

(285) Turklāt saskaņā ar Francijas iestāžu iesniegto *BPF* dzīvotspējas plānu piesaistīto banku nozīme turpmāk palielināšoties četru būtisku iemeslu dēļ (sk. 116. apsvērumu).

(286) Līdz ar to valsts garantija tieši ietekmēs *BPF* konkurējošo darbību, kuras apmērs jau ir ievērojams un saskaņā ar tirgus tendencēm, kas aprakstītas 285. apsvērumā minētajā dzīvotspējas plānā, domājams, vēl palielināsies.

(287) Šajā ziņā Komisija norāda, ka Eiropas Savienības teritorijā ir daudz finanšu iestāžu un ka kapitāls atrodas apritē starp dalībvalstīm.

(288) Komisija secina, ka attiecīgais pasākums var nostiprināt arī *BPF* pozīcijas konkurentu vidū attiecībā uz tirdzniecību starp dalībvalstīm.

(289) Līdz ar to Komisija secina, ka šī valsts garantija ir valsts atbalsts, kura dotācijas bruto ekvivalents ir EUR 486 miljoni. Šīs garantijas tiešā saņēmēja ir *BPF*, taču kopumā garantija dod labumu visai grupai, ņemot vērā, ka *BPF* darbība ir finansēt grupas pamatdarbības – automobiļu ražošanas – rezultātā saražotās produkcijas pārdošanu.

([42]) Sk. *Morgan Stanley* 2012. gada 21. augusta publikāciju *Volkswagen – It's Cheaper to Own a VW* (Lētāk ir, ja pieder *Volkswagen* automašīna).
([43]) Sk. *Moody's* 2013. gada 5. februāra publikāciju *Key rating drivers for European car financiers* (Eiropas automobiļu iegādes finansēšanas uzņēmumu reitingus stimulējošie pamatelementi).

8.1.2. VALSTS ATBALSTS PSA GRUPAI, LAI ĪSTENOTU P&A PROJEKTU *50CO$_2$CARS*

(290) Valsts atbalsts ([44]) *PSA* grupai, lai īstenotu P&A projektu *50CO$_2$Cars*, atbilst valsts atbalsta definīcijai LESD 107. panta izpratnē. Francijas iestādes šo pasākumu paziņoja kā pārstrukturēšanas atbalstu.

8.1.2.1. ***Par valsts līdzekļu izmantošanu***

(291) Šo valsts atbalstu finansē no budžeta dotācijas, ko valsts piešķīrusi *ADEME* attiecībā uz programmas "Nākotnes ieguldījumi" darbību "Nākotnes transportlīdzeklis". Valsts atbalsts, ko Francija piešķīrusi projektam *50CO$_2$Cars*, iekļaujas programmā "Nākotnes ieguldījumi", kas izveidota ar grozīto 2010. gada 9. marta Finanšu likumu Nr. 2010-237. Tas apstiprina šī pasākumu valstisko izcelsmi.

8.1.2.2. ***Par ekonomisko priekšrocību esamību***

(292) Dotācija daļēji sedz *PSA* grupas P&A izmaksas un tādējādi sniedz tai ekonomiskas priekšrocības.

8.1.2.3. ***Par priekšrocību selektīvo raksturu***

(293) Pasākums attiecas tieši uz P&A projekta *50CO$_2$Cars* atbalstītājiem, pie kuriem pieder *PSA* grupa, tāpēc to nevar uzskatīt par vispārēju pasākumu.

8.1.2.4. ***Par apstākļiem, kas iespaido tirdzniecību starp dalībvalstīm un rada konkurences kropļojumus***

(294) Ņemot vērā, ka *PSA* grupa darbojas autobūves nozarē, kas ir Eiropas iekšējai tirdzniecībai atvērta saimnieciskā nozare, pasākums var iespaidot tirdzniecību starp dalībvalstīm, mainīt *PSA* grupas pozīciju attiecīgajos tirgos salīdzinājumā ar konkurentiem un radīt konkurences izkropļojumus iekšējā tirgū.

(295) Tādējādi Komisija var secināt, ka finansiālais atbalsts, ko Francija piešķīrusi *PSA* grupai kā atmaksājamos avansus, lai īstenotu projektu *50CO$_2$Cars*, ir valsts atbalsts LESD 107. panta 1. punkta izpratnē.

(296) Visbeidzot, Komisija atzīst, ka atmaksājamiem avansiem kā valsts atbalsta instrumentam ir īpašs statuss. Ja tas ir "aizdevums" *PSA* grupai, lai īstenotu projektu *50CO$_2$Cars*, šī aizdevuma atmaksa ir atkarīga no minētā P&A projekta iznākuma. Ņemot vērā, ka iepriekš nevar zināt, vai projekts būs sekmīgs vai nesekmīgs, Komisija nespēj aprēķināt, kāds ir dotācijas bruto ekvivalents šim atbalstam, kas izpaužas kā atmaksājamie avansi. Tāpēc, pieņemot vissliktāko iznākumu, proti, ka nekas netiktu atmaksāts, Komisija piesardzības nolūkos pieskaita atmaksājamo avansu kopsummu attiecīgā valsts atbalsta summai.

8.2. *NOVĒRTĒJUMA JURIDISKAIS PAMATS*

(297) LESD 107. panta 2. un 3. punkts paredz atkāpes no vispārējā nesaderības principa, kas noteikts šā paša panta 1. punktā. Šajā gadījumā izņēmumi, ko paredz LESD 107. panta 2. punkts, acīmredzami nav piemērojami.

(298) Komisija savā glābšanas lēmumā atzina, ka saskaņā ar LESD 107. panta 3. punkta b) apakšpunktu atbalsts pagaidu kārtā ir saderīgs. Tomēr Komisija uzskatīja, ka valsts garantija *BPF* likviditātes problēmu tūlītējai risināšanai dod labumu arī *PSA* grupai. Francijas iestādes to neapstrīd. Komisija arī uzsvēra, ka *PSA* piesaistītās bankas likviditātes problēmu pamatā ir *PSA* grupas strukturālās problēmas. Šajā kontekstā Francijas iestādes apņēmās, ievērojot iepriekšminētās glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes, iesniegt *PSA* grupas pārstrukturēšanas plānu, kas nodrošinātu arī *BPF* dzīvotspējas atjaunošanu. Ievērojot savu apņemšanos, Francijas iestādes paziņoja *BPF* dzīvotspējas plānu un *PSA* grupas pārstrukturēšanas plānu.

([44]) Sākotnēji tika paziņots, ka šis atbalsts izpaudīsies kā dotācijas (EUR 24,5 miljonu apmērā) un atmaksājamie avansi (EUR 61,4 miljonu apmērā). Ņemot vērā Francijas iestāžu piedāvāto kompensācijas pasākumu (aprakstīts 256. apsvērumā), tas izpaudīsies kā atmaksājamie avansi EUR 85,9 miljonu apmērā.

(299) *BPF* dzīvotspējas plāns ir jāanalizē saskaņā ar 2. daļu Komisijas paziņojumā par finanšu nozares dzīvotspējas atjaunošanu un tās pārstrukturēšanas pasākumu novērtējumu pašreizējās krīzes apstākļos atbilstīgi valsts atbalsta noteikumiem ([45]).

(300) Attiecībā uz pārstrukturēšanas plānu Komisija sava glābšanas lēmuma 84. apsvērumā jau atzina, ka tas ir jāizvērtē LESD 107. panta 3. punkta c) apakšpunkta un it īpaši iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu kontekstā. Nav šaubu, ka atbalsts tika piešķirts, lai atjaunotu uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēju, un ka tādēļ tam jāatbilst iepriekšminētajām glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnēm, kas ir novērtējuma juridiskais pamats. Komisija arī norāda, ka šo secinājumu neietekmē tas, ka pārstrukturēšanas plānā paredzētais atbalsts daļēji izpaužas kā atbalsts P&A projektam. P&A jomas integrēšana pārstrukturēšanas plānā ir pieņemama, ja vienlaikus izpildās divi nosacījumi, proti, ja plānotās darbības patiešām ir nepieciešamas uzņēmuma dzīvotspējas atjaunošanai un ja visas pārstrukturēšanas plāna sastāvdaļas (tostarp P&A pasākumi) atbilst nosacījumiem, ko paredz iepriekšminētās glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes.

(301) Turklāt saskaņā ar iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 21. punktu tāda valsts atbalsta saderības nosacījumi, ko sniedz grūtībās nonākuša uzņēmuma P&A darbībai, nedrīkst apiet vispārīgo tiesību normu principus, ko piemēro finansiāli stabilam uzņēmumam.

(302) Komisija atzīmē, ka neviena no ieinteresētajām personām neapstrīdēja juridiskā pamata izvēli.

8.3. *UZŅĒMUMA ATBILSTĪBA PĀRSTRUKTURĒŠANAS ATBALSTAM*

(303) Lai saņemtu pārstrukturēšanas atbalstu, uzņēmumam vispirms ir jābūt grūtībās nonākušam uzņēmumam, kā tas definēts iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 2.1. iedaļā.

(304) Lēmuma par procedūras sākšanu 150. apsvērumā Komisija norādīja, ka *PSA* grupa ir nonākusi grūtībās iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 11. punkta izpratnē. Šajā gadījumā ir novērojamas parastās grūtībās nonākuša uzņēmuma pazīmes, proti: zaudējumu pieaugums, apgrozījuma samazināšanās, jaudas pārpalikums, naudas plūsmas samazināšanās un tirgus daļas sarukšana. Turklāt tas, ka *BPF* nespēja pabeigt savu 2013.–2016. gada finansēšanas plānu bez valsts garantijas, pietiekami pierāda grupas nespēju atgūties ar saviem resursiem vai ar līdzekļiem, ko tā iegūst no saviem īpašniekiem/akcionāriem vai no tirgus avotiem.

(305) Tāpēc 151. apsvērumā lēmumā par procedūras sākšanu Komisija secināja, ka *PSA* grupa un līdz ar to netieši arī *BPF* ir grūtībās nonākuši uzņēmumi iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 2.1. iedaļas izpratnē.

(306) Minētā lēmuma 152. apsvērumā Komisija atzīmēja arī, ka *PSA* grupa un tās meitasuzņēmums *BPF* nav jaundibināti uzņēmumi un ka, ciktāl atbalsta saņēmējs ir grupa, nav pamata uzskatīt, ka uzņēmuma grūtību pamatā ir patvaļīgs izmaksu sadalījums grupā. Kā norādīja Francijas iestādes, grupas grūtību pamatā galvenokārt ir tikai ar to saistīti iemesli un Eiropas automobiļu tirgus lejupslīde.

(307) Tāpēc Komisija uzskata, ka nav jāpārskata lēmumā par procedūras sākšanu veiktais novērtējums attiecībā uz uzņēmuma atbilstību saskaņā ar iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 11. un 13. punktu. Komisija atzīmē, ka neviena no ieinteresētajām personām to neapstrīdēja.

(308) Visbeidzot, Komisija uzskata, ka nosacījumi, ko paredz iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 2.1. iedaļa, ir izpildīti.

([45]) OV C 195, 19.8.2009., 9. lpp.

8.4. *ILGTERMIŅA DZĪVOTSPĒJAS ATJAUNOŠANA*

8.4.1. PSA GRUPAS PĀRSTRUKTURĒŠANAS PLĀNS

(309) Reaģējot uz savas situācijas ilgstošo pasliktināšanos, *PSA* grupa, sākot no 2012. gada, projekta *Rebond 2015* ietvaros ir ieviesusi pasākumus, kas var veicināt grupas ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanu. Tie ir pasākumi ar mērķi samazināt grupas jaudas pārpalikumu B segmentā un paredzētie taupības pasākumi. Projekts *Rebond 2015* ietver:

a) Francijā esošās ražošanas infrastruktūras pārstrukturēšanu un 2012. gada 12. jūlijā paziņoto struktūras izmaksu samazināšanu, kā ietekme tiek lēsta EUR 600 miljonu apmērā. Šī projekta ietvaros paredzēts apturēt ražošanu Olnē rūpnīcā 2014. gadā, pielāgot Rennas rūpnīcas ražošanas sistēmu, veikt atveseļošanas pasākumus Olnē un Rennas rūpnīcā un pielāgot grupas struktūras;

b) kapitālieguldījumu ievērojamu samazināšanu EUR 550 miljonu apmērā, sākot no 2013. gada, kad būs īstenoti pieaugošie kapitālieguldījumi Krievijā, Latīņamerikā un Ķīnā;

c) ražošanas izmaksu optimizēšanu EUR 350 miljonu apmērā ar *GM* izveidotās savienības rezultātā. Pusi ietaupījumu rada savienības sākotnējā sadarbība "Iepirkumu" jomā, bet otru pusi – rīcības plāni attiecībā uz projektēšanas un ražošanas izmaksām par vienību.

(310) Lēmumā par procedūras sākšanu Komisija pauda šaubas par diviem aspektiem saistībā ar dzīvotspējas atjaunošanu.

a) Pirmkārt, Komisija uzskatīja, ka pieņēmumi par tirgus attīstību varētu izrādīties pārāk optimistiski.

b) Otrkārt, Komisija vēlējās pārbaudīt, kādā mērā projekts *50CO_2Cars* var sekmēt dzīvotspējas atjaunošanu.

8.4.1.1. ***Par izdarītajiem pieņēmumiem attiecībā uz tirgus attīstību***

(311) Ieinteresēto personu piezīmēs nav iebildumu pret uzņēmuma *IHS Global Insight* tirgus attīstības prognožu izmantošanas atbilstību. *Fiat* piezīmēs ir apstiprināts, ka automobiļu ražotājiem tas ir finanšu prognožu galvenais avots.

(312) Komisija norāda, ka šīs tirgus prognozes tomēr ir optimistiskākas nekā tās, ko sniedz citi avoti, piemēram, starptautiskā reitingu aģentūra *Standard&Poor's* ([46]).

(313) Komisija uzskata, ka lēmumā par procedūras sākšanu izteikto apgrozījuma prognožu aktualizēšanas rezultātā daļēji tiek pamatotas Komisijas paustās šaubas par to prognožu ticamību, ko Francijas iesniedza iepriekšējās izskatīšanas posmā. Turklāt, lai gan aktualizētajās prognozēs apgrozījums ir mazāks, plānoto kapitālieguldījumu izdevumi nav samazināti, un tātad turpmākais pārdošanas apjoms netiks nelabvēlīgi ietekmēts.

(314) Vidējo prognožu iespējamās atšķirības ir jāanalizē, ņemot vērā sekas, ko šīs prognozes varētu atstāt uz *PSA* grupas spēju turpināt tās darbību nelabvēlīga scenārija ietvaros. Grupas grūtības, kuru dēļ iesaistījās valsts, bija saistītas ar *BPF* spēju refinansēties tirgū pietiekamā apmērā, lai spētu finansēt grupas automobiļu pārdošanu. Turklāt pat pēc tam, kad tika atzīts, ka automobiļu daļas aktīvu kopējā vērtība ir samazinājusies par EUR 3 888 miljoniem, kā to parādīja 2012. gada 31. decembrī noslēgtais pārskats, Francija nenorādīja Komisijai, ka grupas pašu kapitāls būtu nepietiekams. Komisija uzskata, ka tādēļ analīzes ietvaros pamatā jāapskata grupas rūpnieciskais neto parāds nelabvēlīgo scenāriju kontekstā.

(315) Komisijas šaubas par grupas dzīvotspēju kliedēja 7.1. iedaļā aprakstītā Francijas apņemšanās uzlikt pienākumu *PSA* īstenot atbilstošus pasākumus, lai novērstu jebkādas naudas plūsmas novirzes, kas varētu rasties pārdošanas apjoma nelabvēlīgu izmaiņu rezultātā un mainīt *PSA* neto parāda plānoto attīstības gaitu. Tādējādi […]* parāda līmenis tikšot samazināts līdz mazāk nekā EUR […]* miljardiem, kas ir saskaņā ar pašreizējām analītiķu

([46]) 2013. gada 24. aprīļa ziņojums *For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region* (Globālā mēroga automobiļu ražotāju nākotne dažādos reģionos atšķiras) paredz, ka Eiropas tirgus savus 2011. gada apjoma rādītājus nesasniegs ātrāk kā 2018. gadā, savukārt, saskaņā ar *IHS* prognozēm tas notiks, jau sākot no 2014. gada.

prognozēm. Šī apņemšanās pieļauj, ka grupa izvēlas vispiemērotāko līdzekli tās neto parāda stabilizēšanai, piemēram, samazināt jaudu vai pārdot kapitāldaļas. Turklāt Komisija atzīmē, ka Francija apņēmās atkārtoti paziņot visu plānu, ja korektīvie pasākumi būs nesekmīgi vai divus gadus pēc kārtas tiks pārsniegts mērķis attiecībā uz neto parādu.

(316) Pamatojoties uz iepriekšminētajiem apsvērumiem, Komisija secina, ka lēmumā par procedūras sākšanu paustās šaubas attiecībā uz dzīvotspējas atjaunošanu ir novērstas.

8.4.1.2. ***Par projekta $50CO_2Cars$ devumu PSA grupas dzīvotspējas atjaunošanā***

(317) Lēmuma par procedūras sākšanu 167. apsvērumā Komisija aplūkoja projekta *$50CO_2Cars$* devumu *PSA* grupas pārstrukturēšanā un dzīvotspējas atjaunošanā.

a) **Ievada piezīmes par to, ka Francija apstrīdēja lēmumā par procedūras sākšanu piedāvāto analīzes metodi**

(318) No 152. apsvēruma izriet, ka Francijas iestādes apstrīd metodi, ko Komisija piedāvāja lēmumā par procedūras sākšanu, lai novērtētu, vai un, vajadzības gadījumā, kādā mērā projekts *$50CO_2Cars$* veicina *PSA* dzīvotspējas atjaunošanu. Francija uzskata, ka šaubas, ko Komisija pauda pēc iepriekšējās izskatīšanas, balstoties pieņēmumā, ka projekts *$50CO_2Cars$*"varētu būt nepieciešams *PSA* grupas dzīvotspējas atjaunošanai vienīgi tādēļ, ka varētu ļaut grupai atgūt nokavēto P&A jomā salīdzinājumā ar tās konkurentiem". Turklāt Komisijas paredzētās metodes pamatā esot "juridiski novatorisks" kritērijs, kura nepieciešamību Francijas iestādes apstrīd, jo tām šķiet, ka ar pārējiem izvirzītajiem argumentiem pietiek, lai pierādītu projekta *$50CO_2Cars$* pozitīvo devumu grupas dzīvotspējas atjaunošanā.

(319) Komisija apstrīd, ka metodi, ko tā piedāvāja lēmumā par procedūras sākšanu, var šādi raksturot, un vēlas sniegt papildu informāciju, kas izklāstīta turpmāk tekstā.

(320) Iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 17. apsvērumā ir noteikts, ka "pārstrukturēšana balstās uz reālu, saskaņotu un tālejošu plānu, lai atjaunotu uzņēmuma ilgtermiņa dzīvotspēju". Lai sasniegtu šo mērķi, kas paredz "uzņēmuma darbības reorganizāciju un racionalizāciju, lai padarītu to efektīvāku", var īstenot dažādus pasākumus:

— "zaudējumus nesošu darbību pārtraukšanu",

— "to esošo darbību pārstrukturēšanu, kuras var atkal padarīt konkurētspējīgas",

— "profila paplašināšanu jaunu un dzīvotspējīgu darbību virzienā".

(321) Komisija uzskata, ka trešais pasākums – "profila paplašināšana" – visdrīzāk var pamatot to, ka pārstrukturēšanas plānā ietver P&A darbības. Šis pamatojums, ja nepieciešams, balstītos vajadzībā palīdzēt grūtībās nonākušam uzņēmumam atrast jaunus, ienesīgus noieta tirgus, pārprofilējot ražošanu, izmantojot inovācijas.

(322) No Francijas iestāžu piezīmēm, kas apkoptas 149. apsvērumā, izriet, ka tās, šķiet, piekrīt šai analīzei un uzskata, ka P&A ieguldījumu saglabāšana var ļaut grūtībās nonākušam uzņēmumam "*atjaunot ilgtermiņa dzīvotspēju*". Tomēr Komisija uzskata, ka precedenti, ko Francija min 30. zemsvītras piezīmē 149. apsvērumā, nav atbilstīgi. Faktiski jāatzīst, ka minētie Komisijas lēmumi neattiecas uz gadījumiem, kad, īstenojot P&A projektu pārstrukturēšanas plāna ietvaros, varēja, kā tas ir iespējams šajā gadījumā, sekmēt grūtībās nonākuša uzņēmuma dzīvotspējas atjaunošanu, bet drīzāk uz gadījumiem, kad Komisija uzskatīja, ka dzīvotspēju var atjaunot, ieviešot jaunus produktus ar "esošajām" zināšanām (nevis zināšanām, kas iegūtas P&A rezultātā). No 51. apsvēruma Komisijas 2004. gada 1. decembra lēmumā (valsts atbalsts – Francija – uzņēmums *Bull*, lieta C-504/03) izriet, ka jaunie serveri, kuru loma tika atzīta kā "ļoti nozīmīga" apgrozījuma un peļņas normas izteiksmē, balstījās *Intel* tehnoloģijā, nevis atbalsta saņēmēja izstrādātā tehnoloģijā. Tāpat no 98. apsvēruma Komisijas 2001. gada 3. jūlija lēmumā (valsts atbalsts – Spānija – *Babcock Wilcox Espana SA*, lieta C-33/98) izriet, ka tehnoloģija, kas uzņēmumam *NewCo* ļauj apgūt jaunu Spānijas tirgus segmentu, jau pastāvēja. Visbeidzot, Komisija neizprot, kā

uz to attiecas 236. apsvērums tās 2004. gada 18. februāra lēmumā (valsts atbalsts – Vācija – *Bankgesellschaft Berlin AG*, lieta C-28/02), no kura izriet, ka Komisija atteicās sniegt galīgo novērtējumu par "jauno produktu un jauno tirdzniecības kanālu" lomu grūtībās nonākušās bankas dzīvotspējas atjaunošanā.

(323) Komisija vēlas uzsvērt, ka šo mērķi nedrīkst jaukt ar ļoti atšķirīgo mērķi, kurš attiecas uz P&A sekmēšanu un inovāciju ([47]) un kuram paredzēts cita veida valsts finansējums, ko piešķir uzņēmumiem, kuri nav finansiālās grūtībās. Šajā ziņā jāatgādina iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 20. apsvērums, kurā skaidri noteikts, ka:

> "Ņemot vērā to, ka ir apdraudēta grūtībās nonākuša uzņēmuma pastāvēšana, šādu uzņēmumu nevar uzskatīt par piemērotu līdzekli citu valsts politikas mērķu veicināšanai, kamēr netiek nodrošināta tā dzīvotspēja. Rezultātā Komisija uzskata, ka atbalsts grūtībās nonākušiem uzņēmumiem var sekmēt saimnieciskās darbības attīstību, negatīvi neietekmējot tirdzniecību tādā mērā, kas būtu pretrunā ar Kopienas interesēm, tikai tad, ja tiek izpildīti šajās pamatnostādnēs paredzētie nosacījumi. […]"

(324) Komisija uzskata, ka vienu un to pašu atbalstu nevar izmantot, lai efektīvi sasniegtu divus dažādus mērķus, un ka līdz ar to jebkādam atbalstam, ko dalībvalsts piešķir pārstrukturēšanas plāna ietvaros, pat ja šī dalībvalsts to raksturo kā tādu, kas var dot pozitīvu ieguldījumu P&A jomā, jābūt paredzētam tā saņēmēja dzīvotspējas atjaunošanai. Atbalsta saderība jānovērtē, ņemot vērā šo primāro mērķi.

(325) Turklāt, ciktāl tas attiecas uz "ieguldījumu" P&A jomā, dalībvalstij jāpierāda, ka atbalstītās darbības saskan ar pārējo pārstrukturēšanas plānu (un ir nepieciešamas tā sekmīgai īstenošanai). Iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 45. apsvērums nosaka, ka:

> "ar atbalstu nedrīkst finansēt jaunus ieguldījumus, kas nav būtiski svarīgi uzņēmuma dzīvotspējas atjaunošanai".

(326) Lai analizēto to, vai P&A pasākumi, ko paredz projekts *50CO$_2$Cars*, ir (vai nav) iekšējs pasākums, kurš paredzēts grūtībās nonākuša uzņēmuma dzīvotspējas uzlabošanai un kuru tādējādi, vajadzības gadījumā, varētu ietvert pārstrukturēšanas plānā (iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 35. apsvērums), analīze, ko Komisija izklāsta 168. līdz 217. apsvērumā lēmumā par procedūras sākšanu, pilnībā atbilda iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 36. punkta nosacījumiem, no kuriem skaidri izriet, ka "apstākļi, kas izraisījuši uzņēmuma problēmas," jāizmanto, lai novērtētu, vai ieteiktie pasākumi ir piemēroti. Tāpēc lēmumā par procedūras sākšanu Komisija secīgi izvērtēja:

a) no 168. līdz 192. apsvērumam, – vai projekts *50CO$_2$Cars* var palīdzēt *PSA* grupai atgūt nokavēto P&A jomā. Francijas iestādes 16. apsvērumā raksturo šo faktoru kā vienu no grupas strukturālajām problēmām;

b) 193. un 194. apsvērumā, – vai projekts *50CO$_2$Cars* var palīdzēt *PSA* grupai racionalizēt tās ražošanas sistēmu un izmaksu struktūru, un jo īpaši darbaspēka izmaksas, ņemot vērā, ka 15. apsvērumā šie faktori raksturoti kā citas strukturālās nepilnības, kas sagādā grūtības *PSA* grupai;

c) no 208. līdz 217. apsvērumam, – vai jaunās *mild-hybridation* ("maigā" hibrīda) tehnoloģijas, uz ko attiecas projekts *50CO$_2$Cars*, var sniegt *PSA* grupai risinājumus ne vien tās ekonomiskajām grūtībām (Eiropas tirgus sarukšana, uz ko norādīts lēmuma par procedūras sākšanu 11. apsvērumā), bet arī strukturālajām grūtībām ("šķēru" efekts, uz ko norādīts lēmuma par procedūras sākšanu 14. apsvērumā).

(327) Tātad lēmuma par procedūras sākšanu pamatā bija elementi, ko Francijas iestādes iepriekšējās izskatīšanas posmā minēja kā apstākļus, kas radījuši uzņēmuma grūtības. Komisija nekādā veidā nesniedza kumulatīvu un/vai ekskluzīvu kritēriju kopumu, kas ļautu pārbaudīt, vai projekts *50CO$_2$Cars* ir (vai nav) "piemērots" grupas pārstrukturēšanai.

([47]) Kā norādīts 39. apsvērumā, P&A&I nostādnes nepiemēro grūtībās nonākušiem uzņēmumiem, un šis izņēmuma noteikums turklāt ir spēkā visā pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā, kā to paredz iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 16. apsvērums: "Kad ir izstrādāts un tiek īstenots pārstrukturēšanas vai likvidācijas plāns, kam pieprasīt atbalsts, visu turpmāko atbalstu uzskata par pārstrukturēšanas atbalstu".

(328) Ir jāsecina, ka, iepriekšējās izskatīšanas posmā Francijas iestādēm atsaucoties uz tirgus tendenci, ka pārdošanas apjoma ziņā dīzeļdzinēja automobiļus arvien vairāk aizstāj benzīna dzinēja automobiļi (kā norādīts lēmuma par procedūras sākšanu 210. apsvērumā un atgādināts šā lēmuma 147. apsvērumā), tās atsaucās uz šo tendenci nevis kā uz vienu no *PSA* grupas dzīvotspējas atjaunošanas šķēršļiem, bet kā uz parastu kontekstuālu apstākli, kuram par spīti turklāt pastāvot, kā norādīts lēmuma par procedūras sākšanu 214. apsvērumā, "saskaņā ar PSA veiktajiem tirgus pētījumiem […] iespēja tirgū izvērst ekonomiskas dīzeļdzinēja hibrīdās sistēmas".

(329) Jebkurā gadījumā pašreizējās formālās izmeklēšanas procedūras mērķis ir dot dalībvalstij iespēju sniegt informāciju, ko tā uzskata par nepieciešamu, lai pierādītu izvērtējamā atbalsta pamatotību, un jo īpaši sīkāku informāciju par apstākļiem, kuri radījuši uzņēmuma grūtības un kurus tā attiecīgā gadījumā neesot aprakstījusi iepriekšējās izskatīšanas posmā. Tieši to Francijas iestādes šajā gadījumā varēja izdarīt.

b) **Analīze attiecībā uz projekta *50CO$_2$Cars* devumu *PSA* grupas pārstrukturēšanā**

(330) No Francijas iestāžu piezīmēm, kas apkopotas 147. līdz 151. apsvērumā, izriet, ka projekta *50CO$_2$Cars* mērķis ir apgūt "finansiāli pieejamu" tehnoloģiju, kas samazina dīzeļdzinēju degvielas patēriņu un radīto CO_2 emisiju apjomu.

i) *Devums PSA grupas strukturālo nepilnību pārvarēšanā*

(331) Dīzeļdzinēja automobiļu pārdošanas apjoma samazināšanās tendences pavēršana pretējā virzienā: Komisija lēmuma par procedūras sākšanu 211. apsvērumā vēlējās noskaidrot, vai ieguldījums P&A jomā attiecībā uz dīzeļdzinēja hibridizācijas tehnoloģiju sader ar pārstrukturēšanas plānu, ņemot vērā nesen konstatēto (un turpmākajiem gadiem prognozēto) tirgus tendenci, ka pārdošanas apjoma ziņā dīzeļdzinēja automobiļus arvien vairāk aizstāj benzīna dzinēja automobiļi.

(332) Šajā ziņā no pamatojumiem, ko Francija sniegusi 148. apsvērumā, izriet, ka attiecībā uz *PSA* grupas ražošanas sistēmas esošo struktūru (kas galvenokārt orientēta uz dīzeļdzinēja automobiļiem, kas Eiropā 2012. gadā veidoja [60–80]* % no pārdošanas apjoma) īsa/vidēja termiņa stratēģija, kas paredz "pārciest" tendenci, kuras ietvaros pārdošanas apjoma ziņā dīzeļdzinēja automobiļus arvien vairāk aizstāj benzīna dzinēja automobiļi, nevis "ļauties" tai, varētu būt mazāk piemērota grupas dzīvotspējas atjaunošanai. Komisija šajā ziņā atzīmē, ka *Toyota* savās piezīmēs, kas izklāstītas 203. apsvērumā, atzīst, ka dīzeļdzinēja hibrīdautomobiļiem varētu pastāvēt tirgus, lai gan uzskata, ka to pārdošanas apjomam vajadzētu būt zemākam nekā benzīna dzinēja hibrīdautomobiļiem dīzeļtehnoloģijas attiecīgo papildizmaksu dēļ. Tālab, izstrādājot projektā *50CO$_2$Cars* paredzēto "finansiāli pieejamā" hibrīda dīzeļdzinēja risinājumu, projekta ietvaros varētu cīnīties pret dīzeļdzinēja automobiļa pārdošanas apjoma sarukšanu, kas pašlaik negatīvi ietekmē *PSA* grupu. Ilgākā termiņā, ja konstatētās pamattendences nemainīsies (proti, ja arī turpmāk benzīna dzinēja hibrīdautomobiļi tiks pārdoti lielākā apjomā nekā dīzeļdzinēja hibrīdautomobiļi), kā to paredz *Toyota*, *50CO$_2$Cars* hibrīdās sistēmas galvenās detaļas varētu pielāgot benzīna dzinējiem (skat. 50. apsvērumu lēmumā par procedūras sākšanu).

(333) Līdz ar to Komisija piekrīt Francijas iestāžu uzskatam, ka *PSA* stratēģija, kuras mērķis ir izstrādāt tehnoloģiju, kas patērētāju un jo īpaši Eiropas patērētāju acīs var atjaunot dīzeļdzinēju videi draudzīgo tēlu un ekonomisko pievilcību, varētu īsā/vidējā termiņā uzlabot *PSA* grupas ražošanas sistēmas rentabilitāti un tādējādi sekmēt grupas dzīvotspējas atjaunošanu visā pārstrukturēšanas plāna gaitā.

(334) Nokavētā atgūšana P&A jomā: lai gan Francijas iestādes apstrīd šā kritērija atbilstību, no 152. apsvēruma c) apakšpunkta izriet, ka projekts *50CO$_2$Cars* ļautu grupai novērst tās atpalicību P&A jomā, jo īpaši attiecībā uz veikto tehnoloģijas jauninājumu darbību produktivitāti (resursu apvienošana *ADEME* aizbildniecībā esošā pētniecības kopuzņēmumā), dažu automobiļu detaļu (jo īpaši spēka piedziņas bloka) standartizāciju, tehnoloģijām, kas samazina dīzeļdzinēju degvielas patēriņu un emisiju apjomu, un divsajūgu transmisijām. Šo centienu mērķis ir padarīt hibrīdās sistēmas "finansiāli pieejamākas" patērētājiem, hibrīdā spēka piedziņas bloka uzbūvi lielā mērā standartizējot un optimizējot energoefektivitātes un ražošanas izmaksu ziņā.

(335) Šā lēmuma 184. apsvērumā *GM* uzsver vispārējo raksturu, kāds ir ražotāju īstenotajiem tehnoloģiskajiem projektiem gāzu emisiju samazināšanas jomā, un 189. apsvērumā *Fiat* apstiprina, ka ES tiesību aktos noteiktie standarti CO_2 emisiju jomā ir izaicinājums katram no iesaistītajiem automobiļu ražotājiem. Savukārt, *Toyota* arī uzskata, ka videi draudzīgu tehnoloģiju izstrāde būs ražotāju pārdošanas apjoma noteicošais faktors (skatīt 203. apsvērumu). Ņemot vērā "tehnoloģisko paplašināšanos" degvielas patēriņa un CO_2 emisiju samazināšanas

jomā un apzinoties, ka ir grūti prognozēt šobrīd veikto pētījumu turpmākās noieta iespējas, Komisija uzskata, ka, grūtībās nonākušam automobiļu ražotājam saglabājot zināmas tehnoloģiskās ambīcijas, tiek sekmēta tā pārstrukturēšana. Turpretī, ražotājam atpaliekot P&A jomā, varētu tikt būtiski ietekmētas tā izredzes atjaunot pārdošanas apjomu īsā/vidējā termiņā un līdz ar to arī dzīvotspēju.

(336) Ņemot vērā iepriekšminētos apsvērumus, Komisija secina, ka projekts *50CO_2Cars* var palīdzēt novērst noteiktas *PSA* grupas strukturālās nepilnības.

ii) *Ražošanas sistēmas pielāgošana mild-hybridation tehnoloģijas vajadzībām*

(337) Komisija lēmumā par procedūras sākšanu vēlējās noskaidrot, vai *mild-hybridation* tehnoloģijas izstrādei paredzētie pasākumi sader ar pārējā pārstrukturēšanas plāna ietvaros paredzēto jaudas racionalizēšanu.

(338) No 154. apsvēruma izriet, ka rūpnieciskie ieguldījumi, kas nepieciešami, lai īstenotu projektu *50CO_2Cars* un jo īpaši lai pielāgotu ražošanas jaudas jauno dīzeļdzinēju un hibrīdo sistēmu ražošanai, būs nelieli salīdzinājumā ar kopējiem ieguldījumiem, kas paredzēti pārstrukturēšanas plāna īstenošanas gaitā. Turklāt to finansiālā ietekme tika iekļauta Francijas iestāžu iesniegtajās aplēsēs. Visbeidzot, attiecībā uz transmisijām Komisija tāpat kā Francijas iestādes uzskata, ka, *PSA* grupai pārņemot to ražošanas daļu, kas pašlaik uzticēta piegādātājiem Japānā, projekta *50CO_2Cars* veiksmīgas īstenošanās gadījumā tiks sekmēta *PSA* grupas dzīvotspēja, vienlaikus atgūstot ražotāja peļņas daļu un atbrīvojot to no loģistikas izmaksām un riskiem, kas saistīti ar valūtas kursu.

(339) Pamatojoties uz šiem apsvērumiem, Komisija secina, ka *PSA* ražošanas sistēmas pielāgošana *mild-hybridation* tehnoloģijas vajadzībām iekļaujas grupas pārstrukturēšanas un dzīvotspējas atjaunošanas loģikā.

iii) *Uzņēmuma pievēršana jaunām un dzīvotspējīgām darbībām*

(340) *Fiat* savās piezīmēs, kas apkopotas šā lēmuma 189. apsvērumā, būtībā norādīja, ka dzinējs, uz ko attiecas projekts *50CO_2Cars*, šķiet tehniski "īstenojams", taču var palielināt vienības izmaksas ar to aprīkotajiem automobiļiem tiktāl, ka izstrādātās tehnoloģijas masveida izplatīšana būtu saimnieciski neizdevīga.

(341) Šajā ziņā Komisija atzīmē, ka šobrīd augstā *full-hybrid* tehnoloģiju cena paskaidro, kādēļ tās izmantotas tikai tirgus augšējos segmentos (tā sauktajiem *premium* (augstākās kategorijas) automobiļiem). Paredzētā stratēģija un *PSA* un tās partneru īstenotie pasākumu P&A jomā tieši ir domāti, lai radītu hibrīdu tehnoloģiju, kurai salīdzinājumā ar esošajiem risinājumiem būtu labāka attiecība starp izmaksām un efektivitāti, proti, salīdzinājumā ar līdzvērtīgu automobili, kam nav hibrīddzinēja, panākt CO_2 emisiju samazinājumu [10–20]* % apmērā par cenu, kas ir par [70–80]* % zemāka nekā HY425 risinājumam.

(342) Lēmuma par procedūras sākšanu 216 apsvērumā Komisija tomēr izteica nožēlu, ka nespēj novērtēt jauno *mild-hybridation* tehnoloģiju ietekmi uz *PSA* grupas pārdošanas apjomu un ienesīgumu, un norādīja, ka vēlētos iegūt finanšu rādītājus, ko parasti izmanto, analizējot, cik atbilstīgi ir šādi ieguldījumi P&A jomā, kā arī to risku analīzi, kas var ietekmēt projekta rentabilitāti.

(343) No 150. apsvēruma izriet, ka, ja pārstrukturēšanas plānā nebūtu konkrēti projektam *50CO_2Cars* paredzēta valsts atbalsta, *PSA* grupai būtu jāīsteno "hipotētisks" projekts ar mērķi līdz minimumam samazināt tās ieguldījumus P&A jomā, lai spētu nodrošināt atbilstību izmaiņām normatīvajās prasībās attiecībā uz CO_2 emisijām. Finanšu

rādītājs, ko Francijas iestādes sniegušas 155. apsvēruma b) apakšpunktā esošajā 15. tabulā, ir tā sauktā "diferenciālā" neto pašreizējā vērtība (turpmāk tekstā – "NPV"), kas atšķirībā no "standarta" NPV (kas atbilst ieguldījuma radīto (pozitīvo un negatīvo) naudas plūsmu diskontētajai summai) neļauj novērtēt ieguldījuma iekšējo peļņu, bet peļņas starpību, ko veido divi ieguldījumi, kas šajā gadījumā ir projekts *50CO$_2$Cars* (ar valsts atbalstu vai bez tā) un "hipotētiskais" projekts.

(344) Ņemot vērā, ka neatkarīgi no izmantotās diskonta likmes (attiecīgi [10–13]* % vai [13–15]* %) hipotētiskā projekta NPV jebkurā gadījumā pārsniedz projekta *50CO$_2$Cars* (bez atbalsta) NPV (EUR [60–100]* miljoni attiecībā uz elektrisko divsajūgu transmisiju, EUR [20–70]* miljoni attiecībā uz papildu aprīkojumu), Francijas iestādes secina, ka, neesot atbalstam, uzņēmums tiktu spontāni "mudināts" drīzāk īstenot alternatīvo projektu, nevis *50CO$_2$Cars*. Tomēr Komisija apstrīd šā argumentu derīgumu, atzīmējot, ka no loģikas viedokļa būtu jāuzskata, ka, lai gan šķiet, ka, novērtējot ienākumus no ieguldījumiem, *PSA* galvenokārt izmanto [10–13]* % diskonta likmi, ar [13–15]* % diskonta likmi, kura, kā norādīja Francijas iestādes, varētu vislabāk atspoguļot uzņēmuma finansēšanas nosacījumu esošos "pamatprincipus", *PSA* arī labprātāk pievērstos hipotētiskajam projektam, nevis *50CO$_2$Cars*, ņemot vērā, ka abu detaļu relatīvā rentabilitāte būtu augstāka: EUR [50–60]* miljoni attiecībā uz elektrisko divsajūgu transmisiju un EUR [20–30]* miljoni attiecībā uz papildu aprīkojumu.

(345) Rezultātā Komisija uzskata, ka:

a) no vienas puses, secinājumi, pie kuriem varētu novest piedāvātais "diferenciālais" rādītājs, ir pārlieku atkarīgi no *ad hoc* pieņēmumiem par "diferenciālā" NPV aprēķināšanai izmantoto diskonta likmi;

b) no otras puses, šā rādītāja struktūra neļauj ekonomiski novērtēt projekta *50CO$_2$Cars* kopējo ietekmi uz grupas pārdošanas apjomu un finanšu plānu, bet vienīgi soli pa solim salīdzināt projekta *50CO$_2$Cars* rezultātā gūto peļņu (attiecīgi – radītās izmaksas) ar to, ko attiecībā uz tikai divām detaļām būtu ļāvis panākt hipotētiskais projekts.

(346) Tādējādi Francijas sniegtie finanšu rādītāji neļauj ņemt vērā projektā *50CO$_2$Cars* paredzētās *mild-hybridation*"-sistēmas" ietekmi. Taču Komisija konstatē, ka pretēji hipotētiskajam projektam projekts *50CO$_2$Cars* ļauj novērst vairākas no *PSA* grupas esošajām strukturālajām nepilnībām. Proti, projekts *50CO$_2$Cars* ļaus grupai uzlabot tās situāciju detaļu standartizācijas jomā un novērst tās atpalicību noteiktās P&A jomās. Hipotētiskā projekta ierobežotā darbības joma neļauj izvirzīt šādas ambīcijas. Turklāt visticamāk, ka ar pakāpenisko attīstību, ko paredz hipotētiskais projekts, kura vienīgais noteiktais mērķis ir nodrošināt atbilstību normatīvajām prasībām attiecībā uz CO_2 emisijām, nepietiktu, lai efektīvi cīnītos pret dīzeļdzinēja automobiļu pārdošanas apjoma sarukšanu, ar ko saskaras grupa. Visbeidzot, lai novērtētu, vai pasākumi, kas nepieciešami šiem projektiem, sader ar pārējo pārstrukturēšanas plānu, Komisija salīdzināja projekta *50CO$_2$Cars* kopējās izmaksas (proti, EUR [300–400]* miljoni saskaņā ar 41. apsvērumā sniegto 4. tabulu) ar papildu izmaksām un rūpnieciskajiem riskiem, ko radītu hipotētiskais projekts: tā rezultātā iespējamā negūtā peļņa ir ievērojama, proti, 148. apsvērumā tā lēsta EUR [500–700]* miljonu apmērā.

(347) Rezultātā Komisija uzskata, ka pretēji pakāpeniskajiem uzlabojumiem, ko paredz hipotētiskais projekts, tehnoloģiskā inovācija, uz ko attiecas *50CO$_2$Cars*, var, projektam *50CO$_2$Cars* īstenojoties, līdz 2020. gadam nodrošināt *PSA* grupai izaugsmes potenciālu, ļaujot tai "paplašināt profilu jaunu un dzīvotspējīgu darbību virzienā". Tādējādi projekts *50CO$_2$Cars* vairāk sekmē grupas dzīvotspējas atjaunošanu nekā hipotētiskais projekts.

iv) *Starpsecinājumi par projekta 50CO$_2$Cars devumu PSA grupas pārstrukturēšanā*

(348) No iepriekš veiktās analīzes izriet, ka projekts *50CO$_2$Cars* kā pārstrukturēšanas plāna sastāvdaļa labvēlīgi ietekmē *PSA* grupas dzīvotspējas atjaunošanu: grupas ražošanas sistēmas pielāgošana, kas nepieciešama, lai īstenotu projektu *50CO$_2$Cars*, atbilst pārstrukturēšanas stratēģijai un pārstrukturēšanai pieejamajiem līdzekļiem, un, projektam *50CO$_2$Cars* īstenojoties, tas ne vien palīdzēs labot uzņēmuma strukturālo problēmu sekas (liela jutība pret dīzeļdzinēja automobiļu pārdošanas apjoma izmaiņām Eiropā un atpalicība dažās P&A jomās), bet arī ļaus grupai paplašināt profilu tādu "jaunu un dzīvotspējīgu" darbību virzienā, kas līdz 2020. gadam var nodrošināt grupai pamatu turpmākai izaugsmei.

8.4.2. BPF DZĪVOTSPĒJAS PLĀNS

(349) Komisija lēmumā par procedūras sākšanu konstatēja, ka *BPF* grūtību pamatā ir tās savstarpējā saistība ar *PSA* grupu, kā rezultātā, lai gan tika atļauts glābšanas atbalsts, S&P (starptautiskā reitingu aģentūra *Standard&Poor's*) 2013. gada 14. februārī pazemināja bankas kredītreitingu līdz BB+, kas ir spekulatīvā kategorija (*non-investment grade*).

(350) Komisija uzskata, ka Francijas iestādes savās piezīmēs kliedēja minētās šaubas par *BPF* bilances apjoma pieaugumu un apšaubāmo debitoru parādu īpatsvaru.

(351) Līdz ar to Komisija paliek pie secinājuma, pie kura tā nonāca lēmumā par procedūras sākšanu un kuru neapstrīdēja neviena no ieinteresētajām personām, proti, ka *BPF* ir saskārusies ar likviditātes problēmu, kā pamatā ir vienīgi bankas saistība ar *PSA* grupu. Tādējādi, ciktāl šaubas par grupas dzīvotspējas atjaunošanu ir kliedētas, jāuzskata, ka tas pats attiecas arī uz *BPF* dzīvotspējas plānu.

8.5. *PĀRMĒRĪGU KONKURENCES KROPĻOJUMU NOVĒRŠANA*

8.5.1. KOMPENSĀCIJAS PASĀKUMU NEPIECIEŠAMĪBAS ANALĪZE

(352) Iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. punkts paredz, ka, lai Komisija varētu atļaut pārstrukturēšanas atbalstu, ir jāveic kompensācijas pasākumi, lai mazinātu atbalsta negatīvo ietekmi uz tirdzniecības apstākļiem. Citādi atbalsts ir jāuzskata par tādu, kas ir "pretrunā kopīgām interesēm", un ir jāatzīst, ka tas nav saderīgs ar iekšējo tirgu. Šis nosacījums bieži izpaužas kā uzņēmuma pārstāvības tirgū vai tirgos ierobežošana pārstrukturēšanas laikposma beigās.

(353) Atgādinājumam – Francijas iestādes sākotnēji piedāvāja šādus kompensācijas pasākumus: kapitālieguldījumu (*capital expenditures*) apjoma papildu samazināšanu, atteikšanos no *Sevelnord* rūpnīcas jaudas daļas par labu konkurentam, *plug-in* hibrīdtehnoloģijas izstrādes un ražošanas pārtraukšanu un *BPF* maksimālā izplatības līmeņa noteikšanu.

(354) Komisija lēmumā par procedūras sākšanu pauda šaubas par to, vai dažus no šiem pasākumiem var atzīt par kompensācijas pasākumiem, un, vai tie ir pietiekami, ņemot vērā to īstenošanas nosacījumus.

(355) Šīs formālās izmeklēšanas procedūras rezultātā Komisija uzskata, ka vismaz tos 2.4.5. iedaļā aprakstītos pasākumus, kurus *PSA* grupa jau ir noteikusi un sākusi īstenot pirms pārstrukturēšanas plāna paziņošanas, nevar atzīt par "kompensācijas pasākumiem" iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. un turpmāko punktu izpratnē, bet tie drīzāk atbilstot stratēģiskiem risinājumiem, kas grupai "jebkurā gadījumā būtu vajadzīgi dzīvotspējas atjaunošanai".

(356) Tomēr 2013. gada 23. jūlija vēstulē Francijas iestādes nolēma atsaukt visus 2013. gada 12. martā paziņotos kompensācijas pasākumus, izņemot pasākumu, kas paredz noteikt *BPF* maksimālo izplatības līmeni un ir grozīts, kā aprakstīts 8.5.2. iedaļā turpmāk tekstā.

(357) Līdz ar to Komisija ņem vērā šo atsaukumu un uzskata, ka tai nav jāizsakās par šādiem pasākumiem:

a) kapitālieguldījumu (*capital expenditures*) apjoma papildu samazināšanu un jo īpaši par modeļu *Citroën C6* un *Peugeot 607* ražošanas pārtraukšanu, *Bipper*/*Nemo* modeļa ražošanas pārtraukšanu un paaudzes izbeigšanu un to dīzeļdzinēju ražošanas pārtraukšanu, kuru tilpums pārsniedz divus litrus;

b) atteikšanos no *Sevelnord* rūpnīcas jaudas daļas par labu konkurentam; un

c) *plug-in* hibrīdtehnoloģijas izstrādes un ražošanas pārtraukšanu.

(358) Tātad "kompensācijas pasākumu" kontekstā Komisija analizēs tikai Francijas iestāžu piedāvājumu, izejot no minimālā izplatības līmeņa [26–29]* % apmērā, izveidot mehānismu garantijas izmaksu palielināšanai atkarībā no *BPF* izplatības līmeņa.

8.5.2. MEHĀNISMS VALSTS GARANTIJAS IZMAKSU PALIELINĀŠANAI ATKARĪBĀ NO BPF IZPLATĪBAS LĪMEŅA

(359) Komisija lēmumā par procedūras sākšanu atzīmēja, ka izplatības līmeņa ierobežošana šķiet piemērots pasākums, lai iegrožotu *BPF* finansēšanas atbalsta ietekmi uz *PSA* automobiļu pārdošanas apjomu. Tomēr Komisija šaubījās par šā pasākuma faktisko ietekmi, ņemot vērā tā īstenošanas nosacījumus. *PSA* piedāvāja apņemties 2013. gadā nevienā no attiecīgajām Eiropas valstīm nepārsniegt 2012. gada otrā pusgada līmeni, kam piemērots elastības līmenis viena izplatības punkta (+1) apmērā, proti, maksimālo līmeni – 33,4 %. Ņemot vērā 2012. gada izplatības līmeni – 29,8 %, noteiktā robeža jau šķietami ietvēra 2013. gadam prognozēto pieaugumu. Turklāt attiecībā uz 2014. un 2015. gadu Francijas iestādes piedāvāja piesaistīt izplatības līmeni iepriekšējā gada *BPF* izplatības līmenim G10 valstīs, pielāgojot to *PSA* minēto salīdzināmo banku (*Renault*, *Ford*, *BMW*, *VW* un *Daimler* piesaistītās bankas) izplatības līmeņa izmaiņām un vienlaikus nosakot izplatības līmeņa minimālo robežvērtību. Šādas izmaiņas būtu sniegušas *PSA* elastīgumu, kas būtu varējis mazināt šā pasākuma saistošo raksturu un tādējādi arī tā efektivitāti.

(360) Joprojām palika atklāti jautājumi par *PSA* piedāvātajām salīdzināmajām bankām (pagaidām ir tikai *Renault* un *Volkswagen* piesaistīto banku izplatības līmeņi, lai gan citi ražotāji, piemēram, *Ford* un *Fiat* arī ir sīvi konkurenti). Ņemot vērā, ka izplatības līmeņi ļoti atšķiras katrā valstī, *BPF* būtu varējusi koncentrēt savu finansēšanas spēju segmentos, kuros tai ir vislielākais izplatības līmenis, tādējādi īstenojot agresīvu tirdzniecības stratēģiju pret tās konkurentiem.

(361) Francijas iestādes savās piezīmēs par lēmumu par procedūras sākšanu (sk. 173. apsvērumu) atbildēja uz Komisijas argumentiem. Tās piekrita paplašināt izmantojamo salīdzināmo banku loku, tajā ietverot *Fiat* un *Ford* piesaistītās bankas. Attiecībā uz pārējo tās palika pie paziņojumā piedāvātā mehānisma principiem. Attiecībā uz izplatības līmeņu dažādību Francijas iestādes uzskata, ka neviens ražotājs nepaziņo savus izplatības līmeņus sadalījumā pa segmentiem. Attiecībā uz mehānisma elastīgumu Francijas iestādes uzskata, ka tas ir būtiski svarīgs, lai *BPF* varētu pielāgoties paredzamajām tirgus tendencēm, un nekādā veidā nemazina šā pasākuma efektivitāti un saistošo raksturu. Komisija ņem vērā Francijas iestāžu piezīmi par iespējamo elastīgumu, ko *BPF* noteiktajam kompensācijas pasākumam rada vispārēja izplatības līmeņa izmantošana. No šā lēmuma 177. apsvēruma izriet, ka […] * % *BPF* piešķirtā finansējuma attiecas uz B un C segmentu un šādām piecām valstīm: Franciju, Lielbritāniju, Vāciju, Spāniju un Itāliju. Ņemot vērā šo statistiku, Komisija uzskata, ka var izslēgt iespēju, ka kompensācijas pasākums varētu būt neefektīvs vispārēja izplatības līmeņa izmantošanas rezultātā pieļautā pārmērīgā elastīguma dēļ.

(362) Vispirms Komisija atzīmē, ka, pēc Francijas iestāžu domām, kompensācijas pasākums, kas attiecas uz izplatības līmeni, ir "mērķtiecīgākais un piemērotākais pasākums, ar ko novērst konkurences kropļojumus, kas tiešā veidā izrietot no atbalsta, kas garantijas veidā piešķirts *PSA* bankai. Šāds pasākums ļauj pienācīgi izprast saikni starp ietekmi, kas uz *Banque PSA* (*BPF*) darbību tiek atstāta, piešķirot valsts garantiju, un automobiļu tirdzniecības apjomu ([48])".

(363) Turklāt Komisija norāda, ka visi ražotāji savos komentāros apstiprināja piesaistīto banku ievērojamo nozīmi automobiļu pārdošanas finansēšanā. *Toyota* uzsver, ka piesaistītā banka ļauj palielināt klientu lojalitāti preču zīmei par aptuveni 15 % un ka izplatības līmenis ir lielāks mazgabarīta automobiļu segmentos. *Fiat* uzskata, ka ražotāju piesaistītās bankas ir īpaši efektīvi tirdzniecības un tirgvedības instrumenti. *Fiat* komentāri saskan ar *Toyota* teikto attiecībā uz piesaistīto banku nozīmi klientu lojalitātes veicināšanā, un *Fiat* piebilst, ka šādām bankām ir svarīga loma pārdošanas procesu atbalstīšanā, jo tās aizstāj "klasiskās" finanšu iestādes, kas pārtraucot piešķirt šādus aizdevumus. *Fiat* uzskata, ka līdz ar to *BPF* piešķirtā valsts garantija tieši, tūlītēji un īpaši nelabvēlīgi ietekmēs *PSA* grupas konkurentus.

(364) Ņemot vērā ieinteresēto personu vienprātību par piesaistīto banku lielo nozīmi automobiļu ražotāju pārdošanas finansēšanā un īpaši nelabvēlīgo ietekmi, ko uz konkurenci tiešā veidā atstāj garantija, kas piešķirta *BPF*, Komisija uzskata, ka ir atbilstīgs pasākums, ar ko paredzēts ierobežot *BPF* spēju izmantot valsts garantiju, lai nepamatoti palielinātu savu finansēšanas spēju, tādējādi kaitējot savu konkurentu piesaistītajām bankām, kas nesaņem valsts atbalstu.

(365) Francijas iestādes 2013. gada 23. jūlija saistību vēstulē apņēmās veikt 7.2. iedaļā aprakstītos grozījumus, lai kompensētu *BPF* piešķirtās valsts garantijas radītos konkurences kropļojumus.

([48]) Piezīmju 234. punkts.

(366) Lai ierobežotu garantijas radītos konkurences kropļojumus, vienlaicīgi nodrošinot *BPF* zināmu elastīgumu, lai tā varētu pielāgoties iespējamajām tirgus tendencēm, piedāvātā apņemšanās izpaužas kā papildu atlīdzība par valsts garantiju atkarībā no *BPF* izplatības līmeņa. Apņemšanās princips ir šāds: atlīdzību par garantiju paredzēts palielināt, līdzko *BPF* pārsniedz minimālo izplatības līmeni, kas G10 valstīs noteikts [26–29]* % apmērā. Komisija atzīmē, ka no visiem pieejamajiem rādītājiem šā rādītāja perimetrs (Vācija, Austrija, Beļģija, Itālija, Spānija, Nīderlande, Portugāle, Šveice, Francija, Lielbritānija) šķiet visraksturīgākais Eiropas tirgum ([49]). Turklāt šāds mehānisms šķiet piemērots, lai ievērotu kompensācijas pasākumu principu (ierobežot jebkādus konkurences kropļojumus), vienlaikus nodrošinot dzīvotspējas atjaunošanu. Nosakot, ka, pieaugot izplatības līmenim, palielinās atlīdzība par garantiju, *BPF* spēja garantijas rezultātā piedāvāt īpaši izdevīgus finansēšanas nosacījumus tiks ierobežota, ciktāl tā nepieciešama *BPF* dzīvotspējas nodrošināšanai, vienlaicīgi novēršot konkurences kropļojumus. Grupa nemaksās augstāku atlīdzību nekā to pieļauj tās finansiālā situācija, jo grupa varēs uzturēt izplatības līmeni tā, lai tas atbilstu noteiktam atlīdzības līmenim. Atlīdzība palielināsies, pieaugot izplatības līmenim, līdz sasniegs 491 bāzes punktu (aplēstā tirgus likme). 2. grafikā ir atspoguļota saikne starp garantijas atlīdzību un *PSA* izplatības līmeni (precīzos skaitļus skatīt 250. apsvērumā esošajā 17. tabulā).

2. grafiks

Saistība starp garantijas atlīdzību (bāzes punktos) un G10 izplatības līmeni (%)

[…]*

(367) Šā pasākuma ietekmes analīzē cita starpā jāņem vērā *PSA* grupas teorētiskais izplatības līmenis, ko tā būtu varējusi sasniegt bez atbalsta (turpmāk tekstā – "hipotētiskais izplatības līmenis"). Komisija atgādina, ka, neesot valsts garantijai, *BPF* kredītreitinga pasliktināšanās un tās finansēšanas spējas sarukšanas rezultātā attiecīgi samazinātos aizdevumu skaits, kas pazeminātu automobiļu pārdošanas apjomu par [5–20]* % ([50]). Tādējādi, pēc Francijas iestāžu domām, *PSA* automobiļu daļas apgrozījums, ko sasniegtu, izmantojot piesaistītās bankas finansējumu, būtu EUR [6 000–7 000]* miljoni bez atbalsta un EUR [35 000–40 000] miljoni ar atbalstu (ņemot vērā prognozēto pārdošanas apjoma samazināšanos aptuveni [10–20] % apmērā). Tātad šie skaitļi liecina, ka *BPF* teorētiskais izplatības līmenis būtu aptuveni [15–20]* %. Tas nozīmē, ka, ja *BPF* nebūtu saņēmusi valsts garantiju, tās finansēšanas spēja būtu sarukusi tiktāl, ka rezultātā būtu ievērojami samazinājies tās izplatības līmenis. Turklāt, ņemot vērā piesaistīto banku lielo nozīmi automobiļu pārdošanas finansēšanā, līdztekus būtu krities arī pārdošanas apjoms. Francijas iestādes uzskata, ka šāda lejupslīde neļautu atjaunot dzīvotspēju un ierautu *PSA* apburtajā lokā, kurā arvien kristos *PSA* un *BPF* kredītreitings, tādējādi radot grupai papildu zaudējumus.

(368) Šis hipotētiskais izplatības līmenis ļauj aptuveni noteikt apakšējo robežu, kas jāņem vērā, paredzot kompensācijas pasākuma apmērus. Šim minimumam vajadzētu būt lielākam par teorētisko līmeni, kas lēsts [15–20]* % apmērā. Arī minimālajam izplatības līmenim vajadzētu būt zemākam par esošo izplatības līmeni ([29–31]* % G10 valstīs 2012. gadā). Faktiski jebkurš kompensācijas pasākums ir paredzēts, lai mazinātu valsts atbalsta ietekmi uz atbalsta saņēmēja uzņēmuma konkurentiem. Un valsts garantija jau ļauj *BPF* saglabāt tās esošo izplatības līmeni (kā to pierāda hipotētiskais izplatības līmenis). Tādējādi jebkāds kompensācijas pasākums, kas izpaužas kā papildu atlīdzība, jau būtu jāpiemēro esošajam izplatības līmenim.

(369) Līdz ar to. ņemot vērā izplatības līmeni [29–31]* % apmērā, iepriekš tekstā aprakstīto apakšējo robežu [15–20] * % apmērā, iespējamo tirgus augšanas tendenci, ko aprakstīja Francijas iestādes, un piesaistīto banku veiktās finansēšanas lielo nozīmi automobiļu pārdošanas jomā, apņemšanās palielināt atlīdzību par valsts garantiju, sākot no [26–29]* % ([51]), tiek uzskatīta par atbilstīgu pasākumu, kas var ierobežot konkurences kropļojumus. Faktiski, ņemot vērā esošo izplatības līmeni, apņemšanās nozīmē, ka *BPF* jau tagad būtu jāpalielina garantijas atlīdzība par

([49]) Kā atgādināts šā lēmuma 361. apsvērumā, G5 rādītājs, ko ietver G10 rādītājs, attiecas uz […]* % *BPF* piešķirtā finansējuma.
([50]) Francijas iestāžu 2012. gada 7. decembra paziņojums: hipotētiskais scenārijs – provizoriskā ietekme uz *PSA* grupu.
([51]) Jāatzīmē arī, ka šis izplatības līmenis – [26–29]* % – ir ievērojami zemāks par izplatības līmeni, ko Francijas iestādes piedāvāja kompensācijas pasākuma sākotnējā versijā, proti, 33,4 %, kā norādīts 102. apsvērumā esošajā 7. tabulā.

aptuveni [40–50]* bāzes punktiem (tādējādi atlīdzība par valsts garantiju būtu aptuveni [300–310]* bāzes punkti, nevis 260 bāzes punkti, ko paredz ar valsti noslēgtais sākotnējais protokols). Ja *BPF* vēlas palielināt šo izplatības līmeni, atlīdzība proporcionāli jāpalielina, kā to paredz šā lēmuma 250. apsvērumā esošā 17. tabula ([52]). Ja šis izplatības līmenis samazinās, arī papildu atlīdzība attiecīgi samazinās ([53]). Tādējādi apņemšanās rezultātā *BPF* garantijas izmaksas tūlītēji palielinās un pieaugs atbilstīgi tam, kā *PSA* palielinās *BPF* finansēto automobiļu daļu attiecībā pret savu pārdošanas kopapjomu.

(370) Tādēļ Komisija uzskata, ka šis pasākums ļauj kompensēt pārmērīgus konkurences kropļojumus iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 38. līdz 40. punkta izpratnē.

(371) Visbeidzot, lai gan pastāv strukturālais jaudas pārpalikums, kas, šķiet, nelabvēlīgi ietekmē autobūves nozari Eiropā, Komisija uzskata, ka *PSA* grupas ražošanas jaudas papildu samazināšana šajā gadījumā nav vispiemērotākais risinājums:

a) no vienas puses, kā norādīts šā lēmuma 49. apsvērumā, uzņēmums jau ir paredzējis ievērojamus strukturālos uzlabojumus Olnē un Rennas rūpnīcā;

b) no otras puses, kā paskaidrots šā lēmuma 315. apsvērumā, ja turpmāk būtu nepieciešami jauni pārstrukturēšanas pasākumi, šķiet, ir vēlams atstāt *PSA* grupai stratēģiskas rīcības alternatīvas attiecībā uz to, kādus līdzekļus pielietot, lai stabilizētu tās ekonomisko situāciju, jo jaudas papildu samazināšana ir tikai viens no iespējamajiem veidiem, kā to panākt.

8.5.3. APŅEMŠANĀS ATTIECĪBĀ UZ IZPLATĪTĀJIEM PIEŠĶIRTĀ FINANSĒJUMA UZCENOJUMU

(372) Komisija arī atzīmē, ka Francijas iestādes apņēmās nodrošināt, ka *PSA* grupa visā pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā nesamazinās tās izplatīšanas tīklā strādājošajiem izplatītājiem piešķirtā finansējuma gada vidējo uzcenojumu zem gada vidējā uzcenojuma, kas attiecībā uz iepriekšējiem divpadsmit mēnešiem fiksēts 2013. gada 30. jūnijā.

(373) Komisija uzskata, ka šī apņemšanās ļauj panākt, ka nesamazinās *BPF* izplatības līmeņa ierobežošanas pasākuma saistošais raksturs. Faktiski, saglabājot izplatītājiem piešķirtā finansējuma gada vidējo uzcenojumu tādā līmenī, kāds tas bija bez atbalsta, *BPF* nevarēs izmantot garantiju. lai ar savu izplatītāju starpniecību īstenotu agresīvu tirdzniecības politiku.

8.5.4. *DOTĀCIJU, KAS SĀKOTNĒJI BIJA PAREDZĒTAS PROJEKTA* $50CO_2$CARS *ĪSTENOŠANAI, PĀRVĒRŠANA ATMAKSĀJAMOS AVANSOS*

(374) Komisija uzskata, ka, lai valsts īstenotie pasākumi grūtībās nonākušā ražotāja tehnoloģisko prasmju dzīvotspējas saglabāšanai būtu samērīgi, jānodrošina, lai:

a) pārstrukturēšanas plāna ietvaros īstenotās P&A darbības nebūtu tādas, kas varētu "izspiest konkurentus no jomas", uz ko Komisija atsaucas 243. apsvērumā lēmumā par procedūras sākšanu;

b) atgriežoties finansiālajai stabilitātei, īstenojoties P&A projektam un atjaunojoties dzīvotspējai, ievērojama to valsts līdzekļu daļa, kas nodoti ražotāja rīcībā, lai tas varētu uzturēt savas prasmes augstā tehnoloģiskā līmenī, tiktu atmaksāta atbalsta piešķīrējai iestādei.

(375) Tātad attiecībā uz pirmo nosacījumu Komisijai jāpārbauda, vai, īstenojoties projektam *$50CO_2$Cars*, būtiski nesamazināsies (vai pilnībā nezudīs) dinamiskais stimuls pārējiem automobiļu ražotājiem turpināt uzsāktos P&A pasākumus hibridizācijas jomā. No *GM* piezīmēm izriet, ka projekta *$50CO_2$Cars* īstenošanai piešķirto valsts līdzekļu apjoms ir "ievērojams" P&A projektam *mild-hybridation* sistēmas izstrādei, taču tas neesot tik"ievērojams" attiecībā pret P&A izmaksām visā nozarē un jebkurā gadījumā ar to nepietiek, lai "liegtu konkurējošam ražotājam izstrādāt pašam savu P&A programmu šajā pašā jomā" (skatīt šā lēmuma 184. apsvērumu). Savukārt, *Fiat* apstiprina arī, ka tehnoloģiskais pārsvars, ko nodrošina projekts *$50CO_2$Cars*, nebūs šķērslis pārējo konkurentu

([52]) Piemēram, izplatības līmenim sasniedzot [30–40]* % bāzes punktus (esošais līmenis – [29–31]* %), garantijas izmaksas palielināsies par [70–80]* bāzes punktiem.

([53]) Piemēram, izplatības līmenim sasniedzot [20–30]* % bāzes punktus (esošais līmenis – [29–31]* %), garantijas papildu izmaksas vairs būs tikai [20–30]* bāzes punkti.

ienākšanai šajā tirgū un neatbaidīs tos (skatīt šā lēmuma 190. un 232. apsvērumu). Tādējādi, pamatojoties uz šiem trešo personu norādījumiem, Komisija var secināt, ka šajā gadījumā var izslēgt iespēju, ka projekta *50CO$_2$Cars* īstenošana varētu "izspiest konkurentus no jomas".

(376) Attiecībā uz otro nosacījumu Komisija atsaucas uz kompensācijas pasākumu, kuru Francijas iestādes piedāvā šā lēmuma 7.5. iedaļā un kura mērķis ir sākotnēji paredzētās dotācijas EUR 24,5 miljonu apmērā pārvērst atmaksājamos avansos, kas jāatmaksā *ADEME*, lai tādējādi, atjaunojoties *PSA* grupas finansiālajai stabilitātei, pilnīgi visi līdzekļi, ko valsts piešķīrusi atbalstīto P&A darbību īstenošanai, tiktu tai atmaksāti.

(377) Rezultātā Komisija uzskata, ka valsts atbalsts, lai pārstrukturēšanas plāna ietvaros īstenotu projektu *50CO$_2$Cars*, ne vien nevar būtiski apdraudēt stimulu pārējiem automobiļu ražotājiem turpināt uzsāktos P&A pasākumus (nepastāv risks "izspiest konkurentus no jomas"), bet ir arī samērīgs ar mērķi atjaunot *PSA* grupas dzīvotspēju, ņemot vērā, ka Francijas iestādes ir apņēmušās nodrošināt, ka, atjaunojoties grupas finansiālajai stabilitātei, to avansu kopsumma tās diskontētās vērtības izteiksmē, ko valsts izmaksājusi, lai atbalstītu šā P&A projekta īstenošanu, tiek atmaksāta atbalsta piešķīrējai iestādei (skatīt šā lēmuma 256. apsvērumu).

8.5.5. APŅEMŠANĀS ATTURĒTIES NO KAPITĀLA DAĻU UN AKTĪVU IEGĀDES

(378) Visbeidzot, Komisija atzīmē, ka Francijas iestādes ir apņēmušās nodrošināt, ka *PSA* grupa, ievērojot nosacījumus, ko paredz 251. un turpmākie apsvērumi, visā tās pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā atturas no citu uzņēmumu kapitāla daļu vai jebkādas uzņēmumu aktīvu iegādes par summu, kas pārsniedz EUR 100 miljonus gadā. Atkāpjoties no vispārējā principa, ko nosaka šā lēmuma 251. un 252. apsvērums, *Faurecia* un tā meitasuzņēmumi varēs iegādāties kapitāla daļas un aktīvus, par to iepriekš saņemot Komisijas atļauju, kā norādīts šā lēmuma 253. apsvērumā. Komisija savā novērtējumā pozitīvi raudzīsies uz iegādes darījumiem, kas i) tieši vai netieši sekmē *PSA* grupas dzīvotspējas atjaunošanu, pozitīvi ietekmējot *PSA* grupas paredzamos ienākumus, un ii) neapiet nosacījumu, ka atbalsta ietekme jāierobežo līdz stingram minimumam, kas vajadzīgs, lai sasniegtu *PSA* grupas pārstrukturēšanas plāna mērķus.

(379) Komisija uzskata, ka šis pasākums ir nepieciešams un kompensē atbalsta piešķiršanas rezultātā radītos konkurences kropļojumus.

8.5.6. *KOMPENSĀCIJAS PASĀKUMA NEPIECIEŠAMĪBA ATTIECĪBĀ UZ* FMEA

(380) Anonīma trešā persona uzskata, ka *PSA* vajadzētu pārdot savas *FMEA* daļas. Komisija atzīmē, ka šīs trešās personas piezīmes attiecas uz sūdzību, ko Komisija pašlaik izskata, nevis uz šīs procedūras priekšmetu. Tādēļ uz minētajām piezīmēm nav jāatbild šā lēmuma ietvaros.

8.6. *LĪDZ MINIMUMAM IEROBEŽOTS ATBALSTS: REĀLS IEGULDĪJUMS BEZ ATBALSTA*

(381) Lai varētu atļaut atbalstu, saskaņā ar iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 43. līdz 45. punktu atbalsta apjoms un intensitāte ir jāierobežo līdz stingram minimumam, kas vajadzīgs, lai veiktu pārstrukturēšanu, ņemot vērā uzņēmuma, tā akcionāru vai grupas, kurā tas ietilpst, esošos finanšu resursus. Atbalsta saņēmējiem jādod ievērojams ieguldījums pārstrukturēšanas plānā no pašu resursiem, tostarp, to aktīvu pārdošanas, kas nav būtiski uzņēmuma izdzīvošanai, vai no ārējā finansējuma tirgus apstākļos.

(382) Kā norādīts lēmuma par procedūras sākšanu 246. un 247. apsvērumā, Komisija atgādina, ka šis saderīguma nosacījums neradīja pamatu īpašām šaubām. Pārstrukturēšanas izmaksas, kas aprakstītas Francijas iestāžu paziņojumā, ir EUR [1,3–1,8]* miljardi. Lai *PSA* grupa varētu finansēt savu pārstrukturēšanu, tā īstenoja aktīvu realizācijas programmu, kā rezultātā ieguva EUR 1,956 miljardus brīvo līdzekļu (EUR 2,050 miljardi neto finansiālā stāvokļa izteiksmē). Atgādinājumam – atbalsta apjoms ir 571,9 miljoni euro.

(383) Turklāt Komisija uzskata, ka prasību ierobežot atbalsta apjomu līdz stingram minimumam, kas vajadzīgs, lai veiktu pārstrukturēšanu, nodrošina arī Francijas iestāžu apņemšanās nodrošināt, ka *PSA* atturas no kapitāla daļu un aktīvu iegādes saskaņā ar nosacījumiem, ko paredz 251. un turpmākie apsvērumi. Komisija uzskata, ka šāda apņemšanās ļauj novērst to, ka *PSA* grupa izmanto finanšu resursus, kas tai varētu būt pieejami, citiem nolūkiem, nevis ilgtermiņa dzīvotspējas atjaunošanai.

(384) Līdz ar to Komisija uzskata, ka nav jāpārskata lēmumā par procedūras sākšanu veiktais novērtējums attiecībā uz to kritēriju izpildi, ko paredz iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 43. līdz 45. punkts.

8.7. *"VIENREIZ UN PĒDĒJOREIZ" NOSACĪJUMS*

(385) Saskaņā ar iepriekšminēto glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādņu 72. un turpmākajiem punktiem pārstrukturēšanas atbalstu drīkst piešķirt tikai reizi desmit gados.

(386) Francijas iestādes 2013. gada 12. marta paziņojumā precizēja, ka *PSA* grupa pēdējo desmit gadu laikā nav saņēmusi pārstrukturēšanas atbalstu.

(387) Līdz ar to ir ievērots "vienreiz un pēdējoreiz" nosacījums, ko pieprasa iepriekšminētās glābšanas un pārstrukturēšanas pamatnostādnes.

9. **SECINĀJUMS**

(388) Ņemot vērā saistības, kuras ir uzņēmušās Francijas iestādes, atbalstu var atzīt par saderīgu ar iekšējo tirgu.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Valsts atbalsts, kuru Francija plāno īstenot *PSA Peugeot Citroën SA* grupas labā un kurš, no vienas puses, izpaužas kā valsts garantija, kas EUR 7 miljardu apmērā sedz *Banque PSA Finance S.A.* obligāciju emisijas, ko veic līdz 2016. gada 31. decembrim (dotācijas bruto ekvivalents ir EUR 486 miljoni), un, no otras puses, – kā atmaksājami avansi EUR 85,9 miljonu apmērā P&A projekta *50CO_2Cars* īstenošanai, un kura kopējais apjoms ir EUR 571,9 miljoni, ir saderīgs ar iekšējo tirgu.

Līdz ar to šā valsts atbalsta īstenošana tiek atļauta.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Francijas Republikai.

Briselē, 2013. gada 29. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja vietnieks
Joaquín ALMUNIA

PIELIKUMS

ĪSTENOŠANA UN NEATKARĪGAIS EKSPERTS

1. NEATKARĪGĀ EKSPERTA IECELŠANA

1) Francijas iestādēm jāapņemas gādāt, lai *PSA* grupa pilnvarotu neatkarīgu ekspertu, kuram visā pārstrukturēšanas plāna īstenošanas laikā, proti, līdz 2015. gada 31. decembrim detalizēti jāpārbauda, ka tiek izpildītas saistības, ko paredz 2013. gada 23. jūlija saistību vēstule ("neatkarīgais eksperts").

2) Neatkarīgais eksperts nedrīkst būt saistīts ar *PSA* grupu. Neatkarīgajam ekspertam, pildot savas funkcijas, piemēram, kā investīciju bankai, konsultantam vai revidentam jābūt prasmēm un zināšanām, kas nepieciešamas tā pilnvaru īstenošanai, kā arī tas nedrīkst nonākt interešu konfliktā. *PSA* grupai ir jāapmaksā neatkarīgais eksperts tā, lai nekādi neapdraudētu tam uzticēto uzdevumu pilnīgu un neatkarīgu izpildi.

3) Ne vēlāk kā četras nedēļas pēc tam, kad Francijas iestādēm paziņots Komisijas turpmākais lēmums lietā SA.35611, tām jāiesniedz Eiropas Komisijai priekšlikums par vismaz divām personām vai iestādēm, no kurām vienu pēc Komisijas iepriekšēja apstiprinājuma saņemšanas varētu iecelt neatkarīgā eksperta amatā.

4) Francijas iestāžu iesniegtajam priekšlikumam par amata kandidātiem jābūt pietiekami detalizētam, lai Eiropas Komisija varētu pārliecināties, ka minētie kandidāti izpilda šā saistību dokumenta nosacījumus. Priekšlikumā jāietver šāda informācija:

   a) sagatavots pilnvarojuma projekts, kurā detalizēti izklāstīti visi noteikumi, kas ļauj neatkarīgajam ekspertam izpildīt tam uzticētos uzdevumus;

   b) darba plāna projekts, kurā detalizēti aprakstīts, kā neatkarīgais eksperts plāno izpildīt tam uzticētos uzdevumus.

5) Eiropas Komisija var apstiprināt vai noraidīt piedāvātos neatkarīgā eksperta amata kandidātus un apstiprināt pilnvarojuma projektu, nepieciešamības gadījumā tajā veicot grozījumus, kas Komisijas skatījumā ir vajadzīgi, lai neatkarīgais eksperts varētu pildīt savus uzdevumus. Ja Eiropas Komisija apstiprina tikai vienu no izvirzītajiem kandidātiem, *PSA* grupai šī persona vai iestāde jāieceļ par neatkarīgo ekspertu vai jāveic vajadzīgie pasākumi, lai minētā persona vai iestāde tiktu par tādu iecelta saskaņā ar Eiropas Komisijas apstiprināto pilnvarojuma projektu. Ja tiek apstiprināti vairāki kandidāti, *PSA* grupa var brīvi izvēlēties, kuru no tiem iecelt par neatkarīgo ekspertu. Neatkarīgais eksperts jāieceļ nedēļas laikā no brīža, kad saņemta Komisijas atļauja, un saskaņā ar Komisijas apstiprināto pilnvarojuma projektu.

6) Ja visi Francijas iestāžu piedāvātie kandidāti tiek noraidīti, tām jāapņemas gādāt, lai divu nedēļu laikā no brīža, kad Eiropas Komisija paziņojusi par pirmo kandidātu noraidīšanu, *PSA* grupa piedāvātu Eiropas Komisijai vēl vismaz divas citas personas vai iestādes, ievērojot nosacījumus un kārtību, ko paredz šis saistību dokuments.

7) Ja Eiropas Komisija noraida arī Francijas iestāžu atkārtoti izvirzītos kandidātus, tai jāieceļ neatkarīgais eksperts, kurš *PSA* grupai jāpilnvaro saskaņā ar Komisijas apstiprināto pilnvarojuma projektu.

2. NEATKARĪGĀ EKSPERTA UZDEVUMI UN PIENĀKUMI

8) Neatkarīgajam ekspertam ir i) jāpalīdz Eiropas Komisijai uzraudzīt, lai *PSA* grupa ievērotu saistības, ko tai uzliek 2013. gada 23. jūlija saistību vēstule, un ii) jāpilda savi uzdevumi, kas noteikti minētajā 2013. gada 23. jūlija saistību vēstulē. Šie uzdevumi neatkarīgajam ekspertam jāveic saskaņā ar Eiropas Komisijas apstiprināto darba plānu, ko vajadzības gadījumā groza ar tās atļauju. Komisija pati pēc savas iniciatīvas vai pēc neatkarīgā eksperta vai *PSA* grupas lūguma var dot rīkojumus neatkarīgajam ekspertam. *PSA* grupa nedrīkst dot rīkojumus neatkarīgajam ekspertam.

9) Neatkarīgajam ekspertam ir jānodrošina, lai visas saistības, kas noteiktas 2013. gada 23. jūlija saistību vēstulē, tiktu ievērotas un pilnībā īstenotas, kā arī jāuzrauga, ka *PSA* grupa īsteno pārstrukturēšanas plānu, ko tā paziņoja Eiropas Komisijai 2013. gada 12. martā.

10) Neatkarīgajam ekspertam jāveic šādas darbības:

a) savā pirmajā ziņojumā jāpiedāvā Eiropas Komisijai detalizēts darba plāns, norādot, kā tas plāno uzraudzīt, ka 2013. gada 23. jūlija saistību vēstule tiek ievērota;

b) jāuzrauga, lai *PSA* grupa pilnīgi un pareizi īstenotu tās pārstrukturēšanas plānu un jo īpaši lai tā:

— izpildītu 2013. gada 23. jūlija vēstulē paredzētās saistības un aprakstītos kompensācijas pasākumus;

— īstenotu 2013. gada 23. jūlija saistību vēstules 6. punktā aprakstītos pasākumus ekonomiskās dzīvotspējas nodrošināšanai;

c) jāuzrauga, lai tiktu ievērotas pārējās saistības, kas noteiktas 2013. gada 23. jūlija vēstulē;

d) jāpilda pārējās funkcijas, ko tam paredz 2013. gada 23. jūlija saistību vēstule;

e) jāiesaka *PSA* grupai tādi pasākumi, kādus tas uzskata par nepieciešamiem, lai tiktu ievērotas 2013. gada 23. jūlija vēstulē noteiktās saistības;

f) jāņem vērā izmaiņas normatīvajās prasībās, kas var ietekmēt likviditāti un maksātspēju, lai kontrolētu galveno atbilstīgo finanšu rādītāju dinamiku attiecībā pret *PSA* grupas pārstrukturēšanas plāna prognozēm;

g) 30 dienu laikā pēc katra pusgada beigām rakstiski jāiesniedz Eiropas Komisijai, Francijas iestādēm un *PSA* grupai ziņojuma projekts. Eiropas Komisija, Francijas iestādes un *PSA* grupa var ierosināt grozījumus piecu darbadienu laikā. Piecu darbadienu laikā pēc komentāru saņemšanas neatkarīgajam ekspertam ir jāsagatavo galīgais ziņojums, pēc iespējas un pēc saviem ieskatiem ņemot vērā iesniegtos komentārus. Pēc tam neatkarīgajam ekspertam jāiesniedz šis ziņojums Eiropas Komisijai un Francijas iestādēm. Tad viņš var to iesniegt *PSA* grupai. Neatkarīgais eksperts nekādā gadījumā nedrīkst iesniegt savu ziņojumu Francijas iestādēm vai *PSA* grupai pirms nav to iesniedzis Komisijai. Ja neatkarīgā eksperta galīgajā ziņojumā ir informācija, ko nedrīkst darīt zināmu *PSA* grupai, neatkarīgais eksperts nosūta tai nekonfidenciālu ziņojuma variantu.

Ziņojumā jo īpaši jāapraksta pasākumi, ko neatkarīgais eksperts veicis, lai izpildītu savus uzdevumus, un tas, kā *PSA* grupa ir ievērojusi saistības, ko tai paredz saistību vēstule. Ziņojumam jāļauj Eiropas Komisijai izvērtēt, vai *PSA* grupa tiek vadīta, ievērojot saistības, ko paredz 2013. gada 23. jūlija saistību vēstule. Ja nepieciešams, Komisija drīkst precizēt ziņojumā iekļaujamo informāciju.

Papildus šiem ziņojumiem neatkarīgajam ekspertam nekavējoties rakstiski jābrīdina Komisija, ja ir iemesls pieņemt, ka netiek pildītas 2013. gada 23. jūlija vēstulē noteiktās saistības, un vienlaicīgi jānosūta savas vēstules nekonfidenciāls variants arī *PSA* grupai.

3. *PSA* GRUPAS PIENĀKUMI

11) *PSA* grupai, neizpaužot dienesta noslēpumu, jānodrošina un jāpieprasa saviem padomdevējiem, neizpaužot dienesta noslēpumu, nodrošināt jebkādu sadarbību, palīdzību un informāciju, ko neatkarīgais eksperts saprātīgā apjomā varētu lūgt, lai izpildītu savu pilnvaru ietvaros veicamos uzdevumus. Jānodrošina, lai neatkarīgajam ekspertam būtu neierobežota piekļuve *PSA* grupas vadībai, darbiniekiem, informācijai, dokumentiem un arhīviem, kas tam ir nepieciešami pienākumu izpildei. *PSA* grupai jānodrošina neatkarīgajam ekspertam viens birojs tās telpās, un ikvienam grupas darbiniekam jābūt gatavam tikties ar neatkarīgo ekspertu un sniegt tam informāciju, kas tam nepieciešama pienākumu izpildei.

12) Saņemot *PSA* grupas atļauju (ko nedrīkst nepamatoti atteikt vai sniegt novēloti), neatkarīgais eksperts uz grupas rēķina var iecelt konsultantus (jo īpaši korporatīvo finanšu un juridiskos padomniekus), ja uzskata, ka tas ir nepieciešams viņa pienākumu izpildei saskaņā ar 2013. gada 23. jūlija saistību vēstuli, un ja tādējādi radītās izmaksas un citi izdevumi ir saprātīgi. Ja *PSA* grupa atsakās atļaut neatkarīgajam ekspertam iecelt šādus konsultantus, Komisija, uzklausījusi *PSA* grupu, var tos apstiprināt amatā. Rīkojumus konsultantiem var dot tikai neatkarīgais eksperts.

4. NEATKARĪGĀ EKSPERTA AIZSTĀŠANA, ATBRĪVOŠANA UN JAUNA NEATKARĪGĀ EKSPERTA IECELŠANA

13) Ja neatkarīgais eksperts beidz pildīt tam uzticētās funkcijas, ko paredz saistības, kas aprakstītas 2013. gada 23. jūlija vēstulē, vai ja ir cits nozīmīgs iemesls, piemēram, radies interešu konflikts, kurā ir iesaistīts neatkarīgais eksperts:

a) Komisija pēc neatkarīgā eksperta uzklausīšanas var pieprasīt *PSA* grupai to aizstāt;

b) *PSA* grupa, saņemot Komisijas piekrišanu, var aizstāt neatkarīgo ekspertu.

14) Ja neatkarīgo ekspertu atbrīvo no amata saskaņā ar šā pielikuma 4. punktu, atbrīvotajam neatkarīgajam ekspertam var pieprasīt turpināt veikt tā funkcijas, līdz tiek iecelts jauns neatkarīgais eksperts un atbrīvotais neatkarīgais eksperts tam ir nodevis pilnīgu visu savā rīcībā esošo attiecīgo informāciju. Jaunais neatkarīgais eksperts jāieceļ šā pielikuma 1. iedaļā aprakstītajā kārtībā.

15) Ievērojot šā pielikuma 13. apsvērumu, neatkarīgais eksperts drīkst beigt pildīt savas funkcijas tikai tad, kad ir nokārtojis visas savas saistības un Komisija viņu ir atbrīvojusi. Tomēr Komisija jebkurā brīdī var pieprasīt iecelt jaunu neatkarīgo ekspertu, ja tiek konstatēts, ka 2013. gada 23. jūlija vēstulē paredzētās saistības nav pilnībā un pienācīgi ievērotas.