II

(Ne teisėkūros procedūra priimami aktai)

SPRENDIMAI

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2016/2068

2013 m. liepos 29 d.

dėl valstybės pagalbos SA.35611 (13/C), kurią Prancūzija ketina suteikti grupei „PSA Peugeot Citroën SA“

(pranešta dokumentu Nr. C(2013) 4971)

(Tekstas autentiškas tik prancūzų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pakvietusi suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas pagal minėtus straipsnius ([1]) ir atsižvelgdama į tas pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2012 m. lapkričio 5 d. Komisija gavo anonimiškumą norėjusios išsaugoti įmonės skundą (toliau – anoniminė skundo pateikėja);

(2) 2013 m. vasario 11 d. sprendimu (toliau – sanavimo sprendimas) Komisija finansinio stabilumo sumetimais laikinai leido Prancūzijai suteikti banko „Banque PSA Finance S.A.“ (toliau – BPF) obligacijų emisijos garantiją, kurios nominali suma – 1,2 mlrd. EUR. Šiomis aplinkybėmis Prancūzijos institucijos įsipareigojo per šešis mėnesius nuo sanavimo sprendimo priėmimo pranešti apie grupės „PSA Peugeot Citroën S.A.“ (toliau – PSA, grupė arba grupė PSA) restruktūrizavimo planą ir BPF gyvybingumo užtikrinimo planą;

(3) 2013 m. kovo 12 d. raštu Prancūzija pranešė Komisijai apie grupei PSA skirtą restruktūrizavimo pagalbą;

(4) 2013 m. gegužės 2 d. raštu Komisija pranešė Prancūzijai apie savo sprendimą pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – SESV) 108 straipsnio 2 dalyje nurodytą procedūrą, kuria prieštaraujama šiai pagalbai;

([1]) OL C 275, 2007 11 16, p. 18.

(5) Komisijos sprendimas pradėti procedūrą (toliau – sprendimas pradėti procedūrą) buvo paskelbtas 2013 m. gegužės 16 d. *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([2]). Komisija pakvietė suinteresuotąsias šalis pateikti savo pastabas dėl aptariamos pagalbos. 2013 m. birželio 3 d. Komisija išsiuntė klausimyną pagrindiniams PSA konkurentams;

(6) Komisija gavo penkių suinteresuotųjų šalių pastabas, būtent:

i. pagalbos gavėjos grupės PSA, kuri pastabas pateikė 2013 m. birželio 13 d. raštu;

ii. anonimiškumą norinčios išsaugoti įmonės (toliau – anoniminė trečioji šalis), kuri pastabas pateikė 2013 m. birželio 14 d. raštu;

iii. konkurenčių – bendrovių „Fiat“, „General Motors“ (toliau – GM) ir „Toyota“, kurios pastabas pateikė 2013 m. birželio 17, 18 ir 21 d. raštais;

(7) Komisija šias pastabas Prancūzijai perdavė 2013 m. birželio 19 ir 21 d. raštais;

(8) Prancūzijos institucijos savo pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą pateikė 2013 m. birželio 3 d. raštu, o komentarus dėl trečiųjų suinteresuotųjų šalių pastabų – 2013 m. birželio 28 d. raštu;

(9) Komisijos prašymu 2013 m. liepos 1 ir 2 d. Prancūzijos institucijos pateikė papildomą informaciją;

(10) 2013 m. liepos 4 d. buvo surengta Komisijos tarnybų, Prancūzijos institucijų ir grupės PSA konferencija telefonu. Kiti du šių šalių susitikimai įvyko 2013 m. liepos 11 ir 12 d., o konferencija telefonu – 2013 m. liepos 15 d. Po šių susitikimų Prancūzijos institucijos 2013 m. liepos 16 d. raštu pateikė informaciją, kuri buvo pataisyta 2013 m. liepos 23 d. raštu;

2. **APRAŠYMAS**

2.1. *GRUPĖ PSA*

(11) grupė PSA – tai į biržos „Euronext Paris“ sąrašus įtraukta bendrovė. 2011 m. grupė pasaulyje pardavė daugiau negu 3,5 mln. transporto priemonių ir atsarginių detalių (42 proc. – ne Europoje). Grupė PSA prekiauja 160 šalių ir naudojasi vienuolika gamyklų, kuriose vykdomas galutinis surinkimas – surenkamos transporto priemonės (vadinamųjų „galutinio surinkimo“ gamyklų) (iš jų devynios yra Europos Sąjungoje), ir dvylika vadinamųjų mechaninių gamyklų, kurių specializacija – tam tikrų detalių gamyba. Grupės veikla taip pat apima automobilių finansavimą (BPF) ir automobilių įrangą („Faurecia“). Iki 2012 m. gruodžio mėn. grupei PSA taip pat priklausė bendrovė „Gefco“ (vykdanti logistinę veiklą). 2012 m. grupės PSA apyvarta buvo 55,4 mlrd. EUR. 1 lentelėje nurodyta, kaip grupės apyvarta keitėsi pastaruosius penkerius metus;

1 lentelė

Grupės PSA apyvarta milijonais eurų

	2008 m.	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.
Istoriniai apyvartos duomenys	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

(12) BPF – tai grupės bankas, kurio 100 proc. akcijų kontroliuoja PSA, finansuojanti transporto priemonių „Peugeot“ ir „Citroën“ pardavimą, sandėliuojanti platinimo tinklų transporto priemones ir atsargines detales ir grupės klientams siūlanti teikti finansavimą. BPF veikia 23 šalyse. Šis bankas, kurio vidutinė skverbties norma ([3]) 2012 m. buvo 29,8 proc., finansuoja didelę dalį grupės pagamintų transporto priemonių paklausos ir daug prisideda prie grupės komercinės veiklos finansavimo. 2012 m. bankui neapmokėtos sumos buvo apie 23–24 mlrd. EUR. 2011 m. grynasis banko pelnas siekė 354 mln. EUR;

([2]) OL C 137, 2013 5 16, p. 10.

([3]) Vertinant 29,8 proc. vidutinę skverbties normą nematyti tai, kad įvairiuose segmentuose skverbties norma skiriasi. Visų pirma ši norma didesnė B ir C segmentuose (juose skverbties norma viršija 30 proc., o kai kuriose šalyse net ir 40 proc.). Taigi atrodo, kad šiuose segmentuose svarbiausia veikla yra transporto priemonių pirkimo finansavimas.

(13) bendrovė „Faurecia“ yra automobilių pirminės įrangos gamintoja, kurios 57,18 proc. akcijų 2012 m. gruodžio 31 d. priklausė PSA. Ji daugiausia gamina automobilių sėdynes, vidaus sistemas, išmetamųjų teršalų reguliavimo technologijas ir automobilių išorės detales. 2012 m. bendrovės apyvarta buvo apie 17,4 mlrd. EUR;

2.2. *GRUPĖS PSA PATIRIAMI SUNKUMAI*

(14) 2012 m. grupės apyvarta sumažėjo 5,2 proc., daugiausia dėl automobilių padalinio blogų veiklos rezultatų (šio padalinio rezultatai sumažėjo 10,3 proc. iki 38,3 mlrd. EUR). Sudarius grupės einamųjų veiklos pajamų balansą paaiškėjo, kad patirta 576 mln. EUR nuostolių (2011 m. buvo gauta 1,093 mlrd. EUR pelno). Vien automobilių padalinio veiklos nuostoliai 2012 m. siekė 1,5 mlrd. EUR (2011 m. buvo patirta 92 mln. EUR nuostolių);

(15) sunkumų patiriama dėl automobilių rinkai būdingų konkrečių veiksnių, poveikio, susijusio su pablogėjusia euro zonos ekonomine ir finansine padėtimi, ir grupės PSA struktūrinių sunkumų;

2.2.1. NUO 2007 M. EUROPOS AUTOMOBILIŲ RINKA NUOLAT MAŽĖJA

(16) nuo 2007 m. Europos rinka nuolat mažėjo. Iki 2007 m. Europos automobilių rinkoje per metus būdavo parduodama apie 18 mln. transporto priemonių, o 2012 m. jų parduota 14 mln. – 15 proc. mažiau;

(17) šiomis aplinkybėmis grupės PSA, kuri Europoje (ypač Pietų Europoje) yra gerai įsitvirtinusi, pardavimas šioje rinkoje sumažėjo 6,1 proc. (joje grupė parduoda 58 proc. savo parduodamų produktų). Grupės PSA užimama rinkos dalis sumažėjo iki 13,3 proc. (2010 m. ji užėmė 14,2 proc. rinkos);

(18) sumažėjusios Europos rinkos dalies grupė PSA nekompensuoja pardavimu už Europos ribų. 2012 m. vien lengvųjų automobilių ir komercinių transporto priemonių pardavimo likusioje pasaulio dalyje neužteko, kad būtų kompensuoti prastesni grupės veiklos rezultatai Europos rinkoje;

2.2.2. UNIVERSALIESIEMS GAMINTOJAMS NEPALANKI KONKURENCINĖ STRUKTŪRA

(19) Prancūzijos institucijų teigimu, PSA konkuruoja su:

a) visais kitais universaliaisiais gamintojais: liukso klasės (angl. *premium*) transporto priemonių („Renault“, „Nissan“, „Opel“, „Toyota“, „Volkswagen“) ir kitais universaliaisiais gamintojais, tokiais kaip „Ford“, „Fiat“, „Skoda“, „Seat“ ir „Honda“;

b) visais tam tikros specializacijos gamintojais („Audi“, BMW, „Mercedes“ ir pan.), kurie vis labiau linkę kurti visiems segmentams skirtus liukso klasės produktus ir taip kėsinasi į svarbiausią universaliųjų gamintojų rinką;

c) neseniai veiklą pradėjusiais vykdyti gamintojais, pasiekiančiais vis geresnių rezultatų segmentuose, kurie iš esmės priskiriami vidutinės kainos automobilių segmentams („Hyundai“, „Kia“ ir pan.);

(20) apskritai, Prancūzijos institucijų teigimu, į įprastą universaliųjų gamintojų rinką braunasi brangių transporto priemonių gamintojai, t. y. gamintojai, kurių specializacija – brangiausios transporto priemonės ir kurie taikosi į naujus segmentus (pvz., „Audi A1“ ir kt.), ir pigių automobilių gamintojai, t. y. vidutinės kainos ir pigiausių transporto priemonių gamintojai, ypač korėjiečiai, tokie kaip „Hyundai-Kia“, kurie nori gaminti aukštesnės klasės automobilius;

2.2.3. GRUPĖS PSA STRUKTŪRINIAI TRŪKUMAI

(21) daugiau negu pusė (53 proc. 2011 m.) grupės PSA automobilių gaminama Vakarų Europoje, kurioje darbo sąnaudos didesnės negu likusioje pasaulio dalyje. Grupės PSA darbo sąnaudos iš viso sudaro daugiau negu [20–30] * proc. grynosios kainos. Be to, daugiausia darbuotojų, vykdančių mokslinius tyrimus ir technologinę plėtrą (toliau – MTTP), ir pagrindinė grupės struktūra yra Prancūzijoje, todėl patiriamos didelės personalo išlaidos;

* Konfidenciali informacija.

(22) grupė taip pat atsilieka nuo savo konkurentų MTTP srityje, ypač detalių standartizavimo srityje;

(23) galiausiai PSA neturi tokio įvaizdžio ir nėra tokia garsi kaip Vokietijos liukso klasės transporto priemonių gamintojai;

(24) grupės, visų pirma jos automobilių padalinio, sunkumai turi tiesioginį poveikį bankui BPF (ir atvirkščiai). Iš tikrųjų grupės banko sunkumai daugiausia kyla dėl grupės sunkumų, nes jų finansų reitingai susiję. Pabloginus PSA reitingą pablogėja ir BPF reitingas, todėl BPF sunku pasinaudoti galimybėmis gauti refinansavimą rinkose. BPF yra labai svarbus siekiant remti su automobiliais susijusią grupės PSA veiklą. Pavyzdžiui, 2012 m. bankas finansavo 29,8 proc. gamintojo parduotų produktų ir skyrė 100 proc. finansavimą Europoje įsisteigusiems gamintojo koncesininkams. Taigi tai, kad labai sumažėjo BPF finansavimo pajėgumas (ir atitinkamai paskolų išdavimas), kenkia automobilių padalinio veiklai. Todėl taikant reitingų sistemą (angl. *rating*) gali susidaryti užburtas ratas, dėl kurio papildomai sumažėtų BPF finansavimo šaltinių ir tai savo ruožtu turėtų įtakos grupės PSA vykdomam pardavimui, nes būtų ribojamos paskolos ir t. t.;

2.3. *PAGALBOS PRIEMONĖS*

2.3.1. BPF OBLIGACIJŲ EMISIJAI SUTEIKTA VALSTYBĖS GARANTIJA

(25) Prancūzijos vyriausybė, siekdama sudaryti sąlygas grupei PSA įgyvendinti savo restruktūrizavimo planą, nusprendė jai suteikti garantiją, apimančią ilgalaikę BPF obligacijų emisiją rinkoje, įvykdytą ne anksčiau kaip garantijos sutarties sudarymo arba Europos Komisijos leidimo suteikimo dieną ir ne vėliau kaip 2016 m. gruodžio 31 d. (toliau – garantija). Šiuo klausimu pažymėtina, kad savarankiškos garantijos sutartį Prancūzijos valstybė ir grupė PSA pasirašys taikydamos atidedamąją sąlygą, kad Europos Komisija duos sutikimą pagal SESV 107 ir 108 straipsnius. Sudarius pirmą laikiną garantijos sutartį, pagal kurią taikant 2013 m. vasario 11 d. Komisijos sprendimą, kuriuo leidžiama teikti sanavimo pagalbą, išmokama 1,2 mlrd. EUR pagrindinės sumos dalis, Prancūzijos institucijos numato su grupe PSA sudaryti antrą garantijos sutartį, apimančią pagrindinės neišmokėtos sumos, kurios viršutinė riba – 5,8 mlrd. EUR, likusią dalį;

(26) 2012 m. gruodžio 29 d. Taisomojo 2012 m. finansų įstatymo Nr. 2012-1510 85 straipsniu ekonomikos ministras įgaliojamas už atlygį suteikti valstybės garantiją skolos vertybiniams popieriams, BPF išleistiems 2013 m. sausio 1 d.–2016 m. gruodžio 31 d. Garantija apims BPF naujas ilgalaikes obligacijų emisijas rinkoje. Taigi ji bus taikoma garantija neapsaugotiems skolos vertybiniams popieriams, kuriuos BPF išleis po to, kai Komisija leis teikti garantiją, ir ne vėliau kaip 2016 m. gruodžio 31 d. Sutartimi nustatytas šių vertybinių popierių išpirkimo terminas bus ne ilgesnis kaip trisdešimt šeši mėnesiai nuo jų išleidimo dienos;

(27) Prancūzijos institucijos nurodo, kad grupei PSA būtinos garantijos viršutinė riba nustatyta remiantis dabartinės BPF balanso struktūros (ypač BPF finansavimo struktūros) analize ir 2013–2016 m. būsimų finansavimo poreikių prognozėmis; šiuos poreikius Prancūzijos institucijos nustatė atsižvelgdamos į tokias prielaidas:

a) spėjama bendra neapmokėta suma, kuri beveik nekinta, bus apie 24–25 mlrd. EUR, ji leis toliau finansuoti grupės PSA automobilių pardavimą;

b) pakeitimo vertybiniais popieriais, vykdomo finansuojant BPF, mastas bus didesnis, ir tai iš dalies kompensuos sumažėjusį komercinių vekselių ir (arba) indėlių sertifikatų kiekį (poveikis – reitingai A-3 / P-3);

c) atnaujinus banko finansavimo linijas, BPF 2013 m. sausio mėn. galėjo patvirtinti, kad ima 11,6 mlrd. EUR vidutinės trukmės banko paskolą, visų pirma buvo suteikta nauja 4,1 mlrd. EUR sindikuotoji paskola, kurios grąžinimo terminas – penkeri metai, atnaujinta dauguma BPF dvišalių banko linijų, pratęstas atnaujinamojo kredito, kurio pagrindinė suma – 1,2 mlrd. EUR, linijos galiojimas ir šio kredito grąžinimo terminas pratęstas iki 2016 m. sausio mėn., kartu pratęstas 1,8 mlrd. EUR kredito linijos galiojimas iki 2015 m. gruodžio mėn. (žr. 31 konstatuojamojoje dalyje pateikiamus paaiškinimus);

d) nuo 2013 m. bus naudojamasi indėliais;

(28) Prancūzijos institucijų teigimu, atlygis už garantiją nustatytas taip, kad būtų teikiamas rinkos kaina, taikant Bendrijos gairių dėl pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti ([4]) (toliau – Sanavimo ir restruktūrizavimo gairės) ir Komisijos pranešimo dėl EB sutarties 87 ir 88 straipsnių (tapusių SESV 107 ir 108 straipsniais) taikymo garantijomis suteikiamai valstybės pagalbai ([5]) kriterijus. Pranešime dėl garantijų nurodyta, kad, jeigu finansų rinkose negalima rasti jokio tinkamo garantijos priemokos atitikmens, bendrą garantuotos paskolos finansinę kainą, įskaitant paskolos palūkanų normą ir garantijos priemoką, reikia palyginti su panašios negarantuotos paskolos rinkos kaina;

(29) Prancūzijos institucijos nurodo, kad siekiant nustatyti valstybei mokamo atlygio dydį valstybė buvo laikoma veikiančia tokiomis pat sąlygomis (*pari passu*) kaip ir bankai, dalyvaujantys įgyvendinant BPF ir jam paskolas suteikusių bankų susitarimą „New Club Deal“. Šiuo tikslu bankų įvertinta rizikos kaina buvo apskaičiuota atsižvelgiant į bendrą atlygį pagal susitarime „New Club Deal“ nurodytas likvidumo linijas ir iš naujo apsvarstyta, visų pirma siekiant atsižvelgti į grynųjų pinigų įnašo ir garantijos skirtumus. Todėl buvo nustatytas 260 bazinių punktų atlygis už valstybės garantiją;

(30) BPF savo vardu išleido obligacijas, platinamas antrinėje rinkoje. 2 lentelėje nurodytas vidutinis dabartinių BPF obligacijų, kurių išpirkimo terminas – beveik treji metai, vieno mėnesio pajamingumas prieš tai, kai apie paramos grupei priemonę buvo paskelbta spaudoje ([6]). Spėjamos obligacijos, kurios išpirkimo terminas – lygiai treji metai, pajamingumas buvo interpoliuotas remiantis BPF obligacijų, kurių išpirkimo terminas kiekvienu konkrečiu laikotarpiu yra artimiausias trejiems metams, pajamingumu. Pagaliau 2 lentelėje taip pat nurodyti valstybės obligacijų, kurių išpirkimo terminas – treji metai, pajamingumo dydžiai;

2 lentelė

Pajamingumas antrinėje rinkoje

(%)

	2012 m. spalio 16 d.	Rugsėjo 16 d.–spalio 16 d. mediana
Obligacijos išpirkimo terminas – 2015 m. rugsėjo 25 d.	5,04	5,52
Obligacijos išpirkimo terminas – 2015 m. birželio 24 d.	4,84	5,57
Obligacijos išpirkimo terminas – 2016 m. vasario 25 d.	5,37	6,23
Spėjama trejų metų obligacija (interpoliuotas pajamingumas)	5,09	5,54
Trejų metų keičiamoji iždo obligacija	0,34	0,39

(31) 2012 m. gruodžio pabaigoje BPF susitarė dėl naujų paskolų su visais bankais, kurie BPF sutiko:

a) suteikti grynųjų pinigų, išduodami ilgalaikes 4 mlrd. EUR paskolas (toliau – susitarimas „New Club Deal“);

b) suteikti dvišales 4,6 mlrd. EUR kredito linijas;

c) pratęsti dviejų 3 mlrd. EUR atsarginių (angl. *back-up*) linijų (neskirtų naudotis) galiojimą.

Taigi bendras šių bankų įsipareigojimas siekia 11,6 mlrd. EUR. Iš Prancūzijos pateiktos informacijos matyti, kad susitarime „New Club Deal“ nurodytų kredito linijų lėšas būtų galima naudoti tik tuomet, jeigu būtų taikoma valstybės paramos priemonė ([7]);

([4]) OL C 244, 2004 10 1, p. 2.
([5]) OL C 155, 2008 6 20, p. 10.
([6]) Spaudoje apie valstybės ketinimą taikyti priemonę pranešta 2012 m. spalio 17 d.
([7]) Sąlygų dokumento (angl. Term sheet) pavyzdžiuose, kuriuos Prancūzija pateikė 2013 m. sausio 7 d., nurodoma: „Skolinimosi teisė priklauso nuo to, ar Prancūzijos parlamentas balsuos už Prancūzijos valstybės paramos plano patvirtinimą (angl. Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan) (planas patvirtintas Finansų įstatymu)“.

(32) 2013 m. kovo 25 d. BPF išleido obligacijų emisiją, kuriai taikoma 1,2 mlrd. EUR valstybės garantija. Šios obligacijos, kurios atkarpa lygi 0,625 proc., pajamingumas – 0,664 proc., taigi patiriama 24 baziniams punktams lygių papildomų išlaidų, palyginti su trejų metų keičiamoji iždo obligacija;

(33) Komisija sanavimo sprendimo 51 konstatuojamojoje dalyje pagalbą apskaičiavo taikydama intervalą, apimantį nuo 91,8 mln. EUR iki 1,2 mlrd. EUR nominalios išleistų obligacijų sumos. Prancūzijos institucijos nurodo, kad remiantis sanavimo sprendime taikyta metodika gauti rezultatai, susiję su įgyvendinant priemonę teikiama pagalba, yra tokie:

3 lentelė

Su obligacijomis, kurioms taikoma garantija, susijusios pagalbos apskaičiavimas

Interpoliuoti trejų metų duomenys 24 bazinių punktų skirtumas (angl. *spread*), kurį dengia valstybė	Grynieji pinigai	Privalomo pajamingumo mediana	
	2012 10 16	Liepos 12 d.–spalio 16 d.	Rugsėjo 16 d.–spalio 16 d.
Trejų metų keičiamoji iždo obligacija	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Įvertintas valstybės dengiamas skirtumas suteikus garantiją	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Banko BPSA palūkanų norma suteikus garantiją (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Garantijos sąnaudos (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Įvertintos bendros emisijų, kurioms taikoma garantija, sąnaudos (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Interpoliuotas trejų metų BPSA pajamingumas antrinėje rinkoje	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Skirta valstybės pagalbos suma (mln. EUR)	401	429	486

Šaltinis. BNP Paribas Global Markets, Datastream

(34) Prancūzijos institucijų nuomone, atsižvelgiant į BPF emisijų pajamingumo istorinius duomenis Komisijos pasirinktas bazinis laikotarpis yra ypač nepalankus. Pasak jų, obligacijos pajamingumą būtų galima geriau įvertinti pasirinkus 2012 m. liepos 12 d.–spalio 16 d. laikotarpį, t. y. laikotarpį nuo dienos, kurią nustatyti grupės PSA patiriami sunkumai ir paskelbta apie reorganizavimo planą;

2.3.2. PAGALBA PROJEKTUI „50CO_2CARS“

(35) viešasis finansavimas, kurį Prancūzija ketina skirti projektui „50CO_2Cars“, yra programos „Ateities investicijos“, įtvirtintos 2010 m. kovo 9 d. Taisomuoju finansų įstatymu Nr. 2010-237, dalis. Aplinkos ir energijos valdymo agentūra (pranc. *Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie*, toliau – ADEME) yra viena iš veiklos vykdytojų ([8]), kuriuos valstybė įpareigojo valdyti ateities investicijoms skiriamus asignavimus. Bendras biudžetas, kuriuo naudojasi ADEME, yra 2,65 mlrd. EUR;

(36) projektas „50CO_2Cars“ įtrauktas į programos „Ateities investicijos“ priemonę „Ateities transporto priemonės“, kurios tikslas – tirti ir remti mažiau energijos suvartojančias ir mažiau šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetančias technologijas bei sistemas. Pagal šią priemonę, paskelbus du kvietimus pareikšti susidomėjimą, buvo pasirinktos įvairios technologijos:

a) pagal kvietimą pareikšti susidomėjimą „Šiluminiais varikliais varomų transporto priemonių jėgos pavaros ir pagalbinės sistemos“ (toliau – kvietimas pareikšti susidomėjimą Nr. 1) buvo pasirinkta nauja dyzelinių variklių, kurių energijos vartojimo efektyvumas labai didelis, šeima ir dvigubos sankabos (DCT) pavarų dėžė;

([8]) Žr. šių veiklos vykdytojų sąrašą, patvirtintą minėto Įstatymo Nr. 2010-237 8 straipsniu ir 2010 m. gegužės 3 d. Nutarimu Nr. 2010-442.

b) pagal kvietimą pareikšti susidomėjimą „Elektrinių ir hibridinių transporto priemonių jėgos pavaros, pagalbinės sistemos ir grįžtamosios energijos saugojimo sistemos“ (toliau – kvietimas pareikšti susidomėjimą Nr. 2) buvo pasirinkta elektrinė hibridinė technologija;

(37) priemonei „Ateities transporto priemonės“ visų pirma taikoma pagalbos schema Nr. SA.32466 (2011/X) ([9]), apie kurią pagal Bendrąjį bendrosios išimties reglamentą ([10]) (toliau – BBIR) pranešti nereikia;

(38) Prancūzijos institucijos pateikė išsamią informaciją apie viešąjį finansavimą, kurį gaus kiekvienas į sąrašą įtrauktas projekto partneris, ir nurodė, kaip šis finansavimas bus teikiamas. Išskyrus vadovaujančią grupę PSA, visiems kitiems partneriams („Delphi“, „Mann & Hummel“, „Valeo“, „Rhodia“, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON ir IC2MP) skiriamos viešojo finansavimo sumos, naudojamos projektui „50CO_2Cars“ įgyvendinti, yra mažesnės už BBIR 6 straipsnio 1 dalies e punkte nurodytas atskiro pranešimo ribas. Jeigu šis viešasis finansavimas yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnį ([11]), jam jau taikoma minėta schema Nr. SA.32466 (2011/X), apie kurią pranešti nereikia;

(39) tačiau pagal BBIR 1 straipsnio 6 dalies c punktą BBIR netaikomas pagalbai sunkumų patiriančioms įmonėms, o tokios įmonės apibrėžtį grupė PSA neabejotinai atitinka bent nuo 2012 m. spalio 17 d. – dienos, kurią Prancūzijos institucijos paskelbė apie savo ketinimą suteikti garantiją grupei PSA. Todėl pagalbai, kurią valstybė numato suteikti PSA ir kuri skirta projektui „50CO_2Cars“ remti, negali būti taikoma pagalbos schema Nr. SA 32466 (2011/X), taip pat apie ją negali būti atskirai pranešama pagal Bendrijos valstybės pagalbos moksliniams tyrimams, taikomajai veiklai ir naujovių diegimui sistemą ([12]) (toliau – Mokslinių tyrimų, taikomosios veiklos ir naujovių diegimo sistema) ([13]);

(40) siekiant supaprastinti administravimą, su projektu „50CO_2Cars“ susijusios PSA veiklos sąnaudos buvo suskirstytos taip pat kaip ir kitų partnerių veiklos sąnaudos, t. y. taikant BBIR nurodytas kategorijas (kurios sutampa su Mokslinių tyrimų, taikomosios veiklos ir naujovių diegimo sistemoje nurodytomis kategorijomis);

(41) taigi PSA vykdys veiklą, priskiriamą ([14]) fundamentiniams tyrimams, pramoniniams tyrimams ir bandomajai taikomajai veiklai; tinkamos finansuoti šios veiklos sąnaudos nurodytos 4 lentelėje:

4 lentelė

Projekto „50CO2Cars“ sąnaudos pagal MTTP veiklos tipą (tūkstančiais eurų)

Sąnaudos	Visa suma	Tinkamos finansuoti sąnaudos ([1])	Fundamentiniai tyrimai	Pramoniniai tyrimai	Bandomoji taikomoji veikla
Kvietimas pareikšti susidomėjimą Nr. 1	[260–330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
Kvietimas pareikšti susidomėjimą Nr. 2	[50–110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Iš viso	**[300–400]***	**304 593,48**	**1 328,79**	**175 567,54**	**127 697,15**

([1]) Projekto „50CO2Cars“ sąnaudos buvo priskirtos MTTP kategorijoms, nurodytoms BBIR 31 straipsnio 5 dalyje (šios kategorijos sutampa su Mokslinių tyrimų, taikomosios veiklos ir naujovių diegimo sistemos 5.1.4 dalyje nurodytomis kategorijomis).

(42) valstybės pagalba, kurios bendra suma yra 85,9 mln. EUR ir kurią pagal šią restruktūrizavimo plano dalį valstybė ketina suteikti grupei PSA, bus išmokėta kaip subsidijos (24,5 mln. EUR) ir grąžintinas avansas (61,4 mln. EUR). Aptariant pagalbos intensyvumą pažymėtina, kad pagalba apima 100 proc. tinkamų finansuoti fundamentinių tyrimų sąnaudų, 30 proc. tinkamų finansuoti pramoninių tyrimų veiklos sąnaudų ir 25 proc. tinkamų finansuoti bandomosios taikomosios veiklos sąnaudų;

([9]) OL C 78, 2011 3 11, p. 33.

([10]) 2008 m. rugpjūčio 6 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 800/2008, skelbiantis tam tikrų rūšių pagalbą suderinama su bendrąja rinka taikant Sutarties 87 ir 88 straipsnius (Bendrasis bendrosios išimties reglamentas) (OL L 214, 2008 8 9, p. 3).

([11]) Šiuo klausimu Komisija visų pirma primena, kad veiklos (neekonominės), susijusios su mokslo tiriamųjų institucijų atliekamais savarankiškais moksliniais tyrimais, viešasis finansavimas nėra valstybės pagalba.

([12]) OL C 323, 2006 12 30, p. 1.

([13]) Visų pirma žr. Mokslinių tyrimų, taikomosios veiklos ir naujovių diegimo sistemos 2.1 dalies paskutinę pastraipą: „Pagalba moksliniams tyrimams, taikomajai veiklai ir naujovių diegimui, kuriuos vykdo ekonominių sunkumų turinčios įmonės, kaip apibrėžta Bendrijos gairėse dėl valstybės pagalbos sunkumus patiriančioms įmonėms sanuoti ir restruktūrizuoti, nepatenka į šios sistemos taikymo sritį“.

([14]) Pagal BBIR 30 straipsnio 1, 2 ir 3 dalyse pateikiamas apibrėžtis (kurios sutampa su Mokslinių tyrimų, taikomosios veiklos ir naujovių diegimo sistemos 2.2 dalies e, f ir g punktuose pateikiamomis apibrėžtimis).

(43) konkrečiau aptariant grąžintiną avansą pažymėtina, kad jo vertė bus diskontuojama remiantis 2012 m. sausio mėn. (tuomet priimtas sprendimas teikti pagalbą) galiojusia pagrindine norma, kuri Prancūzijos atveju yra 3,07 proc. PSA avansą grąžins pagal taisykles, kurios kiekvieno kvietimo pareikšti susidomėjimą atveju yra skirtingos;

(44) įgyvendinant projekto dalį, susijusią su kvietimu pareikšti susidomėjimą Nr. 1, yra galimi ir lygiagrečiai vertinami trys hibridizacijos planai: elektrinės pavarų dėžės eDCT naudojimas, variklio dalies, kurioje yra diržo mechanizmas, naudojimas ir variklio dalies, kurioje yra diržo mechanizmas, naudojimas, kai transporto priemonė važiuoja savirieda. Pagalbos grąžinimo schema, kuri galiausiai priklausys nuo plano, pasirinkto įgyvendinant vieną iš projekto orientacinių sprendimų, bus viena iš šių:

a) jeigu bus pasirinkta hibridizaciją vykdyti naudojant elektrinę pavarų dėžę eDCT, pagalba bus grąžinama remiantis dviem darbo vienetais:

— [10–20]* EUR už dyzelinį variklį, kurio galingumas – 40–50 kW ir 70 kW ir kuris pagamintas pradedant nuo [500 000–600 000]-ojo pagaminto vieneto, todėl pagal vardinį gamybos planą ši avanso dalis, suapvalinta iki sveiko skaičiaus eurais, esamąja verte būtų grąžinta per ketverius metus. Grąžinusi 100 proc. diskontuotos sumos, grupė PSA [1–3] metus toliau mokės sumažintą [3–6] EUR sumą už pagamintą variklį;

— [30–40]* EUR už elektrinę pavarų dėžę eDCT, pagamintą pradedant nuo [50 000–60 000]-ojo pagaminto vieneto, todėl pagal vardinį gamybos planą ši avanso dalis, suapvalinta iki sveiko skaičiaus eurais, esamąja verte būtų grąžinta per penkerius metus. Grąžinusi 100 proc. diskontuotos sumos, grupė PSA toliau mokės sumažintą [5–10]* EUR sumą už pagamintą elektrinę pavarų dėžę eDCT;

b) jeigu bus pasirinkta hibridizaciją vykdyti naudojant variklio dalį, kurioje yra diržo mechanizmas, pagalba bus grąžinama už vieną darbo vienetą – dyzelinį variklį, kurio galingumas yra 40–50 kW ir 70 kW ir už kurį PSA mokės [10–20]* EUR už vienetą, pagamintą pradedant nuo [500 000–600 000]*-ojo vieneto, kol bus visiškai grąžinta diskontuota suma (mokės apie [0–5]* metus pagal vardinį planą), paskui mokės [5–10]* EUR už vienetą;

c) jeigu bus pasirinkta hibridizaciją vykdyti naudojant variklio dalį, kurioje yra diržo mechanizmas (kai transporto priemonė važiuoja savirieda), grąžinama pagalba taip pat bus apskaičiuojama pagal darbo vienetą – dyzelinį variklį, kurio galingumas yra 40–50 kW ir 70 kW: PSA mokės [20–30]* EUR už vienetą, pagamintą pradedant nuo [500 000–600 000]*-ojo vieneto, kol bus visiškai grąžinta diskontuota suma (mokės apie [0–5]* metus pagal vardinį planą), paskui mokės [5–10]* EUR už vienetą;

(45) įgyvendinant projekto dalį, susijusią su kvietimu pareikšti susidomėjimą Nr. 2, pagalba bus grąžinama remiantis darbo vienetu – elektrine jėgos pavara: PSA grąžins [20–30]* EUR už vienetą, pagamintą pradedant nuo [500 000–600 000]*-ojo vieneto, kol bus visiškai grąžinta diskontuota suma (mokės apie [5–10]* metų pagal vardinį planą), paskui mokės [5–10]* EUR už vienetą;

(46) Prancūzijos institucijos mano, kad dėl šių taisyklių avansas bus grąžintas esamąja verte pagal projekto, pagrįsto atsargiomis ir pagrįstomis prielaidomis, sėkmingo įgyvendinimo scenarijų; jeigu dalis projekto nebus įgyvendinta sėkmingai, pagalba bus grąžinta proporcingai geriems projekto rezultatams;

2.4. *GRUPĖS PSA RESTRUKTŪRIZAVIMO PLANAS*

(47) restruktūrizavimo planas buvo parengtas priėmus sąnaudų mažinimo priemones, pateiktas 2011 m. spalio 26 d. (sąnaudos sumažinamos 800 mln. EUR, todėl Europoje panaikinama 2 500 darbo vietų) ir 2012 m. vasario 15 d. (papildomos priemonės, kurių vertė – 200 mln. EUR);

(48) restruktūrizavimo plane pateikiamos trijų rūšių priemonės: pramoninis restruktūrizavimas, grupės administracinio aparato mažinimas ir mokslinių tyrimų ir technologinės plėtros projekto „50CO_2Cars“ įgyvendinimas. Nors grupė PSA įsikūrusi daugelyje pasaulio šalių, restruktūrizavimo priemonės daugiausia susijusios su Prancūzija, kurioje sutelkta didžioji dalis grupės gamybos išteklių;

2.4.1. PRAMONINĖS GAMYBOS ĮRENGINIŲ RESTRUKTŪRIZAVIMO PRIEMONĖS

(49) pagrindinės priemonės taikomos Prancūzijoje esančioms gamykloms: uždaroma One esanti gamykla ir labai sumažinami Reno gamyklos pajėgumai, todėl bus panaikinta 4 400 darbo vietų. Šios dvi priemonės yra bendros PSA gamyklų optimizavimo sistemos dalis;

(50) dėl ilgainiui išsikovotų pozicijų daugiafunkcių miesto transporto priemonių segmente (toliau – B segmentas) PSA jame turi didelių gamybos pajėgumų: Prancūzijoje (One, Puasi ir Miulūze), Ispanijoje (Madride) ir Slovakijoje (Trnavoje). Nors nuo 2000 m. pradžios buvo įgyvendinamos prisitaikymo priemonės (2006 m. uždaryta Raitono (Didžioji Britanija) gamykla ir 2008 m. sumažinti One gamyklos pajėgumai), grupės gamybos pajėgumai B segmente vis dar yra per dideli. Uždarius One gamyklą, per metus bus pagaminama 155 000 mažiau 208, C3, DS3 modelių transporto priemonių, palyginti su 2012 m. įdiegta sistema, todėl didžiausias pajėgumas bus sumažintas 232 000 transporto priemonių per metus ir B segmento transporto priemonių gamyba bus sutelkta Puasi, Miulūzo ir Trnavos gamyklose. Prancūzijos institucijų teigimu, dėl šios priemonės ilgam laikui bus sumažintas pajėgumas B segmente ir sutaupyta daug šio grupės segmento nustatytųjų išlaidų (vertinamų [100–200]* mln. EUR per metus);

(51) Reno gamykloje šiuo metu gaminamos D ir E segmentams ([15]) priskiriamos transporto priemonės. Šioje gamykloje gaminamų transporto priemonių paklausa nuolat mažėja, ypač D segmentui priklausančių sedanų. Prancūzijos institucijų teigimu, pamainų skaičių sumažinus nuo 2,5 iki 2 ir panaikinus naktinę pamainą bei mažą gamybos liniją bus galima gaminti vien tik „Peugeot 508“ (sedanus ir „break“ tipo automobilius) ir C5 (sedanus ir „break“ tipo automobilius);

(52) MTTP veiklos apimtis taip pat bus sumažinta (10 proc.) – pamainos tik padės vykdyti gamyklos veiklą (bus panaikintos technologinės plėtros užduotys, ir tai bus naudinga bendrai grupės veiklai);

(53) PSA taip tikisi padidinti Europoje esančių savo įrenginių veiksmingumą, visų pirma geriau išnaudodama įdiegtus pajėgumus ir labiau specializuodama gamyklas, kuriose bus gaminamos ne daugiau kaip vienam arba dviem segmentams priklausančios transporto priemonės. Šio reorganizavimo tikslas – maždaug [200–300]*–[200–300]* EUR sumažinti kiekvienos transporto priemonės vidutinę grynąją kainą;

2.4.2. SU GRUPĖS PSA ADMINISTRACINIU APARATU SUSIJUSIOS PRIEMONĖS

(54) grupė PSA numato reorganizuoti administracinius skyrius ir visus savo valdymo organus. Atlikus šį reorganizavimą, iš viso bus panaikintos 3 586 darbo vietos;

(55) kartu PSA paskelbė planą, pagal kurį dėl restruktūrizavimo priemonių bus sutaupytas 1 mlrd. EUR, – šis planas susijęs ir su pirkimu (sutaupoma 400 mln. EUR), ir su nustatytosiomis išlaidomis (sutaupoma 600 mln. EUR), ir su keliais veiksmais, apimančiais pramoninę veiklą, MTTP ir pridėtines išlaidas; planą visų pirma bus galima įgyvendinti dėl to, kad sudaryta sąjunga su GM;

2.4.3. MTTP PROJEKTAS „50CO_2CARS“

(56) vykdydama pramoninį restruktūrizavimą, grupė PSA taip pat numato kurti naujas hibridines technologijas, kurios, Prancūzijos institucijų teigimu, padėtų atkurti finansinį pajėgumą. Iš tikrųjų jeigu šis MTTP projektas būtų sėkmingai įgyvendintas, grupė PSA galėtų įvaldyti didelio masto B segmentui priskiriamų dyzelinių hibridinių transporto priemonių (kurių svoris yra 900 kg–1,3 t) gamybą ir taip įvairinti savo produkciją pelningame veiklos segmente. Europos vartotojai pirmenybę teikia dyzelinėms transporto priemonėms, tačiau vėliau svarbiausias sudedamąsias hibridinės sistemos dalis ([16]) būtų galima pritaikyti prie tokio pat galingumo benzininių variklių pagrindo ir platinti šias dalis pasaulio mastu;

(57) šio MTTP projekto, pavadinto „50CO_2Cars“, tikslas – kurti ir gaminti B segmentui skirtą hibridinę jėgos pavarą (neįkraunamą), dėl kurios šio segmento transporto priemonių išmetamą CO_2 kiekį ilgainiui būtų galima sumažinti iki 50 gramų vienam kilometrui (toliau – CO_2 g/km) ir platesniu mastu užtikrinti, kad šeimos automobilių (C segmentas) išmetamas CO_2 kiekis būtų apie 65 g/km. Projektu siekiama užtikrinti, kad šią technologiją galėtų įpirkti kuo daugiau asmenų;

([15]) D ir E segmentams priskiriami šeimos automobiliai, sunkvežimiai, vienatūriai ir visureigiai, kurių ilgis Europoje vidutiniškai yra 4,40–5 metrai. Šiam segmentui priklauso „Peugeot 508“ sedanas, 508 SW, 807, 4007 ir „Citroën C5“ sedanas, „C5 break“, DS5, C8, „C-Crosser“ ir C6.

([16]) Energijos kaupiklis, elektrinis galios mechanizmas ir jame esanti valdymo elektronika, įtampos keitiklis, dėl kurio galima naudotis dviejų įtampų tinklu.

(58) aptariant techninį aspektą pažymėtina, kad projektas apims naują dyzelinių variklių, kurių energijos vartojimo efektyvumas didelis, šeimą, su hibridine technologija suderinamą automatinę dvigubos sankaba (DCT) pavarų dėžę ir pigią elektrinę hibridinę technologiją;

(59) PSA vadovaus MTTP konsorciumui, įsteigtam siekiant įgyvendinti projektą „50CO_2Cars“;

(60) šiame konsorciume taip pat dalyvaus pramonės sektoriaus ir akademinės bendruomenės partneriai: penkios didelės įmonės („Delphi“, „Mann & Hummel“, „Valeo“ ir „Rhodia“), viena MVĮ (CTI), viena asociacija (IRMA) ir keturios mokslo tiriamosios institucijos (IFPEN, LACCO, IRCELYON ir IC2MP);

2.4.4. GRUPĖS PSA VERSLO PLANAS

(61) grupės PSA verslo planas apima 2013–2017 m. Prancūzijos institucijos nurodė, kad pagal vidutinio lygio scenarijų grupės einamosios veiklos pajamos bus teigiamos nuo 2014 m., jos sieks [1 200–2 000]* mln. EUR, t. y. sudarys [1–5]* proc. apyvartos. Gyvybingumas daugiausia didės dėl į restruktūrizavimo planą įtrauktų vidaus priemonių. Didesnio gyvybingumo užtikrinimas grindžiamas, viena vertus, daug mažesnėmis gamybos sąnaudomis ir didesniais grynųjų pinigų ištekliais, kita vertus, prielaida, kad grupės PSA veikla bus sutelkta naujoje geografinėje vietoje. Siekiama užtikrinti, kad 2015 m. 50 proc. grupės parduodamos produkcijos būtų parduota ne Europos Sąjungoje ir taip būtų sudarytos sąlygos išnaudoti augimo galimybes šiose pasaulio dalyse (ypač Kinijoje, Brazilijoje ir kt.);

(62) Prancūzijos institucijos pateikė grupės PSA verslo planą iki 2017 m. Planas pagrįstas prielaidomis, susijusiomis su Europos rinkos dydžiu ir PSA užimamomis rinkos dalimis. Šiose prielaidose atspindimi instituto „IHS Global Insight“ pateikti įverčiai;

(63) Prancūzijos institucijų teigimu, tikimasi, kad 2013 m. Europos rinka sumažės 2,2 proc., tačiau 2014 ir 2015 m. turėtų augti 6 proc. per metus, o 2016 ir 2017 m. – 3 proc. per metus. PSA užimamos rinkos dalys 2013 m. būtų [12–15]* proc., 2014 m. – [13–16]* proc., o 2015, 2016 ir 2017 m. – [11–15]* proc.;

(64) verslo plane aptariami keli scenarijai. Pagal vidutinio lygio scenarijų grupės PSA einamosios veiklos pajamos būtų teigiamos nuo 2014 m., jos siektų [1 200–2 000]* mlrd. EUR, t. y. sudarytų [1–5]* proc. grupės apyvartos. 2017 m. šios pajamos būtų [3 000–3 800] mlrd. EUR, t. y. sudarytų [2–6]*proc. PSA apyvartos. Prancūzijos institucijų teigimu, dėl tokio pelningumo grupei PSA galėtų būti suteiktas reitingas, kurio užtektų norint užtikrinti savarankišką grupės refinansavimą rinkose. Geresnis grupės reitingas savaime turėtų poveikį BPF reitingui;

(65) taip pat buvo numatyti alternatyvūs scenarijai. Pagal nepalankų scenarijų grupė PSA nuo 2013 m. Europoje per metus parduotų 100 000 papildomų transporto priemonių mažiau (palyginti su vidutinio lygio scenarijumi). Pagal palankų scenarijų būtų priešingai – grupės PSA Europoje per metus parduodamų transporto priemonių skaičius nuo 2013 m. padidėtų apie 100 000. Pagal pateiktą verslo planą visos grupės PSA einamosios veiklos pajamos, taip pat ir pagal nepalankų scenarijų, būtų teigiamos nuo 2014 m. (jos sudarytų apie [1–5]* proc. grupės PSA apyvartos) ir 2017 m. sudarytų [2–6]* proc. apyvartos. Tačiau pažymėtina, kad grupė PSA prognozuoja didelį apyvartos didėjimą už Europos ribų, t. y. augančiose rinkose. Iš šios prielaidos galima suprasti, kad, nors su Europos rinka susijusios prognozės pesimistinės, grupė PSA prognozuoja pardavimo apimties didėjimą: jos tikslas – 50 proc. grupės parduodamos produkcijos 2015 m. parduoti ne Europoje;

(66) aptardamos grupės PSA gamybos pajėgumų pokytį, Prancūzijos institucijos parengė dvi lenteles, kuriose nurodyti kiekvienos gamyklos „Harbour“ naudojimo koeficientai ([17]) prieš grupės restruktūrizavimą ir po jo. Išskyrus Puasi gamyklą, šie koeficientai nekinta. Prancūzijos institucijos nurodė, kad kiekvienos gamyklos gyvybingumas negali būti vertinamas atskirai nuo grupės PSA gyvybingumo. Priešingai – su automobiliais susijusią grupės PSA veiklą reikėtų nagrinėti bendrai kiekvieno rinkos segmento atveju. Prancūzijos institucijos taip pat tvirtina, kad kiekviena gamykla turi transporto priemonių, kurias ji gali pagaminti, portfelį. Nors kai kurių gamyklų naudojimo koeficientai ir yra mažesni arba didesni, paprastai šie skirtumai, susiję su produktų gyvavimo ciklu, yra žinomi ir valdomi;

([17]) „Harbour“ pajėgumas atitinka pramonės sektoriuje taikomą standartą. Jis reiškia, kad kiekvienoje gamykloje dvi pamainos dirba 8 val. per parą, 235 dienas per metus. „Harbour“ naudojimo koeficientas rodo, kiek transporto priemonių iš tikrųjų pagaminta kiekvienoje gamykloje, palyginti su „Harbour“ pajėgumu.

5 lentelė

Prognozuojama apyvarta pagal tris grupės PSA scenarijus (milijonais eurų)*

	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.
Vidutinio lygio scenarijus	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]
Nepalankus scenarijus (skirtumas – 100 000 mažiau per metus parduodamų transporto priemonių)	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]
Palankus scenarijus (skirtumas – 100 000 daugiau per metus parduodamų transporto priemonių)	[57 000–62 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]	[65 000–70 000]

6 lentelė

Prognozuojama apyvarta pagal tris automobilių padalinio scenarijus (milijonais eurų)*

	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.
Vidutinio lygio scenarijus	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]
Nepalankus scenarijus (skirtumas – 100 000 mažiau per metus parduodamų transporto priemonių)	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]
Palankus scenarijus (skirtumas – 100 000 daugiau per metus parduodamų transporto priemonių)	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]

2.4.5. PRANCŪZIJOS INSTITUCIJŲ IŠ PRADŽIŲ NURODYTOS KOMPENSACINĖS PRIEMONĖS

(67) grupė PSA paskelbė apie restruktūrizavimo priemones, dėl kurių bus sumažintas jos gamybos pajėgumas ir ji užims mažesnę rinkos dalį, visų pirma apie One esančios grupės gamyklos (kurioje dirba 3 000 darbuotojų) uždarymą ir tai, kad bus labai sumažintas Reno esančios grupės gamyklos pajėgumas, todėl darbuotojų skaičius sumažės beveik 1 400. Taip pat šiuo metu parduodamas arba jau parduotas pelningas turtas, visų pirma leista įsigyti bendrovės GEFCO kapitalo, parduotas tam tikras nekilnojamasis turtas ir automobilius nuomojančios bendrovės „Citer“ turtas. Grupė PSA taip pat paskelbė apie savo investicijų išlaidų mažinimą, dėl kurio jos gamybos pajėgumas sumažės ir bus mažesnis negu numatytas iš pradžių (prieš tai, kai grupė pradėjo patirti sunkumų);

(68) Be to, Prancūzijos institucijos pasiūlė tokias kompensacines priemones:

— papildomą kapitalo išlaidų (angl. *capital expenditures*, CAPEX) mažinimą (2.4.5.1);

— „Sevelnord“ gamyklos pajėgumų atsisakymą konkurento naudai (2.4.5.2);

— atsisakymą kurti ir gaminti hibridinę įkraunamąją (angl. *plug-in*) technologiją (2.4.5.3);

— BPF didžiausios skverbties normos nustatymą (2.4.5.4).

Šiomis priemonėmis būtų papildytos restruktūrizavimo priemonės, nustatytos 2012 m. pradiniame vidutinės trukmės laikotarpio plane ([18]);

2.4.5.1. ***Papildomas grupės PSA investicijų mažinimas***

(69) palyginti su 2012 m. pradiniu vidutinės trukmės laikotarpio planu, kapitalo išlaidas numatoma papildomai mažinti 300 mln. EUR 2013 m. ir 500 mln. EUR per metus 2014 ir 2015 m. Todėl 2013–2015 m. plane (kapitalo išlaidų ir MTTP) suma nuo 9,9 mlrd. EUR buvo sumažinta iki 8,6 mlrd. EUR – 13 proc., palyginti su pirmuoju vidutinės trukmės laikotarpio planu. Ši suma yra 27 proc. mažesnė negu vidutinė 2011–2012 m. suma;

([18]) Vidutinės trukmės laikotarpio planas – tai dokumentas, kurį naudoja grupės PSA finansų valdyba norėdama pateikti grupės ateities rezultatų prognozes.

(70) taigi PSA investicijos būtų sumažintos 3,3 mlrd. EUR per metus – iki vidutiniškai 2,86 mlrd. EUR per metus. Didžiąją dalį (daugiau negu 80 proc.) šios sumažintos 1,3 mlrd. EUR sumos sudarys investicijos į Europoje vykdomą grupės veiklą, susijusią su automobiliais;

(71) Prancūzijos institucijų teigimu, sumažinus kapitalo išlaidas labai sumažėtų grupės PSA pajėgumas konkuruoti rinkoje. Papildomai sumažinusi tam tikras investicijas į MTTP ir kapitalo išlaidas, PSA taip pat patirtų kitą didelį neigiamą poveikį. Visų pirma labai sumažėtų grupės PSA pajėgumas:

a) tenkinti tam tikrų grupių klientų (ypač tų, kurie labai vertina asortimentui priklausančių transporto priemonių rezultatus ir technologijas, kurių grupė PSA nebekurs) lūkesčius;

b) reaguoti į konkurentų pokyčius;

c) vykdyti pramoninę tam tikrų patrauklių technologijų gamybą – grupė šias technologijas turės pirkti iš konkurentų ir taip mažės jos pelnas;

d) naudotis tam tikromis mokesčių paskatomis, pavyzdžiui, susijusiomis su CO_2, ir kt.;

(72) sumažinus šias investicijas visų pirma būtų:

— 2012 m. gruodžio 31 d. sustabdyta modelio „Citroën C6“ gamyba ir neatnaujintas modelis „Peugeot 607“ (E segmentas) (a);

— dvejais metais anksčiau (nuo 2015 m.) sustabdyta „Bipper“ ir „Nemo“ modelių transporto priemonių gamyba ir šios transporto priemonės neatnaujintos (B segmentas, mažos keliamosios galios krovininės transporto priemonės) (b);

— atsisakyta dyzelinių transporto priemonių, kurių variklių darbinis tūris didesnis negu 2 litrai (D segmentas) (c);

a) **Modelių „Citroën 6“ ir „Peugeot 607“ gamybos sustabdymas**

(73) šią kompensacinę priemonę sudarytų dvi dalys, susijusios su visu E segmentu:

— modelio „Citroën C6“ gamybos sustabdymas nuo 2013 m. (iš pradžių gamybą buvo numatyta sustabdyti 2016 m.) ir

— modelių „Citroën C6“ ir „Peugeot 607“ neatnaujinimas;

(74) aptariant vien pirmą dalį pažymėtina, kad, grupės PSA vertinimu, dėl šios dalies pagaminamų transporto priemonių sumažės 3 000 (per metus – 1 000), taigi per trejus metus apyvarta sumažės 90 mln. EUR. Modelis C6 priklauso E segmentui, kuris yra brangiausių transporto priemonių segmentas. Pagal grupės PSA vidaus įverčius 2013 m. šis segmentas sudarė 5,7 proc. Europos automobilių rinkos;

(75) Prancūzijos institucijų teigimu, neatnaujinus grupės brangiausių transporto priemonių labai sumažėtų užimama rinkos dalis. Naujausio modelio „Peugeot 607“ transporto priemonių per metus buvo galima parduoti apie 20 000, taigi apyvarta sumažės apie 500 mln. EUR. O naujausio modelio „Citroën C6“ transporto priemonių per metus buvo galima parduoti apie 7 000, taigi apyvarta sumažės apie 200 mln. EUR;

(76) įsipareigojimas neatnaujinti modelių „Citroën C6“ ir „Peugeot 607“ taikomas 2016–2018 m. Grupės PSA vertinimu, dėl šios priemonės dalies bus neparduota 40 500 transporto priemonių, taigi apyvarta sumažės 1,05 mlrd. EUR. Be to, neatnaujinusi šių modelių PSA nuo 2013 m. galėtų atsisakyti susijusių investicijų (paprastai nauja transporto priemonė kuriama trejus metus);

(77) Prancūzijos institucijų teigimu, ši kompensacinė priemonė turėtų netiesioginį poveikį – didelį neigiamą poveikį grupės PSA prekės ženklo įvaizdžiui. Pavyzdžiui, neturėdama E segmento modelių (ir (arba) pakankamai galingų variklių) grupė negalėtų dalyvauti tam tikruose konkursuose. Be to, grupei PSA pasitraukus iš E segmento taip pat sumažėtų jos tinkle besilankančių privačių asmenų, susidomėjusių brangiausių transporto priemonių pasiūla, ir tai trukdytų gaminti aukštesnei klasei priklausančias grupės prekių ženklų transporto priemones, taip pat ir B segmente (DS linija). Grupė PSA šį poveikį laiko neigiamu – ji negalėtų dalyvauti konkursuose, kuriuose reikalaujama per metus pateikti 2 000 transporto priemonių, todėl jos metinė apyvarta sumažėtų 30 mln. EUR (iš viso 180 mln. EUR už 12 000 transporto priemonių);

(78) apskritai grupė PSA vertina, kad dėl šios kompensacinės priemonės jos apyvarta sumažės 1,32 mlrd. EUR;

b) **„Bipper“ ir „Nemo“ modelių gamybos sustabdymas ir neatnaujinimas**

(79) „Bipper“ ir „Nemo“ modelių transporto priemonės – tai komercinės transporto priemonės, parduodamos dviem skirtingais pavadinimais. Siūlomą priemonę sudarytų dvi dalys:

— atsisakymas nuo 2017 m. atnaujinti „Bipper“ ir „Nemo“ modelių transporto priemones (t. y. pradėti gaminti naujos kartos transporto priemones) – PSA vertinimu, dėl šio atsisakymo grupės apyvarta sumažės 1 mlrd. EUR; ir

— dabartinių „Bipper“ ir „Nemo“ modelių transporto priemonių gamybos sustabdymas anksčiau numatyto laiko – nuo 2015 m. (iš pradžių buvo numatyta gamybą sustabdyti 2017 m.); vertinama, kad dėl šio sustabdymo apyvarta sumažės 560 mln. EUR;

(80) 2012 m. PSA pardavė 35 650 „Bipper“ ir „Nemo“ modelių transporto priemonių (16 678 „Bipper“ modelio lengvuosius automobilius ir komercines transporto priemones ir 18 972 „Nemo“ modelio transporto priemones (įskaitant ir lengvuosius automobilius, ir komercines transporto priemones); vidutinė vieneto apyvarta buvo 8 950 EUR, bendra apyvarta – 319 mln. EUR per metus;

(81) „Bipper“ ir „Nemo“ modelių komercinės transporto priemonės priklauso B segmentui (mažos keliamosios galios krovininės transporto priemonės, angl. LCV ([19])): 2012 m. šis segmentas sudarė 3,7 proc. Europos mažos keliamosios galios krovininių transporto priemonių rinkos. PSA užėmė 49 proc. šio segmento. 2012 m. grupė PSA pardavė 26 674 „Nemo“ ir „Bipper“ modelio komercines transporto priemones (rinkoje jų buvo parduota 54 514 vienetų). 2012 m. grupė PSA pardavė 8 976 lengvuosius automobilius (tai sudaro 10 proc. rinkos);

(82) Prancūzijos institucijų teigimu, pardavus šias transporto priemones grynojo pelno transporto priemonės naudojimo laikotarpiu nebūtų gauta, visų pirma dėl to, kad tik pradėti naudoti modeliai iš karto nėra pelningi. Taigi šios transporto priemonės taptų pelningos tik pradedant nuo pirmosios kartos;

(83) grupė PSA vertina, kad dėl šios kompensacinės priemonės apyvarta sumažės 1,56 mlrd. EUR;

c) **Dyzelinės transporto priemonės, kurių variklių darbinis tūris didesnis negu 2 litrai**

(84) šio kompensacinės priemonės pasiūlymo tikslas – atsisakyti transporto priemonių, kurių variklių darbinis tūris didesnis negu 2 litrai, gamybos atsižvelgiant į standartą EURO 6. Prancūzijos institucijų teigimu, grupė PSA turi pramoninių pajėgumų gaminti tokius variklius, visų pirma standartą EURO 6 atitinkantį variklį DW12. Kitaip negu jos konkurentai, grupė nenaudoja benzininių variklių, kurių darbinis tūris didesnis negu 2 litrai (jos naudojamų benzininių „turbo“ variklių darbinis tūris yra ne didesnis negu 1,6 litro). Taigi ši priemonė poveikį visų pirma turėtų D segmentui;

(85) 2012 m. grupės PSA lengvųjų automobilių pardavimas D segmente sudarė 1 proc. Europos rinkos (parduota 150 000 lengvųjų automobilių). Geriausiais veiklos metais grupė PSA yra pardavusi ne daugiau negu 30 000 lengvųjų automobilių, kuriuose įrengti didesnio negu 2 litrų darbinio tūrio varikliai. Grupė PSA įvertino, kad dėl priemonės lengvųjų automobilių skaičius per metus sumažės 10 000 – tai sudaro apie 20 proc. D segmento;

(86) remdamasi 2011 ir 2012 m. istoriniais dyzelinių lengvųjų automobilių, kurių variklių darbinis tūris didesnis negu 2 litrai, registravimo duomenimis PSA mano, kad didinant hibridinių dyzelinių lengvųjų automobilių, kuriuose įrengta įkraunamoji technologija, pasiūlą grupės PSA transporto priemonių, kuriose įrengti didesnio negu 2 litrai darbinio tūrio varikliai (arba tokio pat galingumo varikliai), skaičius padidėtų iki 30 000–40 000 vienetų. Prancūzijos institucijų teigimu, dėl šios priemonės automobilių skaičius per metus sumažėtų 10 000, o metinė apyvarta sumažėtų 200 mln. EUR;

2.4.5.2. ***„Sevelnord“ gamyklos pajėgumų atsisakymas konkurento naudai***

(87) pagal šią priemonę grupė PSA „Sevelnord“ gamyklos pajėgumų atsisakytų bendrovės „Toyota“ naudai. „Sevelnord“ gamykla buvo pastatyta 1988 m., plečiant bendrovės „Société Européenne de Véhicules Légers“ („Sevel“), kuri yra bendrai valdoma kartu su grupe „Fiat“ (toliau – bendroji įmonė), veiklą. 2011 m. šioje gamykloje dirbo 2 700 darbuotojų ir per dieną buvo pagaminama vidutiniškai 420 transporto priemonių („Peugeot 807“, „Citroën C8“, „Peugeot Expert“, „Citroën Jumpy“, „Fiat Scudo“). 2011 m. joje iš viso pagamintos 94 843 transporto priemonės;

([19]) Anglų kalbos termino „*Light Commercial Vehicles*“ santrumpa. Prancūzų kalba šis terminas yra„véhicule utilitaire léger“ (VUL) („mažos keliamosios galios krovininės transporto priemonės“).

(88) kai „Fiat“ pareiškė norą nutraukti su „Sevelnord“ gamykla susijusius partnerystės ryšius, kuriuos su grupe PSA ji palaiko bendrojoje įmonėje, PSA su „Toyota“ pasirašė bendradarbiavimo susitarimą, pagal kurį grupė PSA gamins mažos keliamosios galios krovinines transporto priemones, kuriomis „Toyota“ Europoje prekiaus kaip savo prekės ženklo transporto priemonėmis. Tai leis „Toyota“ mažesnėmis sąnaudomis pritraukti daug klientų;

(89) pagal šį susitarimą grupė PSA pirmiausia (nuo 2013 m. antrojo ketvirčio) tieks dabartiniam grupės asortimentui priklausančias mažos keliamosios galios krovinines transporto priemones „Peugeot Expert“ ir „Citroën Jumpy“ (pasiūla „G9“). Susitarime nurodoma, kad paskui taip pat bus bendradarbiaujama būsimos kartos transporto priemonių, kurias turi pagaminti grupė PSA, srityje (pasiūla „K0“);

(90) Prancūzijos institucijų teigimu, grupė PSA mano, kad, jeigu nebūtų sudarytas susitarimas su „Toyota“, grupė būtų galėjusi viena užtikrinti su mažos keliamosios galios krovininėmis transporto priemonėmis susijusios savo veiklos gyvybingumą. Taigi sutartis su „Toyota“ nebuvo būtina tam, kad šioje gamykloje būtų tęsiama veikla;

(91) Prancūzijos institucijos patikslina, kad ši priemonė padeda riboti grupės PSA dalyvavimą rinkoje, ir tai tiesiogiai naudinga jos konkurentams, nes:

a) grupė PSA bendrovės „Toyota“ naudai atsisako beveik 30 proc. „Sevelnord“ gamyklos gamybos pajėgumo;

b) pagal šį susitarimą pagrindinis konkurentas „Toyota“ gali patekti į rinką, kurioje iki šiol jis neveikė, ir išplėsti savo komercinių transporto priemonių asortimentą;

c) šiuo susitarimu bendrovei „Toyota“ suteikiamas neabejotinas tiesioginis konkurencinis pranašumas, nes pagal jį „Toyota“ gali gauti didelę dalį pelno, susijusio su susitarime nurodytomis transporto priemonėmis, pritraukti klientus rinkoje, kurioje bendrovė neveikia, ir padaryti juos lojalius;

d) ši priemonė susijusi su viena iš rinkų, kurios ypač didelę dalį užima grupė PSA (2011 m. Europoje ji užėmė 21 proc. šios rinkos);

(92) vertinama, kad dėl šios priemonės apyvarta sumažės 443 mln. EUR;

2.4.5.3. ***Atsisakymas kurti ir gaminti hibridinę įkraunamąją (angl. plug-in) technologiją***

(93) grupė PSA sumažintų užimamą rinkos dalį nutraukusi 2011 m. spalio 25 d. su BMW sudarytą susitarimą dėl bendrosios įmonės, kurios tikslas – kurti ir gaminti hibridinėms ir elektrinėms transporto priemonėms skirtą technologiją, įsteigimo;

(94) bendroji įmonė kūrė ir gamino visas elektrinei jėgos pavarai būtinas elektrines detales. Į šį projektą, pagal kurį 2011 m. pabaigoje Miuncheno MTTP centre buvo samdoma 400 bendradarbių, grupė PSA ir BMW investavo daugiau negu 100 mln. EUR. Bendrajai įmonei nutraukus veiklą, grupė PSA pasitrauktų iš hibridinių transporto priemonių, vadinamų „įkraunamosiomis“, segmento, nutraukusi su BMW sudarytą susitarimą dėl bendrosios įmonės (C segmentas);

(95) Prancūzijos institucijų teigimu, nutraukusi bendrosios įmonės veiklą grupė PSA galutinai pasitrauktų iš perspektyviu laikomo segmento ir iki 2016 m. atsisakytų galimybių užimti beveik 6 proc. rinkos. Grupė PSA taip pat nutrauktų susitarimą, dėl kurio jos prekės ženklui suteikiamas geresnis įvaizdis, susijęs su tuo, kad grupė yra BMW partnerė;

(96) grupės PSA pasitraukimas iš bendrosios įmonės, veikiančios kartu su BMW, turėtų dvejopą poveikį:

a) pirma, paskelbus apie hibridinės įkraunamosios technologijos atsisakymą būtų pakenkta grupės įvaizdžiui šiame segmente, todėl nuo 2013 m. tai turėtų poveikį grupės PSA dyzelinių hibridinių transporto priemonių pardavimui. Grupės PSA vertinimu, dėl šio poveikio per metus būtų parduodama 3 000 transporto priemonių mažiau (kaip pagrindą ji ima 10 proc. atitinkantį kiekį), taigi metinė apyvarta sumažėtų 60 mln. EUR;

b) antra, sustabdžius hibridinės įkraunamosios technologijos kūrimą (ją buvo numatyta pradėti kurti 2016 m.) transporto priemonių per trejus metus vidutiniškai sumažėtų 20 000, taigi apyvarta per metus vidutiniškai sumažėtų 400 mln. EUR;

(97) grupės PSA vertinimu, dėl šios priemonės poveikio apyvarta iš viso sumažėtų 1,56 mlrd. EUR;

2.4.5.4. ***Įsipareigojimas nustatyti BPF didžiausią skverbties normą***

(98) Prancūzijos institucijos numato įsipareigoti nustatyti didžiausią skverbties normą ([20]). Jų teigimu, pastaraisiais metais labai padidėjo tiek BPF, tiek jo konkurentų skverbties norma: būtent BPF skverbties norma nuo 27,5 proc. 2009 m. padidėjo iki 29,8 proc. 2012 m., o tuo pačiu laikotarpiu banko „RCI Banque SA“ ([21]) skverbties norma – nuo 30,0 proc. iki 35,0 proc., kaip nurodyta 6 lentelėje;

(99) Prancūzijos institucijos šį įsipareigojimą numato prisiimti visų pirma dėl to, kad, jų nuomone, kontroliuoti skverbties normą yra paprasta ir ši norma gali būti stebima remiantis viešaisiais šaltiniais;

(100) numatomas įsipareigojimas būtų skirtingas: vienoks 2013 m. ir kitoks 2014 ir 2015 m. Dėl 2013 m. būtų siūloma kiekvienoje Europos šalyje, kurioje veikia BPF (G10 segmentas ([22])), neviršyti 2012 m. H2 normos, prie kurios pridedamas lankstumo dydis – +1 skverbties balas;

(101) dėl vėlesnių laikotarpių Prancūzijos institucijos mano, kad atsižvelgiant į greitai vykstančius sektoriaus pokyčius reikia numatyti, kaip BPF įsipareigojimas keisis atsižvelgiant į šiuos pokyčius. Todėl n–1 metų BPF skverbties normą siūloma keisti, didžiausią n metų skverbties normą nustatant pagal tai, kaip n–1 metais keitėsi Europoje veikiančių BPF konkurentų skverbties norma. Tai leistų užtikrinti, kad BPF nebūtų vertinamas neatsižvelgiant į konkurencinės aplinkos, kurioje jis veikia, tendencijas;

(102) antai nuo 2013 m. gruodžio 31 d. įsipareigojama nustatyti su BPF veiklos G10 segmentu susijusią didžiausią n metų skverbties normą, kuri būtų lygi su tokiu pat segmentu susijusiai n–1 metų BPF skverbties normai, pakoreguotai atsižvelgiant į n–1 metų palyginamų segmentų skverbties normų pokytį; nurodoma, kad atliekant šį koregavimą BPF skverbties normos nebūtų galima sumažinti daugiau negu nustatyta mažiausia riba. Siūlomi palyginami segmentai – tai banko „RCI Banque SA“ Vakarų Europos segmentas ir bendrovės „Volkswagen Financial Services“ (VWFS) Europos segmentas. Tačiau siekiant apsisaugoti nuo nepastovių pokyčių konkurentų įmonėse ir atsižvelgti į BPF skverbties normą, kuri šiuo metu mažesnė negu jo konkurentų normos, būtų nustatyta didžiausios skverbties normos apatinė riba (32,4 proc.), atitinkanti 2012 m. antrąjį pusmetį nustatytą G10 segmento skverbties normą;

7 lentelė

Su naujomis transporto priemonėmis susijusi BPF skverbties norma pagal šalis ir didelius geografinius regionus (proc.)

	2012 m. H2 viršutinė norma*	Lankstumo dydis	Siūloma didžiausia norma*
Vokietija	[…]	+ 1,0	[…]
Austrija	[…]	+ 1,0	[…]
Belgija	[…]	+ 1,0	[…]
Italija	[…]	+ 1,0	[…]
Ispanija	[…]	+ 1,0	[…]
Nyderlandai	[…]	+ 1,0	[…]
Portugalija	[…]	+ 1,0	[…]
Šveicarija	[…]	+ 1,0	[…]
Prancūzija	[…]	+ 1,0	[…]
Didžioji Britanija	[…]	+ 1,0	[…]

([20]) Tai koeficientas, apskaičiuojamas transporto priemonių pardavimą, finansuojamą banko BPF paskolomis, siejant su visu grupės PSA pardavimu.

([21]) Bankas „RCI Banque SA“ yra bendrovės „Renault SAS“ patronuojamoji bendrovė, kurios 100 proc. akcijų priklauso „Renault SAS“. „RCI Banque“ finansuoja grupės „Renault“ ir grupės „Nissan“ prekių ženklų transporto priemonių pardavimą.

([22]) Vokietija, Austrija, Belgija, Italija, Ispanija, Nyderlandai, Portugalija, Šveicarija, Prancūzija, Didžioji Britanija.

	2012 m. H2 viršutinė norma*	Lankstumo dydis	Siūloma didžiausia norma*
G5 grupė ([1])	33,3	+ 1,0	34,3
M5 grupė ([2])	27,3	+ 1,0	28,3
G10 grupė ([3])	32,4	+ 1,0	33,4

([1]) G5 grupei priklauso šios šalys: Prancūzija, Vokietija, Italija, Ispanija ir Jungtinė Karalystė.
([2]) M5 grupei priklauso šios šalys: Belgija, Nyderlandai, Šveicarija, Austrija ir Portugalija.
([3]) G10 grupei priklauso dešimt šalių, nurodytų šioje lentelėje.

2.4.6. RESTRUKTŪRIZAVIMO SĄNAUDŲ IR JŲ FINANSAVIMO ĮVERTIS

(103) įvertintos restruktūrizavimo sąnaudos siekia 1 708,9 mln. EUR. Jos susijusios su šiomis numatomomis priemonėmis: gamybos veiklos One gamykloje, kurioje dirba 3 000 darbuotojų, sustabdymu 2014 m., gamybos sutelkimu naujoje vietoje Paryžiaus regione (Puasi) ir One gamyklos atgaivinimu. Šios sąnaudos 2012–2017 m. laikotarpiu įvertintos [400–500]* mln. EUR. Reno gamyklos pramonės įrenginių pritaikymo, dėl kurio 1 400 darbuotojų bus perkelta į kitas pareigas (iš viso dirba 5 600 darbuotojų), sąnaudos 2012–2017 m. laikotarpiu vertinamos [100–200]* mln. EUR. Pagal užimtumo ir kompetencijos valdymo planavimo planus Nr. 1 ir Nr. 2 (pranc. *Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences*, GPEC) pritaikant grupės PSA sistemas, 2012 ir 2013 m. iš viso bus patirta sąnaudų, kurios vertinamos [500–600]* mln. EUR. Pažymėtina, kad nėra atlikta lyginamoji planų GPEC Nr. 1 ir Nr. 2 ir restruktūrizavimo sąnaudų, susijusių su One ir Reno gamyklomis, analizė. Kitų priemonių sąnaudos, ypač susijusios su prekybos Europoje pertvarka ir koncesininkų tinkle dirbančių PSA darbuotojų skaičiaus mažinimu grupėje PCR („Peugeot Citroën Retail"), daugiausia Pietų Europoje, vertinamos [100–200] mln. EUR. Galiausiai PSA veiklos sąnaudos įgyvendinant projektą „50CO_2Cars" yra [300–400]* mln. EUR;

(104) siekdama finansuoti restruktūrizavimo sąnaudas, grupė PSA nuo 2012 m. pradžios įgyvendino turto pardavimo programą; pardavusi šį turtą grupė PSA gavo tokius išteklius:

a) 878 mln. EUR ([23]), 2012 m. gruodžio mėn. pardavusi „Gefco";

b) 449 mln. EUR, 2012 m. vasario mėn. pardavusi „Citer";

c) 628,7 mln. EUR, 2012 m. pardavusi nekilnojamąjį turtą (įskaitant registruotąją būstinę);

(105) Prancūzijos institucijų teigimu, šiuo metu grupė PSA yra sukaupusi 1,956 mlrd. EUR laisvų grynųjų pinigų, kurie bus reinvestuoti į grupės PSA restruktūrizavimą siekiant užtikrinti, kad būtų atkurtas jos finansinis pajėgumas;

(106) aptariant likvidumą pažymėtina, kad pagal susitarimą „New Club deal" grupei finansuoti restruktūrizavimo laikotarpiu privatūs bankai skiria 11,6 mlrd. EUR;

2.5. *BPF GYVYBINGUMO UŽTIKRINIMO PLANAS*

(107) Prancūzijos institucijų pateiktame plane yra nurodytos finansinės prognozės ir pateiktas BPF finansavimo iki 2015 m. pabaigos planas. Prancūzijos institucijų teigimu, BPF nuosavo kapitalo pajamingumas nuo 2014 m. bus [5–10]* proc., o 2016 m. – [10–20]* proc. Jos primena, kad pagal Komisijos sprendimų priėmimo praktiką nuosavo kapitalo pajamingumas, laikomas priimtinu siekiant įrodyti banko gyvybingumą, yra apie 8–12 proc.;

2.5.1. FINANSAVIMO PLANAS

(108) BPF numato ilgalaikį banko finansavimą, kuris 2012 m. pabaigoje buvo [0–5]* mlrd. EUR, iki 2015 m. pabaigos padidinti iki [5–10]* mlrd. EUR. Bankas taip pat išleido privatiems asmenims skirtą indėlių produktą, iš kurio gautas finansavimas pagal finansines prognozes 2015 m. būtų [800–900]* mln. EUR (palyginti su nuliniu finansavimu 2012 m. pabaigoje). Finansavimas, gautas iš pakeitimo vertybiniais popieriais ir eurais išreikštų vidutinės trukmės skolos vertybinių popierių (angl. *Euro Medium Term Note*, EMTN) emisijos, tuo pačiu laikotarpiu būtų mažesnis;

([23]) Pardavus turtą gauta suma atskaičius išlaidas yra 797 mln. EUR; prie jos pridedama 100 mln. EUR išimtinių dividendų ir iš jos išskaitoma 19 mln. EUR panaikinto pinigų srauto.

8 lentelė

BPF grynųjų pinigų būklė atsižvelgiant į restruktūrizavimą*

[…]*

(109) bendrame banko balanse, taigi ir nurodant finansavimo poreikį, numatyta, kad prognozės laikotarpiu grynųjų pinigų suma pamažu didės: nuo 27 186 mln. EUR 2012 m. pabaigoje iki [>28 000] mln. EUR 2015 m. pabaigoje;

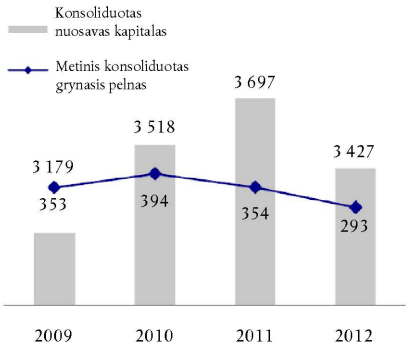
2.5.2. PELNINGUMAS IR MOKUMAS

(110) anksčiau BPF buvo pelningas bankas, kaip matyti iš pateikto 1 grafiko. 2012 m. pabaigoje kapitalizacijos norma, įvertinta taikant pagrindinio pirmojo lygio kapitalo (angl. *core tier 1* ([24])) koeficientą, buvo 13 proc.;

1 grafikas

BPF pelningumo istoriniai duomenys

NUOSAVAS KAPITALAS IR GRYNASIS PELNAS 2012 M. GRUODŽIO 31 D. (milijonais eurų)



(111) bankas numato, kad grupės restruktūrizavimo laikotarpiu toliau bus gaunamas pelnas, kaip nurodyta 9 lentelėje;

9 lentelė

BPF pelningumo prognozės

(%)

	2012 m.	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.
Nuosavo kapitalo grąža (angl. RoE)*	8,0	[4–6]	[6–8]	[8–10]	[10–12]	[10–12]

(112) iš pateiktos informacijos matyti, kad nutraukus BPF veiklą kreditoriai nepatirtų jokių nuostolių. Valdant banką taip, kad jo veiklos apimtis būtų laipsniškai mažinama, po trejų metų būtų galima išsaugoti grynųjų pinigų perteklių, kuris pagal nepalankiausią scenarijų siektų [1–3]*–[2–4]* mlrd. EUR, atsižvelgiant į taikomas nepalankiausias sąlygas;

(113) BPF turto išpirkimo terminas labai trumpas, vidutiniškai jis yra trumpesnis negu įsipareigojimų perėmimo terminas;

(114) banko rizikos kaina padidėjo nuo […]* 2011 m. iki […]* 2012 m. Blogos neapmokėtos sumos pamažu didėjo: nuo 3 proc. 2008 m. pabaigoje iki 4,2 proc. 2012 m. pabaigoje;

([24]) Koeficientas *core tier one* – tai mokumo koeficientas, pagal kurį galima įvertinti bankų mokumą. Jį taikant nuosavas kapitalas susiejamas su turimu turtu (įvertintu atsižvelgiant į riziką).

2.5.3. SKVERBTIES NORMA

(115) Prancūzijos institucijų teigimu, BPF, kurio skverbties norma, susijusi su grupės PSA automobilių pardavimu, 2012 m. buvo apie 29,8 proc., finansuoja didelę dalį grupės PSA pagamintų transporto priemonių paklausos ir labai daug prisideda prie jos komercinės veiklos ir viso automobilių sektoriaus finansavimo, pasitelkdamas koncesininkų tinklus ir klientus;

(116) jos nurodo, kad perspektyviniame plane daroma prielaida, jog iki 2017 m. skverbties norma toliau šiek tiek didės, palyginti su 2011 m. norma. Toks įvertis pagrįstas keliais veiksniais:

a) dalis įprastų bankų iš šio sektoriaus pamažu traukiasi, vykdydami atrankinį balanso valdymą dėl finansavimo ir kapitalo apribojimų, visų pirma susijusių su susitarimo „Bazelis III“ įsigaliojimu;

b) keičiasi vartotojų finansavimo poreikiai, Europoje labai sumažėjus perkamajai galiai;

c) šiuo metų palūkanų normos yra istoriškai mažos – tai skatina imti paskolas, kuriomis finansuojamas lengvųjų automobilių pirkimas, ir galiausiai

d) pastebima tendencija, kad lengvieji automobiliai tampa kasdienio vartojimo preke, panašia į ypač plataus vartojimo prekes (angl. „*commodity*“), – dėl to didėja finansavimo paskolomis apimtis ir įmokos mokamos kas mėnesį;

(117) 9 lentelėje nurodytas BPF skverbties normos pokytis pagal geografinį regioną ir segmentą (B, C, D, H ir komercinių transporto priemonių (KTP) segmentą) (AP reiškia „automobiliai „Peugeot“, AC – „automobiliai“ Citroën“);

10 lentelė

BPF skverbties norma pagal geografinį regioną, transporto priemonių segmentą ir prekės ženklą (proc.)

	AP			AC		
%	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.
Prancūzija						
B segmentas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C segmentas						
D segmentas						
H segmentas						
KTP						
Iš viso						
Didžioji Britanija						
B segmentas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C segmentas						

	AP			AC		
%	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.
D segmentas						
H segmentas						
KTP						
Iš viso						
Vokietija						
B segmentas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C segmentas						
D segmentas						
H segmentas						
KTP						
Iš viso						
Italija						
B segmentas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C segmentas						
D segmentas						
H segmentas						
KTP						
Iš viso						
Ispanija						
B segmentas	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
C segmentas						
D segmentas						
H segmentas						
KTP						
Iš viso						
Iš viso G5						
B segmentas	[28–33]	[31,6–36,6]	[33,1–38,1]	[26,5–31,5]	[29–34]	[34,4–39,4]
C segmentas	[20,4–25,4]	[21,6–26,6]	[22,7–27,7]	[18,9–23,9]	[25,5–30,5]	[29,1–34,1]

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

2.5.4. GRUPĖS PRIKLAUSOMUMAS

(118) Prancūzijos institucijų teigimu, BPF reitingas yra susijęs su PSA reitingu, kaip matyti iš glaudaus grupės ir banko obligacijų pajamingumo ryšio;

(119) kredito reitingų agentūros savo ataskaitose nurodė, kad grupės PSA ir BPF reitingai susiję, ir nustatė ne didesnį kaip dviejų punktų grupės ir grupės banko reitingų skirtumą ([25]). 2013 m. vasario 14 d. BPF reitingas buvo sumažintas iki neinvesticinio reitingo (angl. *non investment grade*);

2.6. *SKUNDAS*

(120) anoniminė skundo pateikėja mano, kad dėl Prancūzijos valstybės suteiktos garantijos bankas BPF PSA klientams ir koncesininkams galės siūlyti naudingesnes paskolų sąlygas negu tos, kurias gali pasiūlyti konkuruojančių automobilių gamintojų grupių bankai;

3. PRIEŽASTYS, DĖL KURIŲ PRADĖTA PROCEDŪRA

(121) sprendime pradėti procedūrą Komisija nurodė, kad jai kyla abejonių dėl toliau išvardytų priežasčių;

3.1. *BPF GYVYBINGUMO UŽTIKRINIMO PLANAS*

(122) Komisija pareiškė abejonių dėl BPF gyvybingumo užtikrinimo plano, kuris turi būti nagrinėjamas remiantis Bankų komunikatu, nes ji nebuvo tikra dėl visos grupės PSA gyvybingumo;

3.2. *GRUPĖS PSA RESTRUKTŪRIZAVIMO PLANAS*

(123) Komisijos nuomone, aptariant pramonės grupės restruktūrizavimo planą, kuris turi būti nagrinėjamas remiantis minėtomis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėmis, abejonių kyla dėl šių aspektų:

3.2.1. ABEJONĖS DĖL FINANSINIO PAJĖGUMO ATKŪRIMO

(124) Komisija norėjo gauti trečiųjų šalių pastabas dėl:

a) nustatytų prielaidų, susijusių su automobilių rinkos pokyčiais Europoje ir likusioje pasaulio dalyje, visų pirma dėl to, kad šios prielaidos yra gana konservatyvios;

([25]) Bendrovės „Moody's“ vertinimu, dėl bankui BPF suteiktos garantijos šis skirtumas šiuo metu yra trys punktai (angl. *notches*).

b) restruktūrizavimo priemonių, siūlomų siekiant užtikrinti grupės PSA finansinio pajėgumo atkūrimą;

c) projekto „50CO_2Cars“ indėlio atkuriant finansinį pajėgumą, visų pirma pastabas dėl to, ar šios investicijos į MTTP, kurių tikslas – pradėti įgyvendinti mokslinių tyrimų, susijusių su perėjimu prie pusiau hibridinių technologijų (angl. *mild-hybridation*), programą, dera atsižvelgiant į tai, kad kartu paskelbta apie hibridinės įkraunamosios technologijos (angl. *hybride plug-in*) atsisakymą (kaip nurodyta, grupė šią technologiją yra įvaldžiusi);

3.2.2. ABEJONĖS DĖL KOMPENSACINIŲ PRIEMONIŲ

(125) Komisija norėjo gauti trečiųjų šalių pastabas dėl siūlomų priemonių laikymo kompensacinėmis priemonėmis pagal minėtas Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires, šių priemonių skaičiaus ir tinkamumo atsižvelgiant į konkurencijos iškraipymo riziką suteikus pagalbą;

4. **PRANCŪZIJOS PASTABOS DĖL SPRENDIMO PRADĖTI PROCEDŪRĄ**

4.1. *DĖL PAGALBOS SUMOS*

(126) Prancūzijos institucijos mano, kad pagalbos suma negali atitikti garantijos nominalios sumos, kad BPF emisijos neabejotinai bus vykdomos nustačius likvidumo ir kintamos rizikos priemoką, kuri tikrai bus didesnė negu 24 baziniai punktai, nustatyti vykdant emisiją, kurią buvo galima vykdyti suteikus sanavimo pagalbą, ir kad bazinis laikotarpis, taikomas siekiant atsižvelgti į BPF istorinį pajamingumą, turėtų būti trys mėnesiai;

(127) Prancūzijos institucijų teigimu, abi kartu taikomos sąlygos, dėl kurių galima vertinti, kad pagalbos suma yra tokio pat dydžio kaip ir suma, kuriai taikoma garantija, t. y. kad labai tikėtina, jog skolininkas negalės grąžinti paskolos, kuriai taikoma garantija, ir kad yra susidariusios išimtinės aplinkybės, šiuo atveju nėra įgyvendintos. Todėl pagalbos suma, kuri yra valstybės garantijos dalis, – tai visų dėl garantijos patirtų finansavimo išlaidų bei pačios garantijos ir visų finansavimo išlaidų, kurias įmonė būtų patyrusi nesuteikus garantijos, skirtumas;

(128) Prancūzijos institucijos taip pat teigia, kad prielaida, jog BPF patirs apie 40 bazinių punktų dydžio papildomų išlaidų, yra pagrįsta. Iš tikrųjų 2013 m. kovo 25 d. BPF emisiją vykdė ypač palankiomis rinkos sąlygomis. Vykdant šią emisiją nustatyti skirtumai, palyginti su keičiamoji iždo obligacija (24 baziniai punktai), yra istoriškai maži. Prancūzijos institucijos mano, kad, pavyzdžiui, investuotojai paprastai turėtų prašyti didesnio atlygio iš automobilių sektoriuje veikiančio grupės banko negu iš viešųjų įstaigų, tokių kaip UNEDIC ([26]) ir CADES ([27]), juo labiau kad šio tipo sandoriams pasirašyti su CADES arba UNEDIC investuotojai naudojasi tam skirtomis linijomis, o operacijai su BPF vykdyti šiomis linijomis nebūtinai naudojasi;

(129) galiausiai tikrą BPF obligacijų pajamingumą rinkose geriausiai galima nustatyti remiantis Prancūzijos institucijų nurodytu baziniu laikotarpiu (2012 m. liepos 12 d.–spalio 16 d.), atsižvelgiant į grupės PSA patirtus sunkumus, o ne į skelbimą apie valstybės garantiją;

4.2. *DĖL BPF GYVYBINGUMO*

(130) Prancūzijos institucijos atkreipia dėmesį į Komisijos nuomonę, kad BPF neturi nei mokumo, nei pelningumo problemų ir kad jo likvidumo problema atsirado tik dėl to, kad bankas susijęs su grupe PSA;

(131) tačiau jos nori pateikti šias pastabas:

a) Prancūzijos institucijų teigimu, BPF balansas ir toliau didės nedaug, atsižvelgiant į tikėtiną infliaciją. Balansas didės dėl to, kad blogės makroekonominės sąlygos ir vartotojai dažniau ims paskolas transporto priemonių pirkimui finansuoti;

b) atsakydamos į Komisijos argumentą, jog reikėtų užtikrinti, kad BPF nefinansuotų blogų paskolų siekdamas dirbtinai didinti grupės PSA apyvartą, Prancūzijos institucijos primena, kad:

([26]) Nacionalinė tarpšakinė užimtumo pramonės ir prekybos sektoriuose sąjunga (pranc. *Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce*).

([27]) Socialinės skolos grąžinimo fondas (pranc. *Caisse d'amortissement de la dette sociale*).

— vienintelis su BPF susijusios kompensacinės priemonės tikslas yra sumažinti banko konkurencinių veiksmų intensyvumą ir užimamą rinkos dalį;

— pastaraisiais trejais metais neveiksnių paskolų (angl. *non performing loans*) procentas (apie 4 proc.) keitėsi nedaug;

— BPF savo rizikos politiką nustato savarankiškai, prižiūrimas Rizikos ribojimo priežiūros institucijos.

Prancūzijos institucijų teigimu, kadangi blogų paskolų procentą atidžiai stebi kredito reitingų agentūros ir BPF audito komitetas, bet koks banko rizikos politikos pakeitimas yra neįmanomas;

4.3. *DĖL GRUPĖS PSA FINANSINIO PAJĖGUMO ATKŪRIMO*

4.3.1. DĖL NUSTATYTŲ PRIELAIDŲ, SUSIJUSIŲ SU RINKOS POKYČIAIS

(132) visų pirma Prancūzijos institucijos mano, kad grupės PSA prognozių negalima paneigti nei remiantis pirmojo 2013 m. ketvirčio rinkos pokyčiais, nei numatytų ir galiausiai pasiektų 2012 m. rezultatų tariamu skirtumu;

(133) Prancūzijos institucijų teigimu, grupė PSA numatė, kad 2013 m. pardavimo apimtis toliau mažės; kaip ir institutas „IHS Global Insight“, grupė vertina, kad 2012–2013 m. užimama rinkos dalis *in fine* sumažės 4 proc.;

(134) Prancūzijos institucijos pateikė atnaujintas finansines prognozes, pagrįstas ne tokiomis optimistinėmis prielaidomis kaip sprendimo pradėti procedūrą 54–58 konstatuojamosiose dalyse apibūdintos prognozės. Šiose sprendimo pradėti procedūrą konstatuojamosiose dalyse apibūdinta strateginė kryptis lieka nepakitusi;

(135) prognozės buvo pakeistos institutui „IHS Global Insight“ atnaujinus 30 Europos šalių rinkos pokyčių prognozes; šie pokyčiai atsispindi automobilių sektoriaus apyvartoje, kuri prognozės laikotarpiu yra mažesnė;

(136) taip pat buvo atnaujintas nepalankus scenarijus, pagal kurį grupė PSA nuo 2013 m. per metus Europoje parduotų 100 000 papildomų transporto priemonių mažiau (palyginti su vidutinio lygio scenarijumi);

11 lentelė

Europos rinkos dydis pagal instituto „IHS Global Insight“ prognozes ir PSA užimama rinkos dalis

	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.
Europos rinkos (30 Europos šalių) dydis, kurį 2013 m. balandžio mėn. numatė „IHS Global Insight“ (tūkstančiais transporto priemonių)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
PSA užimama Europos rinkos dalis*	[10–14] %	[10–14] %	[10–14] %	[9–13] %	[9–13] %

12 lentelė

Prognozuojama grupės PSA apyvarta (milijonais eurų)

	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.
Vidutinio lygio scenarijus, pateiktas sprendime pradėti procedūrą*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]
Atnaujintas vidutinio lygio scenarijus*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[59 000–64 000]	[60 000–65 000]
Atnaujintas nepalankus scenarijus (skirtumas – 100 000 mažiau per metus parduodamų transporto priemonių)*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–70 000]	[60 000–65 000]

13 lentelė

Prognozuojama automobilių padalinio apyvarta (milijonais eurų)

	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.
Vidutinio lygio scenarijus, pateiktas sprendime pradėti procedūrą*	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]
Atnaujintas vidutinio lygio scenarijus*	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]
Atnaujintas nepalankus scenarijus (skirtumas – 100 000 mažiau per metus parduodamų transporto priemonių)	[35 000–40 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]

(137) atnaujinus grynųjų pinigų prognozes, buvo sumažinti su veikla susiję grynųjų pinigų srautai, o su investicine veikla susiję grynųjų pinigų srautai lieka nepakitę. Todėl numatyta skola […]* yra didesnė negu sprendime pradėti procedūrą prognozuota skola, o pagal vidutinio lygio scenarijų numatyta skola didesnė negu skola, kuri anksčiau nurodyta nepalankiame scenarijuje;

(138) grynosios skolos prognozes PSA taip pat pateikė pačių nepalankiausių sąlygų scenarijuje, pagal kurį grupė PSA nuo 2013 m. Europoje per metus parduotų 200 000 papildomų transporto priemonių mažiau, palyginti su vidutinio lygio scenarijumi. Įvairiuose scenarijuose nurodyti grynosios skolos dydžiai pateikti 14 lentelėje. Iš PSA pateiktų skaičių matyti, kad esant nepalankioms sąlygoms, kai parduodama 100 000 transporto priemonių mažiau, grynoji skola […]* per metus padidėja [200–400]* mln. EUR;

14 lentelė

Grynosios skolos […]* dydis milijonais eurų

	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.
Vidutinio lygio scenarijus, pateiktas sprendime pradėti procedūrą	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Atnaujintas vidutinio lygio scenarijus	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.
Atnaujintas nepalankus scenarijus (skirtumas – 100 000 mažiau per metus parduodamų transporto priemonių)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Atnaujintas pačių nepalankiausių sąlygų scenarijus (skirtumas – 200 000 mažiau per metus parduodamų transporto priemonių)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(139) be to, Prancūzijos institucijos mano, kad siekiant pagrįsti grupės PSA ilgalaikio finansinio pajėgumo atkūrimo prielaidas reikėtų remtis ne grupės apyvarta, o einamosiomis veiklos pajamomis. 2012 m. lapkričio 6 d. vykusiame stebėtojų tarybos posėdyje buvo įvertinta, kad šios pajamos sumažėjo [1 000–2 000]* mln. EUR, o galutinės pajamos – 1 504 mln. EUR (taigi skirtumas mažesnis negu [0–3] proc.);

(140) Prancūzijos institucijos taip pat mano, kad rinkos pokyčių prognozės, kuriomis remiasi grupė PSA, yra ypač atsargios, o analitikų skaičiai, kuriais grindžiami Komisijos argumentai, suskaidyti ir ginčytini;

(141) iš tikrųjų visos suinteresuotosios šalys mano, kad rinkoje yra pasiekta žemiausia riba ir nuo šiol rinka gali tik kilti. Apskritai naujausiose analizėse ([28]) pabrėžiama, kad artimiausiais metais makroekonominės sąlygos Europoje gerės. Prancūzijos institucijų teigimu, šis gerėjimas neabejotinai turi daryti poveikį automobilių sektoriui;

(142) galiausiai Prancūzijos institucijos mano, kad atrinkdama finansų analitikų vertinimus Komisija vykdė nereprezentatyvią atranką, atmetusi į grupės PSA pateiktas prognozes panašius vertinimus. Bet kokiu atveju Prancūzijos institucijos nesutinka su tuo, kad siekiant įvertinti vidutinės trukmės laikotarpio restruktūrizavimo planą būtų naudojamasi finansų analizėmis. Iš tikrųjų jos mano, kad finansų analitikai konsultuoja vertybinių popierių pirkimo arba pardavimo klausimais, atsižvelgdami į nustatytą orientacinę kainą. Jie neskiria daug dėmesio nei numatyto pardavimo apimčiai, nei apyvartos įverčiui. Taigi labai dažnai šie vertinimai yra nesusiję su esminiais ekonomikos pagrindais;

(143) todėl Prancūzijos institucijos mano, kad siekdamos įgyvendinti restruktūrizavimo planą jos gali teisėtai remtis instituto „IHS Global Insight“ prognozėmis, kurioms taikomas nepalankiausių sąlygų veiksnys, ir neatsižvelgti į finansų analitikų prielaidas;

(144) galiausiai Prancūzijos institucijos pabrėžia, kad privačiajame sektoriuje tikimasi, jog grupės PSA finansinis pajėgumas bus atkurtas. Visų pirma šie lūkesčiai atsirado dėl to, kad buvo sustiprinta PSA ir GM sąjunga, 2012 m. gruodžio 20 d. pasirašius galutinius susitarimus dėl trijų su transporto priemonėmis susijusių projektų ir pirkimo srityje veikiančios bendrosios įmonės įsteigimo. Be to, tai, kad BPF gavo 11,6 mlrd. EUR bankų skirtą finansavimą, įrodo, jog rinkos dalyviai tiki, kad ateityje padėtis gerės. Galiausiai BPF atliktos naujausios pakeitimo vertybiniais popieriais operacijos rodo, kad rinkoje nėra priešiško požiūrio į automobilių veiklos keliamą riziką;

4.3.2. DĖL GRUPĖS PSA PAJĖGUMŲ NAUDOJIMO RODIKLIŲ IR JOS VYKDOMOS PARDAVIMO VEIKLOS ĮVAIRINIMO

(145) Prancūzijos institucijos mano, kad Komisijos abejonės dėl naudojimo rodiklių yra nepagrįstos, nes pareiškus jas neatsižvegta į One gamyklos uždarymą, dėl kurio, Prancūzijos institucijų teigimu, galima kompensuoti grupės PSA konkurencingumo trūkumą B segmente. Kadangi grupė PSA šiame segmente patiria labai didelę konkurenciją, gamyklos uždarymas yra ypač svarbus siekiant atkurti jos finansinį pajėgumą;

([28]) 2013 m. balandžio mėn. analizės „Pasaulio ekonomikos perspektyvos“ (pranc. *Perspectives de l'économie mondiale)* 1 ir 2 skyriai.

(146) Prancūzijos institucijų nuomone, grupė PSA ėmėsi visų priemonių, būtinų siekiant įgyvendinti jos tikslą 2015 m. 50 proc. parduodamos produkcijos parduoti ne Europoje: Kinijoje buvo atidaryta trečia gamykla ir sudarytos naujos koncesijos sutartys, atnaujintas Lotynų Amerikoje parduodamų transporto priemonių asortimentas, pradėti gaminti du modeliai, konkrečiai skirti parduoti ne Europoje, ir galiausiai sudarius sąjungą su GM sukurta bendra programa, pagal kurią B segmentui priklausančiomis transporto priemonėmis prekiaujama Europoje ir likusioje pasaulio dalyje, taip pat bendrai kuriami naujos kartos nedideli ekonomiški benzininiai varikliai ir transporto priemonių projektai Lotynų Amerikoje, Rusijoje ir kitose augančiose rinkose;

4.3.3. DĖL PROJEKTO „50CO_2CARS“ INDĖLIO ATKURIANT GRUPĖS PSA FINANSINĮ PAJĖGUMĄ

(a) **Dėl projekto „50CO_2Cars“ derėjimo su grupės PSA restruktūrizavimo planu**

(147) Prancūzijos institucijos pabrėžia, kad su MTTP susijusių didelių pastangų įgyvendinant projektą „50CO_2Cars“ tikslas – įvaldyti technologiją, dėl kurios gerėja dyzelinio variklio aplinkosauginio ir energijos vartojimo efektyvumo rezultatai. Šiomis aplinkybėmis MTTP projektas padeda įgyvendinti strategiją, dėl kurios pakinta nustatyta dyzelinių transporto priemonių pardavimo apimties mažėjimo tendencija;

(148) šiuo metu dyzelinės transporto priemonės yra svarbus grupės PSA pajamų šaltinis: 2012 m. [60–80]* proc. PSA Europoje parduotų transporto priemonių buvo įrengtas dyzelinis variklis. PSA turi ištobulintą pramoninę įrangą, gerą prekės ženklo įvaizdį ir iš šio tipo transporto priemonių gauna didelį pelną (didesnį negu iš benzininiais varikliais varomų transporto priemonių). Tačiau dabartinės aplinkybės grupei yra nepalankios: Europoje pamažu blogėja dyzelinių transporto priemonių įvaizdis ir keičiami teisės aktai bei standartai (EURO VI), o dėl tokio keitimo grupė gali patirti atitinkamų su dyzelinėmis transporto priemonėmis susijusių papildomų išlaidų (palyginti su benzinu varomomis transporto priemonėmis), todėl gali būti padarytas neigiamas poveikis dyzelinių transporto priemonių pardavimui, juo labiau kad iki šiol įgyvendinta strategija, pagal kurią prie standartų prisitaikoma mažinant variklio dydį (angl. *downsizing* ([29])), yra nebeveiksminga ir kad tam tikros valstybės arba vietos valdžios institucijos numato įdiegti dyzelinėms transporto priemonėms nepalankią mokesčių sistemą. PSA vertinimu, vietoj dyzelinių transporto priemonių Europos rinkoje parduodant benzinu varomas transporto priemones pelnas sumažėtų apie [500–700]* mln. EUR. Mažėjant namų ūkių perkamajai galiai ir vartotojams vis labiau rūpinantis ekologija, svarbiausias grupės PSA tikslas yra išlaikyti konkurencingumą ir išsaugoti įvaizdį, susijusį su dyzelinių transporto priemonių prekės ženklu (palyginti su benzinu varomomis transporto priemonėmis). Kadangi dėl dabartinės hibridinių dyzelinių transporto priemonių kainos šių transporto priemonių negalima platinti dideliais kiekiais, būtina daug investuoti į MTTP, kad šią technologiją galėtų įsigyti kuo daugiau asmenų. Todėl įgyvendinant projektą „50CO_2Cars“, kuriuo užtikrinama, kad dyzelinas vėl taptų konkurencingas, ir grąžinamas geras dyzelino įvaizdis, galima, kaip teigia Prancūzijos institucijos, padėti atkurti finansinį pajėgumą, išlaikant ne tik grupės PSA dyzelinių transporto priemonių pardavimo apimtį, bet ir gamintojo pelną. Be to, jeigu pramoninės gamybos planas būtų įgyvendintas sėkmingai, dėl technologijos, sukurtos įgyvendinant projektą „50CO_2Cars“, besivystančioje rinkoje iki 2020 m. atsirastų didelių augimo galimybių. Galimybė įgyvendinus restruktūrizavimo planą gauti naudos galimose prekybos pusiau hibridinėmis dyzelinėmis transporto priemonėmis rinkose leistų užtikrinti apyvartos didėjimą, nes veikla būtų įvairinama plečiant ją į perspektyvų segmentą, kuris yra pagrindinis grupės taikinys (dideliais kiekiais gaminamos transporto priemonės);

(149) aptardamos būtinybę investuoti Prancūzijos institucijos investicijų mažinimą, kuris siūlomas „*kaip kompensacinė priemonė*“ ir kuriuo siekiama mažinti su valstybės pagalba susijusio konkurencijos iškraipymo mastą, atskiria nuo investicijų į MTTP, kurios įmonei būtinos siekiant „*atkurti ilgalaikį finansinį pajėgumą*“, išlaikymo. Prancūzijos institucijos pabrėžia, kad Komisija, vykdydama savo sprendimų priėmimo praktiką, ne kartą yra leidusi atkuriant įmonės finansinį pajėgumą į rinką išleisti naujų produktų, kad būtų užtikrintas apyvartos didėjimas ([30]);

(150) institucijos paaiškina, kad, jeigu projektui „50CO_2Cars“ nebūtų suteikta konkreti valstybės pagalba, pagal restruktūrizavimo planą PSA būtų priversta įgyvendinti „priešingos padėties“ projektą. Grupė, kuri nepajėgi visų technologinių kliūčių įveikti viena, nevykdydama galimo bendradarbiavimo su projektui „50CO_2Cars“ įgyvendinti numatytais partneriais, turėtų riboti savo investicijas *a minima* siekdama užtikrinti vien tai, kad jos dyzeliniai varikliai atitiktų pakeistus teisės aktus. Šiuo klausimu Prancūzijos institucijos pabrėžia, kad įsikišus valdžios institucijoms grupei PSA būtų ne tik skirtas finansinis įnašas projektui „50CO_2Cars“ įgyvendinti, bet ir, priešingai, grupė galėtų suburti partnerių (pramonės sektoriaus atstovų, asociacijų, mokslinių tyrimų laboratorijų ir pan.) konsorciumą; darnios šių partnerių pastangos būtinos siekiant pašalinti technologines kliūtis, dėl kurių negalima

([29]) Mažinamas išmetamas CO_2 kiekis, gaminant mažesnius variklius ir numatant pritaikytą turbokompresorių.

([30]) 2004 m. gruodžio 1 d. Komisijos sprendimo byloje *Bull*, C-504/03, 51 konstatuojamoji dalis; 2004 m. vasario 18 d. Komisijos sprendimo byloje *Bankgesellschaft Berlin AG*, C-28/02, 236 konstatuojamoji dalis; 2001 m. liepos 3 d. sprendimo byloje *Babcock Wilcox Espana SA*, C-33/98, 98 konstatuojamoji dalis.

kurti pigių dyzelinių hibridinių transporto priemonių. Jų teigimu, visiškai tikėtina, kad, jeigu nebūtų leista teikti valstybės pagalbos grupei PSA, vadovaujančiai projekto „50CO_2Cars“ įgyvendinimui, ne tik šiai grupei, bet ir visiems jos partneriams kiltų abejonių dėl šio projekto įgyvendinimo. Dėl „priešingos padėties“ strategijos, pagal kurią dyzelinis variklis pakeičiamas benzininiu, būtų patirta papildomų išlaidų, ir įgyvendinant šią strategiją pramoninės rizikos kaina būtų didelė: būtų atsisakyta atlikti dyzelinio variklio tyrimus, pereinamuoju laikotarpiu sumažėtų pardavimo apimtis, ištekliai (beje, reikalingi finansiniam pajėgumui atkurti) būtų naudojami grupės gamybos bazei pritaikyti ir jos apimčiai pakeisti siekiant gaminti benzininius variklius;

(151) iš esmės Prancūzijos institucijos mano, kad projektas „50CO_2Cars“ yra būtinas siekiant užtikrinti tiek tai, kad grupės PSA pagrindinė pramoninė veikla (dyzelinių transporto priemonių gamyba) ir toliau būtų pelninga, tiek tai, kad grupės finansinis pajėgumas būtų atkurtas galutinai, skatinant jos augimą įvykdžius restruktūrizavimą (naujas pelningų naujoviškų transporto priemonių asortimentas). Todėl šios investicijos į MTTP visiškai dera su restruktūrizavimo plano tikslais;

(b) **Dėl Komisijos abejonių, pareikštų sprendime pradėti procedūrą**

(152) atsižvelgiant į sprendimą pradėti procedūrą Prancūzijos institucijoms susidaro įspūdis, kad remdamasi teiginiu, jog, kaip tvirtinama, grupė PSA atsilieka MTTP srityje, Komisija mano, kad projektas „50CO_2Cars“ „grupės PSA finansiniam pajėgumui atkurti gali būti reikalingas tik tiek, kiek dėl jo grupė gali kompensuoti atsilikimą MTTP srityje, palyginti su jos konkurentais“. Prancūzijos institucijos nesutinka su pačiu tokios analizės principu;

a) pirma, Prancūzijos institucijos pakartoja, kad projektas „50CO_2Cars“ gali padėti atkurti grupės finansinį pajėgumą: būtų atkurtas įvaizdis, kad dyzelinės transporto priemonės yra ekologiškos, iš naujo skatinamas vartojimas (hibridinės transporto priemonės būtų įperkamos kuo platesniam asmenų ratui), įgyvendinus restruktūrizavimo planą būtų sukurtas augimo rezervas;

b) antra, dėl su MTTP susijusių struktūrinių sunkumų (pranešime nurodyta, kad šiais sunkumais galima paaiškinti tam tikrus grupės PSA patirtus sunkumus) vėluojama standartizuoti detales, todėl mažėja MTTP srityje vykdomų veiksmų našumas, palyginti su konkurentų veiksmais šioje srityje (masto poveikis). O įgyvendinant projektą „50CO_2Cars“ kaip tik būtų galima išspręsti šią problemą, nes:

— pirma, pagal projektą „50CO_2Cars“ būtų geriau standartizuojamos tam tikros automobilių detalės, ypač jėgos pavara;

— antra, dėl projekto „50CO_2Cars“ įgyvendinimo sąlygų padidėtų grupės PSA MTTP srityje vykdomų veiksmų našumas, ypač dėl sąveikos, atsirandančios derinant darbus su įvairiais partneriais, taip pat dėl to, kad pagalbą suteikusios valdžios institucijos vykdytų stebėseną;

c) trečia, Prancūzijos institucijos visų pirma priekaištauja, kad sprendimo pradėti procedūrą 169 konstatuojamojoje dalyje Komisija tariamai taiko kriterijų, kuris yra „teisiniu požiūriu novatoriškas“ ir pagrįstas grupės PSA atsilikimu MTTP srityje. Jos mano, kad jau pateiktų argumentų užtenka siekiant įrodyti teigiamą projekto „50CO_2Cars“ indėlį atkuriant grupės PSA finansinį pajėgumą. Todėl jos tik papildomai aptaria klausimą, ar šiuo atveju toks kriterijus yra įgyvendintas:

i) *Atsilikimas technologijų srityje, diegiant hibridines technologijas*

(153) Prancūzijos institucijų teigimu, šis atsilikimo MTTP srityje kriterijus yra tenkinamas dėl tokių trijų priežasčių:

a) pirmiausia jos nurodo, kad trys projekto „50CO_2Cars“ technologinės dalys yra susijusios su technologinėmis sritimis, kuriose grupė PSA atsilieka:

— dyzelinių transporto priemonių srityje ji atsilieka diegdama technologijas, dėl kurių varikliai suvartoja mažiau degalų. O projektas „50CO_2Cars“ kaip tik šią sritį ir apima;

— pavarų srityje grupė PSA atsilieka įrengdama dvigubos sankabos pavaras (vadinamąsias DCT sankabas, angl. *dual clutch transmissions*), visų pirma dėl to, kad paprastai pirmenybę ji teikia rankinėms arba automatinėms pavarų dėžėms, vadinamosioms BVMP, nors ši technologija komerciniu požiūriu nėra tokia konkurencinga kaip jos konkurentė. Todėl įgyvendinusi projektą „50CO_2Cars“ įmonė galėtų kompensuoti atsilikimą dviejose srityse, susijusiose su DCT pavara ir elektrine DCT pavara;

— hibridinių sistemų srityje grupė PSA atsilieka įvaldydama įperkamas hibridines technologijas, pakankamai plačiai naudojamas, kad būtų galima vykdyti masinę jų gamybą. O konkuruojantys gamintojai, tokie kaip „Toyota“, „Honda“ arba VAG ([31]), yra įvaldę (arba netrukus įvaldys) plačiai naudojamas, taigi geriau prie masinio vartojimo rinkos pritaikytas hibridines technologijas. Šiuo klausimu Prancūzijos institucijos patvirtina pirminę Komisijos analizę (pateiktą sprendimo pradėti procedūrą 187 konstatuojamojoje dalyje), kad dabartinės mikrohibridinės technologijos ([32])„Stop & Start“ neužtenka norint pasiekti *„technologinę ribą mažinant išmetamą CO_2 kiekį“*), – kad ši riba būtų pasiekta, reikia įvaldyti pusiau hibridinę ir (arba) visiškai hibridinę (angl. *mild– hybrid* ir *full–hybrid*) technologiją. Todėl projekto „$50CO_2$Cars“ tikslas iš tikrųjų yra kompensuoti technologinį atsilikimą hibridinių sistemų srityje;

b) antra, Prancūzijos institucijos mano, kad įgyvendinusi projektą „$50CO_2$Cars“ grupė PSA savo atsilikimą galėtų kompensuoti pašalinusi tam tikras technologines kliūtis, susijusias su hibridinėmis technologijomis:

— naudojant dyzelinius variklius, sukurtus įgyvendinant projektą „$50CO_2$Cars“, būtų galima užtikrinti, kad B segmente išmetamas CO_2 kiekis pasiektų [50–70]* g/km (variklių galingumas – 40–70 kW), įskaitant vien technologijos „Stop & Start“ naudojimą, todėl PSA iki 2017–2018 m. į pasiūlą galėtų įtraukti mažai degalų suvartojančias dyzelines transporto priemones, kurių išmetamas teršalų kiekis būtų panašus į grupės konkurentų Europos rinkoje;

— naudojant pažangią elektrinę dvigubos sankabos pavarą eDCT būtų galima užtikrinti didžiausią hibridinės jėgos pavaros energijos vartojimo efektyvumą, ši pavara taip pat būtų suderinama su plataus spektro įvairių elektrinių mechanizmų galingumu. Vykdydama standartizavimą grupė PSA galėtų kompensuoti savo atsilikimą technologijų srityje;

— galiausiai aptariant hibridinę sistemą pažymėtina, kad įgyvendinus projektą „$50CO_2$Cars“ dėl dviejų veiksnių – labai mažo energijos kiekio (baterijos ir galios elektronika) ir efektyviausios mechaninės struktūros (elektrinio mechanizmo ir jėgos pavaros sujungimas) – nebebūtų patiriama dabartinių sąnaudų. Be to, standartizavus hibridinę sistemą būtų galima pagaminti daugiau transporto priemonių, todėl būtų daugiau galimybių jų įsigyti B segmente;

c) pagaliau Prancūzijos institucijos aptaria galimą strateginės krypties pakeitimą, kai įgyvendinant projektą „$50CO_2$Cars“ kartu būtų atsisakyta hibridinės įkraunamosios technologijos. Šiuo klausimu jos pabrėžia, kad abi technologijos (pusiau hibridinė ir įkraunamoji) yra nevienodai svarbios ir turi nevienodą poveikį prekybai. Dėl savo kainos įkraunamoji technologija ([33]) tampa panaši į liukso klasės transporto priemonių segmentą (tai turi didelį poveikį, susijusį su prekės ženklo įvaizdžiu, visų pirma verslo klientams (angl. *corporate*), o pusiau hibridinė technologija, kuri yra įperkama, gali būti skirta daugeliui socialinių grupių (joms priklausantys asmenys gauna nedideles ir vidutines pajamas), taigi naudojant ją galima patenkinti didesnės dalies grupės klientų poreikius. Prancūzijos institucijos pabrėžia, kad šie du technologiniai sprendimai nėra tarpusavyje nesuderinami ir kad grupė PSA iš pradžių norėjo įgyvendinti juos abu, siekdama liukso klasės hibridines transporto priemones, kuriose įrengta įkraunamoji technologija, B ir C segmentuose parduoti kartu su įperkamomis hibridinėmis transporto priemonėmis. Todėl pagal kompensacinę priemonę atsisakius hibridinės įkraunamosios technologijos ne pakeičiama strateginė kryptis, o sustabdoma komerciniu požiūriu perspektyvi veikla, netrukdanti atkurti grupės finansinio pajėgumo. Dėl projekto „$50CO_2$Cars“ pažymėtina, kad jis visas yra restruktūrizavimo plano dalis, todėl Prancūzijos institucijos mano, kad restruktūrizavimo plane pasiūlyta hibridizavimo strategija yra visiškai nuosekli;

ii) *Priemonių, taikomų siekiant įgyvendinti projektą „$50CO_2$Cars“, derėjimas su likusia restruktūrizavimo plano dalimi*

(154) Prancūzijos institucijų teigimu, grupės PSA pramoninės įrangos pritaikymas siekiant įgyvendinti projektą „$50CO_2$Cars“ atitinka restruktūrizavimo plano nuostatas. Visų pirma standartizavus grupės dyzelinių transporto priemonių jėgos pavaras ir pavaras galima racionaliai pritaikyti gamybos bazę ir užtikrinti didžiausią jos efektyvumą:

a) dyzelinių transporto priemonių srityje investicijos į *Trémery* ir *Douvrin* gamyklas siekia [100–200]* mln. EUR – [0–5]* proc. restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpiu numatytų [10–20]* mlrd. EUR investicijų; Prancūzijos institucijos tokią dalį vadina *„labai nedidele, o tiksliau – nereikšminga“*. Beje, šis finansinis

([31]) Per pastarąjį Vienoje surengtą susitikimą grupė VAG pateikė savo hibridinės technologijos surinkimo paketą (angl. *assembly kit*), pagal kurį hibridinę sistemą labai pigiai galima pritaikyti visoms įvairios struktūros grupės transporto priemonėms. Cituojamas šaltinis: grupės VAG pristatymo 34-ajame simpoziume, surengtame Vienoje 2013 m. balandžio 26 d., ataskaita, p. 28.

([32]) Mikrohibridinės technologijos galingumas yra 2–4 kW, pusiau hibridinės technologijos – 8–15 kW, visiškai hibridinės technologijos – didesnis negu 20 kW.

([33]) Prancūzijos institucijos tvirtina, kad, jeigu pramoninė įkraunamosios technologijos gamyba būtų vykdoma ekonomiškai priimtinomis sąlygomis, grupė PSA jau būtų šią technologiją įvaldžiusi.

poveikis nuo 2012 m. lapkričio mėn. buvo įtrauktas į grupės PSA vidutinės trukmės laikotarpio planą ir nurodytas atnaujintame dokumente, todėl Prancūzijos institucijos mano, kad šios investicijos iš tikrųjų atitinka restruktūrizavimo plano, apie kurį pranešta, nuostatas. Aptariant poveikį pramonei pažymėtina, kad priemonių tikslas – pakeisti ([34]) dabartinius dyzelinių transporto priemonių gamybos pajėgumus nekeičiant veiklos srities: gamybos pajėgumai nebūtų didinami (manoma, kad jų užtenka norint pagaminti [100 000–200 000] transporto priemonių, kurias šiuo metu yra numatyta pagaminti įgyvendinus projektą „50CO_2Cars“), tačiau būtų pakeista gamybos kryptis – dalis gamybos bazės būtų skirta ne segmentui, kuriame yra pajėgumų perteklius, o segmentui, kuriame pajėgumų gali būti per mažai, nes šis segmentas vystomas (vidaus sprendimas gaminti patrauklius produktus);

b) aptardamos pavarų klausimą Prancūzijos institucijos patvirtina sprendimo pradėti procedūrą 202 konstatuojamojoje dalyje pateiktą analizę: jeigu projektas „50CO_2Cars“ būtų įgyvendintas sėkmingai, produkciją, kurią šiuo metu gamina išorės subjektai, gamintų pati grupė ([35]). Būtinos investicijos, jau nurodytos restruktūrizavimo plane, apie kurį pranešta, yra išlaikytos atnaujintame vidutinės trukmės laikotarpio plane. Prancūzijos institucijos mano, kad ši gamybos pačioje grupėje strategija yra suderinama su grupės finansinio pajėgumo atkūrimu. Vertinant finansiškai, dėl operacijos pelną būtų galima išlaikyti grupėje ir nebepatirti valiutos kurso rizikos prekiaujant su Japonija ([36]) ir rizikos, susijusios su logistikos sąnaudomis bei terminais, o grupės PSA pajėgumas greitai prisitaikyti prie paklausos nesumažėtų;

c) galiausiai su hibridinėmis sistemomis susijusios investicijos restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpiu siekia [40–50] mln. EUR – mažiau negu [0–5] proc. visos numatytos sumos; Prancūzijos institucijų nuomone, ši dalis labai maža. Be to, šios investicijos susijusios su besivystančia rinka (todėl šioje rinkoje pajėgumų pertekliaus nėra). Taigi šios investicijos taip pat atitinka grupės PSA restruktūrizavimo plano nuostatas;

iii) *Teigiamas poveikis grupės vykdomam pardavimui ir pelningumui*

(155) Prancūzijos institucijų teigimu, įgyvendinus restruktūrizavimo planą dėl projekto „50CO_2Cars“ būtų galima skatinti grupės PSA vykdomą pardavimą ir pelningumą;

a) atsakydamos į Komisijos klausimus, pateiktus sprendimo pradėti procedūrą 210 ir 211 konstatuojamosiose dalyse (dėl strategijos, pagal kurią pirmenybė teikiama ne benzininiams, o dyzeliniams varikliams, pagrįstumo) ir 216 konstatuojamojoje dalyje (dėl projekto „50CO_2Cars“ verslo plano ir dėl to, ar jame pateiktos susijusios prielaidos yra patikimos), Prancūzijos institucijos mano, kad taikoma strategija būtų ne tik teisėta pramoniniu požiūriu, bet ir turėtų teigiamą poveikį grupės vykdomam pardavimui. Pirmenybę reikėtų teikti ne benzininiams varikliams skirtos pigios hibridinės technologijos kūrimui, o investicijoms į dyzelinio variklio aplinkosauginio ir energijos vartojimo efektyvumo rezultatų gerinimą, siekiant, pirma, „išspręsti vartotojų neapsisprendimo problemą“, antra, numatyti projekto „50CO_2Cars“ rezultatus pritaikyti ([37]) benzininiams varikliams, kuriuos tuomet pasaulio mastu galėtų platinti pirminės įrangos gamintojai, ir taip dėl masto poveikio didėtų skirtų investicijų pelningumas. Beje, PSA numatomos strategijos pagrįstumas patvirtintas rinkos tyrimais, kuriuose taip pat numatoma ([38]), kad ateityje nuosavų dyzelinių transporto priemonių pardavimo apimtis didės;

b) aptardamos projekto „50CO_2Cars“ finansinį poveikį Prancūzijos institucijos pateikė verslo planą, pagrįstą prielaidomis, kurioms, jų teigimu, plačiai pritariama įvairiuose spaudos straipsniuose ir į kurias įtraukti iki 2026 m. numatyti pinigų srautai (tai pateisinama atsižvelgiant į būsimą atnaujinimą, taip pat į tai, kad iki to laiko standartas EURO VI bus pakeistas). Pagal projektą „50CO_2Cars“ su MTTP susiję darbai būtų vykdomi 2013–2017 m., todėl pirmaisiais varikliais būtų galima prekiauti nuo 2016 m. vidurio iki 2017 m. pradžios ir netrukus po to pradėti prekiauti ekonomiška hibridine sistema. Pelningumui apskaičiuoti buvo taikomos dvi diskonto normos (atitinkamai [10–13]* proc. ir [13–15]* proc.); taikant antrąją normą labiau atsižvelgta į neseniai nustatytą finansavimo išlaidų didėjimą. Už tam tikrų projekto „50CO_2Cars“ rezultatų patentavimą nereikalaujama jokių pajamų. Galiausiai naujų dyzelinių variklių ir hibridinių pavarų pardavimo apimtis ir

([34]) Žodis „pakeisti“ yra pabrauktas originale, kurį perdavė Prancūzijos institucijos.
([35]) Prancūzijos institucijos nurodo, kad atsižvelgiant į projekto „50CO_2Cars“ rezultatus pačioje grupėje galėtų būti gaminama tik dalis produkcijos.
([36]) Prancūzijos institucijos pabrėžia, kad 2009–2012 m. euro kursas jenos atžvilgiu sumažėjo apie 30 proc.; 2012 m. pabaigoje–2013 m. gegužės mėn. vėl nustatytas šio kurso paritetas, buvęs 2009 m. Dėl tokio nestabilumo būtų patiriama rizika, susijusi su automatinių pavarų dėžių tiekimo sąnaudomis. Be to, prie šių sąnaudų priskaičiuojami ir muitai, kurie, Prancūzijos nuomone, yra dideli.
([37]) Pagrindinės sistemos detalės pagal projektą „50CO_2Cars“ yra dyzelinio variklio detalės. Tačiau, Prancūzijos institucijų teigimu, norint jas pakeisti ir pritaikyti tokio pat galingumo benzininiams varikliams reikėtų tik „per labai trumpą laiką skirti nedideles investicijas į MTTP“.
([38]) Cituojamas šaltinis: http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles.

kainos įvertintos pagal įvairius scenarijus: A scenarijų (projekto „50CO_2Cars“ įgyvendinimas gavus valstybės pagalbą), pagal kurį pardavus hibridinę transporto priemonę būtų gauta papildomo pelno, vertinamo [200–300]* EUR ir [300–400]* EUR atsižvelgiant į tai, kokia technologija pasirinkta (juo būtų papildomas [2 000–3 000]* EUR pelnas, kurį gamintojas gautų pardavęs B segmentui priklausančią transporto priemonę); B scenarijų (projekto „50CO_2Cars“ įgyvendinimas negavus valstybės pagalbos), pagal kurį pelnas būtų toks pat kaip ir pagal A scenarijų. Tačiau institucijos patikslina, kad šis scenarijus yra nerealus ir grupė PSA jo negalėtų įgyvendinti (jis pateikiamas tik kaip teorinis palyginimas); „priešingos padėties“ C scenarijų, pagal kurį, jeigu projektas „50CO_2Cars“ nebūtų įgyvendintas, būtų vykdomas alternatyvus projektas, dėl kurio papildomas pelnas būtų mažesnis ([100–200]* EUR ir [200–300]* EUR). Remiantis šiomis prielaidomis, diferencinės grynosios esamosios vertės (GEV) ([39]), apskaičiuotos elektrinei dvigubos sankabos pavarai eDCT ir variklio daliai, kurioje yra diržo mechanizmas, būtų tokios:

15 lentelė

Projekto „50CO_2Cars“ finansiniai rodikliai

Grupė PSA (palyginimas su „priešingos padėties“ C scenarijumi)		A scenarijus* (projekto „50CO_2Cars“ įgyvendinimas gavus pagalbą)	B scenarijus* (projekto „50CO_2Cars“ įgyvendinimas negavus pagalbos)
eDCT	[10–13]* % GEV	[0–10] mln. EUR	– [60–70] mln. EUR
	[13–15]* % GEV	– [50–60] mln. EUR	– [90–100] mln. EUR
Variklio dalis, kurioje yra diržo mechanizmas	[10–13]* % GEV	+ [30–40] mln. EUR	– [20–30] mln. EUR
	[13–15]* % GEV	– [20–30] mln. EUR	– [60–70] mln. EUR

Prancūzijos institucijos daro išvadą, kad santykinis pelningumas pagal B scenarijų visada neigiamas, palyginti su C scenarijumi, kad ir kokia technologija būtų pasirinkta, todėl nesuteikus valstybės paramos projekto „50CO_2Cars“ „paprasčiausiai nebūtų galima įgyvendinti“. Labai nedidelė GEV pagal A scenarijų (šiek tiek didesnė, palyginti su C scenarijumi, diskontavus [10–13]* proc., ir neigiama taikant [13–15]* proc. diskonto normą) rodo, kad tokie santykinio pelningumo dydžiai yra proporcingi tikslui kurti pirmosios kartos inovacijas;

c) galiausiai aptariant projekto „50CO_2Cars“ keliamą riziką pažymėtina, kad ji yra keturių rūšių, ir suteikus numatomą valstybės pagalbą ją būtų galima labai sumažinti:

— reglamentavimo rizika, susijusi su nauju dyzelinių transporto priemonių patvirtinimo ciklu;

— technologijų rizika, susijusi su tuo, kad norint kurti įperkamą pusiau hibridinę technologiją reikia pašalinti daug technologinių kliūčių;

— verslo rizika, susijusi su vartotojų elgesiu ir tuo, kaip jautriai jie reaguoja į aplinkos problemas;

— finansinė rizika, visų pirma atsižvelgiant į grupės PSA likvidumo apribojimus;

([39]) 2013 m. liepos 11 d. rašte Prancūzijos institucijos paaiškino, kad, nors galima nustatyti, kokią dalį sudaro transporto priemonės detalių kūrimo sąnaudos ir kokia yra gamybos grynoji kaina, vis dėlto absoliučiąja verte negalima įvertinti, kokią parduotos transporto priemonės vertės dalį sudaro variklis. Todėl jos pasiūlė taikyti ribinį metodą, pagal kurį A ir C scenarijai (atitinkamai B ir C) lyginami atsižvelgiant į išleidžiamų pinigų srautų, susijusių su įvairiais projektais (MTTP sąnaudos ir pramonės investicijos), ir gaunamų pinigų srautų (pajamos, gautos pardavus transporto priemones arba pabranginus papildomas paslaugas) skirtumus. Taikant pateiktą rodiklį galima palyginti atitinkamų detalių pelningumą pagal įvairius scenarijus.

4.4. *DĖL KOMPENSACINIŲ PRIEMONIŲ*

4.4.1. BENDROS PASTABOS DĖL SIŪLOMŲ PRIEMONIŲ LAIKYMO BENDROMIS KOMPENSACINĖMIS PRIEMONĖMIS IR JŲ APIMTIES

(156) Prancūzijos institucijos mano, kad sprendime pradėti procedūrą Komisija nesiūlo tiksliai įvertinti nurodyto konkurencijos iškraipymo. Todėl grupės PSA siūlomų kompensacinių priemonių šiuo metu visiškai užtenka. Papildomai sugriežtinus reikalavimus būtų pažeistas minėtų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 47 punkte primintas proporcingumo reikalavimas;

(157) be to, jos mano, kad siūlomos kompensacinės priemonės yra susijusios su B ir C segmentais, kitaip, nei nurodyta sprendime pradėti procedūrą. Su šiais dviem segmentais daugiausia susijusi priemonė, pagal kurią ribojama BPF finansavimo skverbties norma. Taip pat su jais susijęs modelio „Citroën C6“ gamybos sustabdymas anksčiau numatyto laiko ir modelių C6 bei „Peugeot 607“ neatnaujinimas rengiant konkursus. Galiausiai priemonė, susijusi su atsisakymu gaminti transporto priemones, kurių variklių darbinis tūris didesnis negu 2 litrai, ir atsisakymu kurti ir gaminti hibridinę įkraunamąją technologiją, turės didelį poveikį C segmentui;

(158) Prancūzijos institucijos primena, kad PSA siūlomos kompensacinės priemonės labai svarbios: dėl jų laikotarpio pabaigoje grupės užimama rinkos dalis sumažės [0–2]* proc.;

4.4.2. KONKREČIOS PASTABOS DĖL ĮVAIRIŲ SIŪLOMŲ KOMPENSACINIŲ PRIEMONIŲ

a) **Dėl grupės PSA papildomų investicijų mažinimo**

i) *Modelio „Citroën C6“ gamybos sustabdymas anksčiau numatyto laiko ir modelių „Citroën C6“ bei „Peugeot 607“ neatnaujinimas*

(159) Prancūzijos institucijų nuomone, nors šių transporto priemonių buvo parduota mažiau, pardavus jas gautas grynasis pelnas didesnis už pelną, gautą pardavus kitų tipų transporto priemones, ypač priklausančias B segmentui. Jos pripažįsta, kad programos pelningumas buvo per mažas, tačiau norėdama kompensuoti šį trūkumą grupė PSA numatė užmegzti partnerystę su DPCA, kad Kinijoje būtų prekiaujama modeliais C6 ir 607;

(160) galiausiai Prancūzijos institucijos tvirtina, kad grupė PSA niekada nebuvo numačiusi nuo 2009 m. atsisakyti brangiausių transporto priemonių. PSA atsisakė tik MTTP projekto, susijusio su nauja transporto priemone, kuria būtų buvę galima papildyti modelių C6 ir 607 pasiūlą;

ii) *Modelių „Bipper“ ir „Nemo“ gamybos sustabdymas anksčiau numatyto laiko ir neatnaujinimas*

(161) Prancūzijos institucijos mano, kad dėl šios priemonės grupė PSA negaus naudos iš ankstesnių savo investicijų ir labai sumažės grupės pajėgumas konkuruoti mažos keliamosios galios krovininių transporto priemonių segmente;

(162) iš tikrųjų iki šiol modeliai „Bipper“ ir „Nemo“ buvo gaminami palaikant partnerystės ryšius su „Fiat“ ir „Tofaș“. Ši partnerystė buvo išplėtota tiek, kad PSA dėl jos įgijo daugiau žinių apie rinką, gavo pajamų ir sutelkė gamybos pajėgumus. Jeigu Komisija nepriimtų sprendimo, kuriuo įpareigojama vykdyti šį kompensacinės priemonės pasiūlymą, naudodamasi visa šia informacija PSA turėtų daug daugiau erdvės deryboms dėl šių antrosios kartos modelių pardavimo kainų (spėjama, kad antrosios kartos modeliai bus pelningesni). Tai, kad šie modeliai bus pelningi, dar aiškiau matyti iš nesenų ir būsimų pokyčių organizuojant miesto transporto sistemas, kai pirmenybė teikiama mažos keliamosios galios krovininėms transporto priemonėms;

iii) *Dyzelinių transporto priemonių, kurių variklių darbinis tūris didesnis negu 2 litrai, gamybos sustabdymas*

(163) Prancūzijos institucijos primena, kad ši kompensacinė priemonė labai svarbi, nes grupė PSA yra įprastų dyzelinių transporto priemonių rinkos lyderė;

(164) Prancūzijos institucijos pabrėžia, kad šios transporto priemonės yra svarbios D ir E segmentams, kurie gamintojo prekės ženklo įvaizdžiui ir galimybėms dalyvauti konkursuose yra patys svarbiausi;

(165) aptardama hibridinių dyzelinių transporto priemonių, kuriose įrengta įkraunamoji technologija, pasiūlos didinimo poveikio (ypač grupės transporto priemonių, kurių variklių darbinis tūris didesnis negu 2 litrai, pardavimui) vertinimą grupė PSA mano, kad tokį vertinimą patvirtina neseniai įvykę pokyčiai hibridinių įkraunamųjų technologijų rinkoje ir ypač „Volvo“ skelbimas apie savo sprendimą nustatyti du kartus didesnę dyzelinio modelio V60, kuriame įrengta įkraunamoji technologija, gamybos tikslų apimtį – dėl patirtos komercinės sėkmės 2014 m. gaminti 10 000 vienetų;

b) **Dėl „Sevelnord“ gamyklos pajėgumų atsisakymo konkurento naudai**

(166) Prancūzijos institucijos visų pirma primena, kad taikant šią priemonę galima riboti grupės PSA dalyvavimą rinkoje, ir tai tiesiogiai naudinga jos konkurentams, nes:

— PSA „Toyota“ naudai atsisako beveik 30 proc. „Sevelnord“ gamyklos gamybos pajėgumo;

— pagal šį susitarimą pagrindinis konkurentas „Toyota“ gali patekti į rinką, kurioje iki šiol jis neveikė, ir išplėsti savo komercinių transporto priemonių asortimentą;

— šiuo susitarimu bendrovei „Toyota“ suteikiamas neabejotinas tiesioginis konkurencinis pranašumas, nes pagal jį „Toyota“ gali gauti didelę dalį pelno, susijusio su susitarime nurodytomis transporto priemonėmis, pritraukti klientus rinkoje, kurioje bendrovė neveikia, ir padaryti juos lojalius;

— ši priemonė susijusi su viena iš rinkų, kurios ypač didelę dalį užima grupė PSA (2011 m. Europoje ji užėmė 21 proc. šios rinkos);

(167) Prancūzijos institucijos taip pat pažymi, kad atsižvelgdama į projekto ekonominius rezultatus ([0–5] proc. einamasis veiklos pelnas, atitinkantis įprastus PSA lūkesčius) grupė pagal bazinį scenarijų projektą buvo pradėjusi rengti be partnerio. Taigi, PSA nuomone, eksploatuoti „Sevelnord“ gamyklą be partnerio buvo ekonominiu požiūriu patikima ir pelninga;

(168) Prancūzijos institucijos primena, kad 2012 m. rugpjūčio 31 d. pranešimą spaudai reikia skaityti itin atidžiai, nes tuo metu buvo susidariusi labai įtempta socialinė padėtis;

c) **Dėl atsisakymo kurti ir gaminti hibridinę įkraunamąją technologiją**

(169) Prancūzijos institucijos visų pirma mano, kad siekiant nustatyti, ar priemonė yra kompensacinė, ar reikalinga finansiniam pajėgumui atkurti, nereikėtų aptarti šios priemonės įgyvendinimo aplinkybių. Jų teigimu, siekiant šias priemones laikyti kompensacinėmis svarbu tai, kad jomis iš tikrųjų mažinamas galimas konkurencijos iškraipymas dėl pagalbos;

(170) be to, Prancūzijos institucijos nenori atsakyti į Komisijos klausimus dėl šios priemonės poveikio vertinimo tikroviškumo, nes Komisijos kritika šiuo klausimu nepakankamai aiški. Bet kokiu atveju jos mano, kad prielaidos, taikytos apskaičiuojant šios priemonės poveikio įverčio duomenis, atitinka naujausius hibridinių įkraunamųjų technologijų rinkos pokyčius;

(171) be to, Prancūzijos institucijų teigimu, atsižvelgiant į rinkos raidos etapą ir hibridinės įkraunamosios technologijos, kaip skiriamojo konkurencijos veiksnio, svarbą, gamintojas arba pirminės įrangos gamintojas neturi galimybės išduoti šios technologijos licencijos. Tačiau jeigu tokią licenciją būtų galima išduoti, grupė PSA pasirengusi įsipareigoti restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpiu neįsigyti licencijos iš trečiųjų šalių;

(172) galiausiai Prancūzijos institucijos mano, kad dėl projekto „50CO_2Cars“ šios priemonės poveikis nėra panaikinamas, nes projektas susijęs su kita rinka ir kitais klientais (brangiausių transporto priemonių sektorius) – ne rinka ir klientais, kuriems taikoma kompensacinė priemonė, ir dėl šio projekto gaunama kitokia su CO_2 susijusi nauda nei ta, kuri gaunama naudojant hibridinę įkraunamąją technologiją;

d) **Dėl BPF didžiausios skverbties normos nustatymo**

(173) Prancūzijos institucijos visų pirma primena, kad priemonė šiuo atveju yra tikslingiausia kompensacinė priemonė, kurią taikant geriausiai galima panaikinti tikėtiną konkurencijos iškraipymą, tiesiogiai susijusį su pagalbos – garantijos bankui BPF – suteikimu;

(174) jos mano, kad būtina nustatyti viršutinę skverbties normos ribą, atitinkančią 2012 m. antrojo ketvirčio normą, prie kurios pridedamas 1 proc. lankstumo dydis, kad BPF skverbties normą būtų galima keisti atsižvelgiant į grupės poreikius ir kad BPF galėtų vykdyti savo sistemines užduotis su automobiliais susijusios PSA veiklos srityje. Kadangi prognozuojama, jog 2001–2012 m. nustatyta skverbties normos didėjimo tendencija išliks ir 2012–2013 m., dėl nustatytos viršutinės ribos BPF konkurencinis pajėgumas labai sumažėja;

(175) Prancūzijos institucijų teigimu, siūlomos kompensacinės priemonės veiksmingumas ir pagal šią priemonę taikomų apribojimų dėl numatyto lankstumo visiškai nemažėja. Iš tikrųjų atsižvelgiant į numatomus rinkos pokyčius BPF skverbties norma, palyginti su konkurentų, kuriuos galima geriausiai palyginti, normomis, sistemingai atsilieka vienais metais, taigi yra mažesnė už konkurentų normą;

(176) be to, kad atsakytų į Komisijos klausimą, Prancūzijos institucijos yra pasirengusios grupių „Fiat“ ir „Ford“ bankus įtraukti į bankų, pasirinktų siekiant indeksuoti BPF skverbties normą, grupę;

(177) galiausiai, Prancūzijos institucijų teigimu, dėl savo bendro pobūdžio įsipareigojimo (susijusio su G10 grupės šalimis ir visais segmentais) PSA negalės plėtoti agresyvios prekybos politikos, susijusios su tam tikromis šalimis ir tam tikrais segmentais, todėl kompensacinės priemonės poveikis bus panaikintas. Iš tikrųjų pažymėtina ne tik tai, kad grupė PSA negali priversti BPF pakeisti banko rizikos politikos, bet ir tai, kad priemonė, pagal kurią ribojama BPF finansavimo skverbties norma, daugiausia taikoma B ir C segmentams, nes skverbties santykinio vidurkio dalis, priskiriama šiems segmentams, yra gana didelė (daugiau negu […]* proc. keletą pastarųjų metų BPF skirto finansavimo ir vidutiniškai […]* proc. 2012 m. BPF skirto finansavimo Prancūzijoje, Didžiojoje Britanijoje, Vokietijoje, Ispanijoje ir Italijoje);

5. **SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS**

(178) paskelbusi sprendimą pradėti procedūrą Komisija gavo penkių suinteresuotųjų šalių pastabas: grupės PSA, anonimiškumą norėjusios išsaugoti įmonės (toliau – anoniminė trečioji šalis), „Fiat“, GM ir „Toyota“;

5.1. *ANONIMINĖS TREČIOSIOS ŠALIES PASTABOS*

(179) anoniminė trečioji šalis pranešė Komisijai, kad yra susirūpinusi dėl tam tikros PSA verslo praktikos. Iš tikrųjų ji mano, kad PSA Prancūzijos pirminės įrangos gamintojams sudaro palankesnes sąlygas negu užsienio pirminės įrangos gamintojams. Anoniminės trečiosios šalies teigimu, tai matyti iš PSA elgesio su pirminės įrangos gamintoju „Agrati France“: PSA, nupirkusi iš šio gamintojo produktų už daug didesnę negu rinkos kainą, padėjo jam išvengti teisminio likvidavimo, kuris buvo neišvengiamas. Be to, ji tvirtina, kad nepaisydama dėl nutrūkusio tiekimo patirtos žalos PSA taip pat atsisakė apskųsti „Agrati France“ teismui, kad ši jau ir taip silpna įmonė nepatirtų dar daugiau finansinių sunkumų;

(180) savo pastabose anoniminė trečioji šalis teigia, kad dėl grupės PSA ir Prancūzijos vyriausybės ryšių, taip pat dėl valstybės paramos, aptariamos vykdant šią procedūrą, pažeidžiamos vidaus rinkos taisyklės, visų pirma susijusios su SESV 34 straipsnyje nurodytu laisvu prekių judėjimu;

(181) anoniminė trečioji šalis mano, kad siekdama padėti įmonei „Agrati France“ grupė PSA pasinaudojo jai priklausančia Automobilių pirminės įrangos gamintojų modernizavimo fondo (pranc. *Fonds de modernisation des équipementiers automobiles*, toliau – FMEA) akcinio kapitalo dalimi ir netiesiogiai suteikė šiai įmonei 17 mln. EUR pagalbą;

(182) galiausiai anoniminė trečioji šalis prašo taikyti kompensacinę priemonę, pagal kurią PSA visą laikotarpį, kol gaus valstybės pagalbą, nedalyvautų FMEA veikloje ir atsisakytų bet kokios finansinės dalies, kurią ji turi automobiliams skirtų tvirtinimo detalių tiekimo arba platinimo įmonėse, paprašytų grąžinti sumas, kurias yra suteikusi įmonei „Agrati France“, ir įdiegtų skaidrią bei nediskriminacinę tiekėjų atrankos sistemą;

5.2. *BENDROVĖS „OPEL“ (IR GRUPĖS GM) PASTABOS*

(183) aptardama rinkos prognozes GM pabrėžia, kad dauguma automobilių gamintojų naudojasi tokių institutų kaip *Global Insight* arba POLK duomenimis;

(184) dėl MTTP projekto „50CO_2Cars“ GM primena, kad visi gamintojai investuoja į technologijas, kurių tikslas – sumažinti išmetamą dujų kiekį. Apskritai sunku numatyti būsimą pramoninę šių mokslinių tyrimų sėkmę. Galima numatyti daug techninių sprendimų, taip pat ir hibridizavimo srityje. Be to, moksliniai tyrimai yra sritis, kurioje galima tikėtis gamintojų bendradarbiavimo siekiant užtikrinti masto ekonomiją. GM taip pat teigia, kad projektui „50CO_2Cars“ skirta 85 mln. EUR pagalba nėra didelė suma atsižvelgiant į sektoriaus išlaidas MTTP srityje; tačiau ši suma nėra maža MTTP projektui, kuriuo siekiama kurti pusiau hibridinę sistemą. GM mano, kad atsižvelgiant į dabartinius su technologijomis susijusius neaiškumus ši priemonė negali būti kliūtis konkuruojančiam gamintojui kurti savo MTTP programą toje pačioje srityje;

(185) aptardama automobilių gamintojų grupių bankų vaidmenį GM mano, kad grupių klientams naudingus finansavimo sprendimus siūlantys grupių bankai neabejotinai padeda parduoti transporto priemones. Dėl jų gamintojai gali labai lanksčiai imtis veiksmų norėdami per trumpą laiką sulaukti automobilių rinkos reakcijos;

(186) galiausiai GM mano, kad PSA pradėjo svarbų pajėgumų mažinimo procesą, kurį GM vertina kaip sunkų ir sudėtingą;

5.3. *„FIAT“ PASTABOS*

5.3.1. DĖL FINANSINIO PAJĖGUMO ATKŪRIMO

(187) aptardama finansinio pajėgumo atkūrimą „Fiat“ nurodo tam tikrų analitikų komentarus, visų pirma instituto „Global Insight“ prognozes, kuriose numatoma, kad pardavimo apimtis mažės, paskui 2015–2016 m. pardavimas galbūt atsigaus, tačiau nedaug ir labai pamažu;

(188) „Fiat“ teigimu, dabartinės automobilių rinkos krizės priežastys yra šios:

a) didelis konkurencinis spaudimas rinkoje (visų pirma masinio vartojimo segmentuose), susijęs su naujų konkurentų – korėjiečių ir galbūt japonų bei kinų – atėjimu;

b) rinkos dvipoliškumas, dėl kurio pelną galima gauti tik parduodant vien liukso klasės transporto priemones;

c) tendencija, kad vartotojai vis labiau linkę pirkti pigiausius produktus;

d) nematoma perspektyvų, kad pardavimo lygis taps toks pat kaip prieš krizę, ir galiausiai

e) Europos gamintojų struktūrinių pajėgumų perteklius;

5.3.2. DĖL PROJEKTO „50CO_2CARS“

(189) dėl projekto „50CO_2Cars“ „Fiat“ mano, kad, nors turimos informacijos maža, tikslas yra įgyvendinamas. Tačiau bendrovė pabrėžia, kad dėl transporto priemonių, kuriose įrengta šio tipo technologija, vieneto kainos jų pripažinimas rinkoje gali būti nedidelis, nes jos bus parduodamos brangiai arba parduodant gamintojui bus sunku gauti pelno. „Fiat“ teigimu, Europos Komisijos 2020 m. nustatyti išmetami CO_2 kiekiai yra tikras iššūkis visiems gamintojams. Šį iššūkį galima įveikti taikant įvairiapusį MTTP metodą, pagal kurį negalima daugiausia dėmesio skirti tik MTTP projektui, kurio tikslas – kurti vienintelę technologiją, o projekto „50CO_2Cars“ tikslas, atrodo, toks ir yra („Fiat“ nuomone);

(190) „Fiat“ nežino, ar kiti gamintojai gauna valstybės pagalbą, skirtą MTTP projektams remti. Bendrovės teigimu, su inovacijų procesu susijusių kliūčių pasitraukti iš rinkos nekyla, išskyrus tokias kliūtis kaip sąnaudos, būtinos investicijos ir laikas, kurio reikia pasirinktoms technologijoms tobulinti. Technologinis pranašumas, kurį galima pasiekti įgyvendinus projektą „*50CO_2Cars*“, taip pat nėra kliūtis patekti į rinką. Tačiau „Fiat“ mano, kad dėl galimybės gauti pagalbą, taigi ir sumažinti galutines naujų technologijų kūrimo sąnaudas, palyginti su konkurentais, pagalbos gavėjui neišvengiamai suteikiamas pranašumas;

5.3.3. DĖL GARANTIJOS POVEIKIO RINKAI

(191) „Fiat“ teigimu, bankui BPF suteikta valstybės garantija yra lygi trečdaliui grupės PSA banko skolų. Be to, pagal sandorį nenumatoma mokėti įsipareigojimų mokesčio (angl. *commitment fee*). „Fiat“ nuomone, reikėtų pridėti ne mažiau kaip 100 bazinių punktų, kad garantijos sąnaudos atitiktų rinkos praktiką;

(192) galiausiai dėl valstybės garantijos būtų iškraipoma konkurencija su kitais rinkose veikiančiais grupių bankais. Iš tikrųjų dėl garantijos BPF išleistoms akcijoms būtų suteikiami tokie pat reitingai kaip Prancūzijos valstybei (Aa1/AA), o ne reitingai, kurių šios akcijos būtų vertos. „Fiat“ daro išvadą, kad BPF reitingas liktų toks pat iki 2016 m.;

(193) „Fiat“ teigimu, grupės PSA ir BPF finansavimo sąnaudų skirtumą, vertinamą 40 bazinių punktų, neabejotinai galima paaiškinti šios garantijos suteikimu. „Fiat“ mano, kad antrinėje rinkoje BPF finansavimą galėtų gauti nustačius „naują“ 360–380 bazinių punktų skirtumą, o su grupės PSA įsipareigojimu susijęs skirtumas būtų apie 400 bazinių punktų (skolininko įsipareigojimų įvykdymo terminas – 2016 m.). 2013 m. kovo mėn. BPF išleidus 1,2 mlrd. EUR emisiją, kuriai taikoma valstybės garantija, bendros finansavimo sąnaudos buvo apie 270 bazinių punktų;

(194) „Fiat“ taip pat mano, kad dėl valstybės garantijos BPF galėjo iš naujo derėtis su finansų įstaigomis dėl savo paskolų sąlygų, šias sąlygas suderindamas su Prancūzijos valstybės reikalaujamomis sąlygomis;

(195) galiausiai valstybės garantija turėjo teigiamą poveikį BPF reitingui. Nors 2013 m. pradžioje banko reitingą pagrindinės kredito reitingų agentūros sumažino, BPF reitingas vis dar buvo didesnis (vienu punktu) už reitingą, kurio bankas būtų galėjęs tikėtis nesuteikus garantijos. „Fiat“ visų pirma remiasi 2013 m. sausio 28 d., vasario 14 d. ir balandžio 18 d. agentūros „Standard and Poor's“ pareiškimais. Be to, „Fiat“ pabrėžia, kad visuotinai pripažįstama, jog dėl įsipareigojimo suteikti bet kokią garantiją arba finansavimą *per se* pagerėja naudos gavėjo finansinė padėtis neatsižvelgiant į tai, kiek panaudota jam suteiktų lėšų;

(196) apskritai „Fiat“ mano, kad automobilių gamintojų grupių bankai yra ypač veiksmingos pardavimo ir rinkodaros priemonės siekiant:

a) pritraukti naujų klientų, kuriems siūlomos labai patrauklios finansavimo sąlygos ([40]);

b) remti pardavimo procesą, visų pirma dėl to, kad „įprastos“ finansų įstaigos atsisako segmente teikti paskolas vartotojams ir koncesininkams, ir

c) stiprinti vartotojų, kurie jau yra klientai, lojalumą;

(197) „Fiat“ mano, kad BPF finansavimo išlaidų padidinimas 100 bazinių punktų turėtų tiesioginį, greitą ir ypač neigiamą poveikį grupės PSA pelnui Europos šalyse;

5.3.4. DĖL KOMPENSACINIŲ PRIEMONIŲ

(198) „Fiat“ teigimu, sumažinti pajėgumus buvo nuspręsta rengiant ankstesnį planą, kurio tikslas – uždaryti nepelningas gamyklas. Todėl uždarymas, apie kurį pranešta, grupei PSA nėra labai svarbus siekiant atkurti finansinį pajėgumą (naudojimo koeficientai lieka nepakitę). Uždarymo poveikis yra tik toks, kad sumažėja nustatytosios išlaidos;

(199) dėl kapitalo išlaidų mažinimo „Fiat“ mano, kad PSA restruktūrizavimo planu naudojasi siekdama oportunistiškai pagrįsti savo strateginius sprendimus pakeisti grupės padėtį B ir C segmentuose ir siekdama nuslėpti kitas ne tokias veiksmingas priemones, kurių neseniai ėmėsi. Atsisakymas gaminti dyzelinius variklius, kurių darbinis tūris didesnis negu 2 litrai (apie jį pranešta), galbūt yra susijęs su dabartine gamintojams būdinga tendencija mažinti savo gaminamų variklių darbinį tūrį (angl. *downsizing*). Dėl gamyklos „Sevelnord“ „Fiat“ mano, kad taikant šią priemonę pajėgumai iš tikrųjų ne sumažinami, o tik laikinai išnuomojami konkurentui, paliekant galimybę grupei PSA juos gana lengvai atsiimti atsižvelgiant į savo poreikius;

([40]) „Fiat“ kaip pavyzdį nurodo savo grupės banką, kurio skverbties norma nuo 23,3 proc. 2012 m. padidėjo iki 39,6 proc. 2013 m., pakeitus banko verslo strategiją, kad klientams būtų pateikta konkurencingesnių finansinių pasiūlymų.

(200) galiausiai aptardama paskutinę kompensacinę priemonę „Fiat“ pripažįsta, kad hibridinės įkraunamosios technologijos atsisakymo poveikį jai sunku nagrinėti remiantis tik pateikta informacija. Jos teigimu, šį atsisakymą galima pagrįsti tuo, kad pasikeičia PSA padėtis rinkoje. Jį taip pat galima aiškinti kaip priemonę ištaisyti padėtį netinkamai pasirinkus technologiją. „Fiat“ nesutinka su tuo, kad norint pasiekti Europos Sąjungos nustatytus tikslus, susijusius su išmetamo teršalų kiekio mažinimu, galima apsiriboti viena technologija;

(201) aptardama su skverbties norma susijusią kompensacinę priemonę „Fiat“ pažymi, kad dėl garantijos atsiradusio konkurencijos iškraipymo poveikio negalima sumažinti jokia kompensacine priemone;

5.4. *„TOYOTA“ PASTABOS*

(202) „Toyota“ nuomone, komentuoti PSA restruktūrizavimo plano ji negali. Be to, tai nėra jos uždavinys. „Toyota“ patvirtina, kad prielaidos, kuriomis pagrįstas PSA planas, yra patikimos. Apskritai bet kokias prognozes labai sunku daryti, nes automobilių rinkai įtakos turi įvairūs veiksniai;

(203) dėl projekto „50CO_2Cars“ „Toyota“ mano, kad bet kokių aplinkosaugos technologijų kūrimas gamintojams yra svarbiausias su pardavimu susijęs veiksnys. Jos teigimu, ateityje benzininių hibridinių transporto priemonių bus parduodama daugiau negu dyzelinių hibridinių transporto priemonių, nors ji ir pripažįsta, kad dyzelinių hibridinių transporto priemonių rinka gali veikti. Tačiau šių transporto priemonių ir toliau turėtų būti parduodama mažiau negu benzininių hibridinių transporto priemonių, nes jose įrengtos technologijos sąnaudos yra didesnės. „Toyota“ neprognozuoja, kad šis MTTP projektas gali būti kliūtis PSA konkurentams skverbtis į pusiau hibridinių transporto priemonių rinką;

(204) dėl grupių bankų vaidmens „Toyota“ mano, kad apskritai šie bankai vartotojų lojalumą prekės ženklui (angl. *customer loyalty*) padeda padidinti apie 15 proc. Be to, skverbties normos yra didesnės su mažais modeliais susijusiuose segmentuose;

(205) aptardama kompensacines priemones „Toyota“ kelia klausimą, ar teisiniu požiūriu kompensacine galima laikyti priemonę, kurios tikslas – sustabdyti mažai parduodamų modelių gamybą. Ji mano, kad „Toyota“ ir PSA bendradarbiavimas gamykloje „Sevelnord“ nebuvo grupės PSA išlikimui būtina sąlyga. Be to, jos teigimu, hibridinė įkraunamoji technologija dar nėra brandi atsižvelgiant į dėl jos patiriamas sąnaudas ir jai reikalingą infrastruktūrą. „Toyota“ teigimu, vidutinės trukmės laikotarpiu vienintelis tinkamas technologinis sprendimas yra visiškai hibridinė technologija;

(206) galiausiai „Toyota“ mano, kad ji negali vertinti, ar grupės PSA siūlomos kompensacinės priemonės yra tinkamos;

5.5. *GRUPĖS PSA PASTABOS*

(207) pirmiausia grupė PSA visiškai pritaria Prancūzijos institucijų pateiktoms pastaboms;

(208) paskui PSA primena savo strategiją, pagal kurią atkuriamas finansinis pajėgumas ir kurios tikslas – grupės gamybos bazę pritaikyti prie naujų rinkos sąlygų. Pritaikius šią bazę visų pirma labai sumažėtų grupės užimama rinkos dalis. PSA taip pat nori priminti, kad šios restruktūrizavimo priemonės finansuojamos beveik vien nuosavais ištekliais, gautais pardavus turtą. Jos teigimu, tokių priemonių būtų visiškai užtekę, jeigu BPF nebūtų buvęs neteisingai nubaustas taikant kredito reitingų agentūrų taisykles, nes grupės bankas sunkumų patiria tik dėl savo ryšių su grupe PSA. Todėl PSA taip pat mano, kad valstybės įsikišimas tapo būtinas tik dėl šių kredito reitingų agentūrų taisyklių. PSA daro išvadą, kad galiausiai valstybės garantija turėtų tik nedidelį poveikį, juo labiau kad BPF nebūtų suteikta jokia tiesioginė valstybės subsidija;

(209) be to, PSA pabrėžia, kad kartu su restruktūrizavimo priemonėmis nustatyta nauja prekybos politikos kryptis. Ši politika grindžiama MTTP projektais, kuriais siekiama sumažinti technologinių inovacijų kainą galutiniam vartotojui, ir vis platesniu grupės internacionalizavimu siekiant sumažinti Europos rinkos nepastovumo poveikį grupei, ypač Pietų Europos šalyse;

(210) PSA nurodo, kad, jeigu Europos automobilių rinkos padėtis pablogėtų, palyginti su nustatytomis prognozėmis, grupė imtųsi visų reikiamų priemonių siekdama užtikrinti savo ilgalaikio finansinio pajėgumo atkūrimą;

(211) dėl kompensacinių priemonių PSA mano, kad jas taikant imamasi ypač svarbių veiksmų, dėl kurių labai sumažėja grupės konkurencingumas visuose segmentuose. PSA teigimu, šių priemonių mastas labai didelis, palyginti su pagalbos suma, visų pirma atsižvelgiant į restruktūrizavimui finansuoti PSA sukauptų lėšų dydį. Be to, kadangi vertinant BPF balanso struktūrą labai mažai tikėtina, jog garantija bus naudojamasi, pagalbos poveikis grupės PSA konkurentams galiausiai būtų labai mažas;

(212) tačiau numatytų kompensacinių priemonių poveikis būtų ypač didelis. Aptariant pramoninį aspektą pažymėtina, kad atsisakius hibridinės įkraunamosios technologijos būtų padarytas didelis neigiamas poveikis Europos rinkai. Be to, PSA mano, kad gamykloje „Sevelnord“ leisdama naudotis gamybos pajėgumais vienam iš tiesioginių savo konkurentų grupė padėtų jam patekti į rinką. Kita vertus, investicijų sumažinimas turėtų poveikį PSA įvaizdžiui rinkoje. Visų pirma mažos keliamosios galios krovininių transporto priemonių segmente, kuriame PSA užima didelę rinkos dalį, būtų atsisakyta dviejų modelių. Galiausiai neatnaujinus brangiausių transporto priemonių ir galingų variklių būtų mažiau galimybių konkuruoti verslo klientų konkursuose ir grupės prekės ženklo įvaizdžiui būtų padarytas poveikis, kuris truktų daug ilgiau negu restruktūrizavimo laikotarpis;

(213) PSA taip pat teigia, kad nustačius BPF skverbties normų viršutinę ribą ir šias normas indeksuojant pagal pagrindinių konkurentų grupių bankų pokyčius tariamas pagalbos poveikis rinkai būtų plačiu mastu kompensuotas;

(214) galiausiai PSA primena, kad Komisijos leidimas teikti pagalbą būtų labai svarbus visai Prancūzijos ekonomikai, atsižvelgiant į automobilių sektoriaus reikšmę Prancūzijoje (šiame sektoriuje sukurta daugiau negu 2 mln. tiesioginių ir netiesioginių darbo vietų). PSA reorganizavimas taip pat labai svarbus Europos automobilių pramonės gyvybingumui ir konkurencingumui. Šiuo klausimu PSA pažymi, kad kai kurie konkurentai gavo (arba dar gaus) didelę paramą iš savo šalių vyriausybių – buvo išlaikytas konkurentų eksportui ypač palankus valiutos kursas arba laikinai nacionalizuoti jų grupių bankai. Kiti ne Europos Sąjungos gamintojai gauna naudos pagal sudarytus jiems naudingus laisvosios prekybos susitarimus, todėl Europos rinkoje gali plėtoti agresyvią prekybos politiką;

6. **PRANCŪZIJOS KOMENTARAI DĖL SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABŲ**

6.1. *KOMENTARAI DĖL ANONIMINĖS TREČIOSIOS ŠALIES PASTABŲ*

(215) pirmiausia Prancūzijos institucijos pažymi, kad pagalbos suteikimas grupei PSA restruktūrizuoti, atrodo, nėra labai svarbus klausimas Europos automobilių rinkos dalyviams: pastabas pateikė tik keturios suinteresuotosios šalys (nors apie sprendimą pradėti procedūrą buvo viešai paskelbta);

(216) aptardamos anoniminės trečiosios šalies pastabas (apibendrintas 5.1 skirsnio 179–182 konstatuojamosiose dalyse) Prancūzijos institucijos pabrėžia, kad jos susijusios visiškai ne su šia grupės PSA restruktūrizavimo pagalbos tyrimo procedūra, o daugiau su skundu, kurį ši anoniminė trečioji šalis pateikė Europos Komisijai;

(217) be to, Prancūzijos institucijos mano, kad šiose pastabose nepateikiama jokių konkrečių įrodymų dėl tariamų PSA veiksmų bendrovės „Agrati France“ atžvilgiu ir kad PSA, kaip privačioji įmonė, su savo tiekėjais gali palaikyti tokius verslo santykius, kokių nori. Šiuo klausimu pažymėtina, kad sudariusi sąjungą su GM PSA įdiegė nuo 2013 m. vasario 25 d. taikomą pirkimo racionalizavimo politiką – visų pirma sistemingai organizuojami konkursai siekiant gauti geriausių rinkos kainų pasiūlymus. Prancūzijos institucijos pabrėžia, kad SESV 34 straipsnis gali būti pažeistas tik taikant valstybei narei priskiriamą priemonę; privačiųjų įmonių, tokių kaip PSA, priimti sprendimai nėra tokia priemonė. Galiausiai tariamas FMEA elgesys nesusijęs su šia procedūra;

(218) Prancūzijos institucijos daro išvadą, kad aptariama pagalba negali būti lėčiau nagrinėjama dėl nepagrįsto argumento, kad pažeistas SESV 34 straipsnis; be kita ko, šiame argumente aptariami faktai, kurie nesusiję nei su atitinkama pagalba, nei su grupės PSA restruktūrizavimu;

6.2. *KOMENTARAI DĖL GRUPĖS GM PASTABŲ*

(219) Prancūzijos institucijos komentarų dėl grupės GM pastabų (apibendrintų 5.2 skirsnio 183–186 konstatuojamosiose dalyse) nepateikė;

6.3. *KOMENTARAI DĖL „FIAT“ PASTABŲ*

6.3.1. DĖL GRUPĖS PSA FINANSINIO PAJĖGUMO ATKŪRIMO

(220) Prancūzijos institucijų teigimu, „Fiat“ šiuo klausimu pateiktose savo pastabose (apibendrintose 5.3.1 skirsnio 187 konstatuojamojoje dalyje–188 konstatuojamosios dalies e punkte) spėja, kad rinkos pokyčiai bus palankesni, negu numato grupė PSA, ir taip patvirtina, kad grupės PSA pasirinktas scenarijus yra patikimas ir gana atsargus. Jos taip pat primena, kad „Fiat“ (beje, ir „Opel“) patvirtino, jog instituto „IHS Global Insight“ duomenys yra tinkami būsimiems rinkos pokyčiams vertinti. Galiausiai „Fiat“ pareiškė nuomonę, kad atsižvelgdama į turimą informaciją vertinti finansinio pajėgumo atkūrimo ji negali. Dėl šios priežasties Prancūzijos institucijos mano, kad nereikia ginčyti jokių klausimų, kuriuos pateikė „Fiat“ nurodyti analitikai;

6.3.2. DĖL SU GARANTIJA SUSIJUSIOS PAGALBOS IR JOS POVEIKIO RINKAI

(221) Prancūzijos institucijos pabrėžia, kad „Fiat“ šiuo klausimu pateiktose savo pastabose (apibendrintose 5.3.3 skirsnio 191 konstatuojamojoje dalyje–196 konstatuojamosios dalies c punkte) valstybės pagalbą įvertino apie 100–110 bazinių punktų, taigi pagalbos suma (231 mln. EUR) daug mažesnė už apatinę intervalo ribą, kurią Komisija nurodė savo sprendime pradėti procedūrą. Prancūzijos institucijų teigimu, šis „Fiat“ vertinimas – tai įrodymas, kad Komisijos nurodyta pagalbos suma tikriausiai yra per didelė;

(222) aptardamos atsižvelgimo į įsipareigojimų mokestį (angl. *commitment fee*) klausimą Prancūzijos institucijos primena, kad grupės PSA valstybei mokama garantijos priemoka buvo apskaičiuota remiantis visomis prie susitarimo „New club deal“ prisijungusių bankų sąnaudomis (angl. *all-in*) (440 bazinių punktų), iš naujo apsvarstytomis atsižvelgiant į šių bankų likvidumo sąnaudas (kurios pagal indeksą *Itraxx Senior Financial* įvertintos 180 bazinių punktų penkerių metų laikotarpiui, kai vidutinis bazinis laikotarpis – vienas mėnuo). Į šias sąnaudas įeina 120 bazinių punktų išankstinis mokestis (angl. *up-front*) ir įsipareigojimų mokestis, sudarantis 40 proc. pelno, t. y. didesnis už mokestį, kuris, „Fiat“ nuomone, paprastai taikomas rinkoje. Taigi, Prancūzijos institucijų teigimu, „Fiat“ pastabomis patvirtinama, kad šis mokestis, palyginti su rinkos standartu, buvo nustatytas per didelis;

(223) galiausiai Prancūzijos institucijos mano, kad logiška neatsižvelgti į išankstinį mokestį ir įsipareigojimų mokestį, nes valstybė nepatiria alternatyviųjų sąnaudų, t. y. sąnaudų, kurios atsiranda dėl kapitalo kaupimo ir kurias bankas turėtų dengti;

(224) Prancūzijos institucijos pabrėžia, kad „Fiat“ ypač didelį garantijos poveikį rinkai nurodo nepaaiškindama, koks yra šis poveikis. Prancūzijos teigimu, „Fiat“ visų pirma mano, kad dėl garantijos BPF gautų Komisijos neišnagrinėtą naudą, susijusią su tuo, kad jo finansavimo išlaidos lieka nustatyto dydžio neatsižvelgiant į rinkos pokyčius. Prancūzijos institucijos stebisi šiuo argumentu, nes nurodytas poveikis akivaizdžiai susijęs su pačia garantija, kurios tikslas – stabilizuoti banko refinansavimo sąnaudas neviršijant 7 mlrd. EUR viršutinės ribos. Be to, BPF ir grupei PSA suteiktą naudą neabejotinai reikėjo nagrinėti tuo metu, kai buvo paskelbta apie garantiją;

6.3.3. DĖL KOMPENSACINIŲ PRIEMONIŲ

(225) pirmiausia Prancūzijos institucijos mano, kad „Fiat“ pastabos šiuo klausimu (apibendrintos 5.3.4 skirsnio 198–200 konstatuojamosiose dalyse) yra ypač neapgalvotos ir nepagrįstos;

(226) dėl kapitalo išlaidų mažinimo „Fiat“ nepateikia jokio konkretaus ir pagrįsto įrodymo, dėl kurio būtų galima abejoti, kad atsisakius brangiausių transporto priemonių patiriama didelių suvaržymų;

(227) aptardama su gamykla „Sevelnord“ susijusią priemonę „Fiat“ nurodo, kad PSA tik išnuomoja pajėgumus, kuriuos savo nuožiūra gali bet kada atsiimti. Prancūzijos institucijos mano, kad ši kritika visiškai netinkama, nes „Fiat“ argumente neatsižvelgiama į tai, kad Komisijos sprendimuose nustatytos priemonės yra privalomos. Prancūzijos teigimu, ši priemonė, priešingai, yra negrįžtama, nes dėl jos „Toyota“ geriausiomis sąlygomis gali patekti į rinką;

(228) „Fiat“ taip pat kritikuoja hibridinės įkraunamosios technologijos atsisakymą, nes tinkamiausia įgyvendintina strategija būtų kitokia – taikyti daugiau įvairių priemonių, kuriomis mažinamas išmetamųjų teršalų kiekis. Prancūzijos institucijos atsako, kad buvo aptariama būtent strategija, kurią PSA priėmė iš pradžių. Todėl atsisakiusi hibridinės įkraunamosios technologijos grupė PSA labai sumažintų savo konkurencinį pajėgumą rinkoje, o gamintojai galėtų diegti daugiau išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo technologijų. Be to, Prancūzijos teigimu, „Fiat“ kritika dėl PSA *„netinkamai pasirinktos technologijos“*, kai investuojama į hibridinę įkraunamąją technologiją, turėtų būti vertinama objektyviai, atsižvelgiant į pačios „Fiat“ pasirinktas technologijas. Kitaip nei visi gamintojai, nusprendę investuoti į šią technologiją, įskaitant geriausius rezultatus pasiekusius gamintojus, „Fiat“ yra vienas iš nedaugelio gamintojų, kurie to nepadarė;

(229) galiausiai Prancūzijos institucijos pažymi, kad „Fiat“ tiesiogiai nepareiškė nuomonės dėl kompensacinės priemonės, kuria ribojama BPF skverbties norma. Jos daro išvadą, kad labai sunku nustatyti su kiekviena šalimi ir kiekvienu segmentu susijusius įsipareigojimus. Prancūzijos institucijos taip pat tvirtina, kad rinkos pokyčiai, apie kuriuos pranešė „Fiat“, yra įrodymas, jog įprasti bankai traukiasi iš rinkos ir atitinkamai didėja grupių bankų skverbties normos. Galiausiai, Prancūzijos institucijų nuomone, nauja prekybos politika, kurią „Fiat“ įdiegė pirmąjį 2013 m. ketvirtį ir dėl kurios ši bendrovė galėjo pasiekti 39,6 proc. skverbties normą, rodo, kad dėl siūlomos kompensacinės priemonės patiriama ypač daug apribojimų. BPF, pamažu mažindamas skverbties normą, labai sumažins savo gebėjimą teikti konkurencingus pasiūlymus, taigi ir galimą valstybės garantijos poveikį rinkai;

6.3.4. DĖL PROJEKTO „50CO_2CARS“

(230) Prancūzijos teigimu, „Fiat“ pastabos (apibendrintos 5.3.2 skirsnio 189–190 konstatuojamosiose dalyse) susijusios, viena vertus, su šio projekto indėliu atkuriant finansinį pajėgumą, kita vertus, su jo poveikiu rinkai;

(231) Prancūzijos institucijos mano, kad „Fiat“ kritika visiškai netinkama ir pateikiant ją neatsižvelgta į patį projekto tikslą, būtent į tikslą padedant valdžios institucijoms sutelkti įvairius gebėjimus ir technologijas, kad partneriai galėtų kurti pigią hibridinę technologiją;

(232) Prancūzijos institucijų teigimu, „Fiat“ pripažino, kad nėra jokio išstūmimo poveikio, ir patvirtino, kad visi gamintojai daug investuoja į projektus, kuriais siekiama sumažinti išmetamųjų teršalų kiekį;

(233) galiausiai dėl poveikio rinkai Prancūzijos institucijos mano, kad „Fiat“ pastabos yra prieštaringos. Iš tikrųjų remiantis projektu galima atsakyti į „Fiat“ prieštaravimus: dėl numatomo radikalaus technologijų pokyčio būtų galima labai sumažinti hibridinių technologijų kainą ir šių technologijų platinti tiek, kad būtų užtikrintas jų pelningumas. Todėl, Prancūzijos institucijų teigimu, „Fiat“ kritika dėl galimybių sulaukti nedidelės projekto „50CO_2Cars“ komercinės sėkmės yra netinkama. Galiausiai Prancūzijos institucijos mano, kad „Fiat“ nepaaiškina, kokį poveikį 86 mln. EUR pagalba gali turėti galutinei kuriamų transporto priemonių kainai, kai, be kita ko, gamintojai, „Fiat“ nuomone, daug investuoja norėdami pasiekti ES teisės aktuose nustatytus išmetamųjų teršalų kiekio mažinimo tikslus;

6.4. *KOMENTARAI DĖL „TOYOTA“ PASTABŲ*

(234) Prancūzijos teigimu, „Toyota“ pastabose (apibendrintose 5.4 skirsnio 202–206 konstatuojamosiose dalyse) apskritai patvirtinama, kad prielaidos yra patikimos ir kad sprendimai, kuriais pagrįstas grupės PSA restruktūrizavimo planas, tinkami. Aptardama projektą „50CO_2Cars“ „Toyota“ patvirtino, kad aplinkosaugos technologijos yra pagrindinė ateities rinkos varomoji jėga. Prancūzijos institucijų teigimu, iš „Toyota“ pastabų aišku, kad projektui „50CO_2Cars“ skirta valstybės pagalba neturėtų poveikio konkurentų konkurenciniam pajėgumui arba konkurencingumui pusiau hibridinių transporto priemonių segmente;

(235) aptardamos kompensacines priemones ir visų pirma atsakydamos į „Toyota“ klausimus dėl to, ar priemonė, kurios tikslas – nebegaminti mažai parduodamų transporto priemonių, iš tikrųjų yra kompensacinė, Prancūzijos institucijos dar kartą patvirtina, kad brangiausių modelių pardavimas turi šalutinį poveikį visų to paties prekės ženklo transporto priemonių pardavimui;

(236) dėl gamyklos „Sevelnord“ „Toyota“ nurodė, kad sudariusi susitarimą su PSA ji galės toliau veikti mažos keliamosios galios krovininių transporto priemonių segmente. Prancūzijos institucijos dar kartą pabrėžia, kad „Toyota“ veikla gamykloje „Sevelnord“ turės didelį poveikį „Toyota“ konkurenciniam pajėgumui, nes bendrovė galės didinti savo užimamą tikrą didelę rinkos dalį šiame segmente;

(237) galiausiai, Prancūzijos institucijų teigimu, „Toyota“ pastabos neatitinka bendrovės elgesio rinkoje. Tai, kad parduodami hibridiniai įkraunamieji automobiliai „Prius“ („Toyota“ juos pristato kaip tobuliausią savo hibridinių transporto priemonių parko kūrinį), prieštarauja neigiamam šio tipo transporto priemonių rinkos perspektyvų vertinimui, kurį pateikė bendrovė;

6.5. *KOMENTARAI DĖL PSA PASTABŲ*

(238) Prancūzijos institucijos komentarų dėl grupės PSA pastabų (apibendrintų 5.5 skirsnio 207–214 konstatuojamosiose dalyse) nepateikė;

7. **PRANCŪZIJOS INSTITUCIJŲ PADARYTI PRANEŠIMO PAKEITIMAI**

(239) 2013 m. liepos 16 d. rašte, pakeistame 2013 m. liepos 23 d. raštu (toliau – 2013 m. liepos 23 d. įsipareigojimų raštas arba 2013 m. liepos 23 d. raštas), Prancūzijos institucijos pateikė pranešimo apie 2013 m. kovo 12 d. restruktūrizavimo planą pakeitimus ir prisiėmė toliau nurodytus įsipareigojimus. Šiais įsipareigojimais pakeičiamos kompensacinės priemonės, kurias Prancūzijos institucijos siūlė iš pradžių;

(240) Prancūzijos institucijos patikslino, kad, jeigu nebus priimta kitokių nuostatų, 7 skirsnyje nurodyti įsipareigojimai bus taikomi tol, kol bus visiškai įgyvendintas grupės PSA restruktūrizavimo planas, t. y. iki 2015 m. gruodžio 31 d.;

7.1. *ĮSIPAREIGOJIMAS UŽTIKRINTI, KAD GRUPĖS PSA SKOLA PASIEKTŲ ANKSTESNĮ DYDĮ*

(241) kiekvienais restruktūrizavimo plano įgyvendinimo metais grupės PSA pramoninės ir komercinės veiklos grynoji konsoliduotoji skola, kuri įprastine apskaitos tvarka nurodoma kiekvienų metų gruodžio 31 d. metinių finansinių ataskaitų, kurias patikrino auditoriai, rinkinyje (toliau – grynoji skola), neturės viršyti 16 lentelėje nurodytos A viršutinės ribos;

16 lentelė

Grupės PSA grynosios skolos viršutinės ribos

(mln. EUR)

	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.
A didžiausia grynoji skola	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
B didžiausia grynoji skola	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(242) jeigu atitinkamų metų (N) pabaigoje grynoji skola viršys A viršutinę ribą, grupė PSA privalės imtis bet kokio pobūdžio finansinio ir (arba) pramoninio restruktūrizavimo priemonių, kurios būtų reikalingos ir pakankamos, kad kitų metų (N+1) pabaigoje grupės PSA grynoji skola, atskaičius PSA patirtas šių priemonių (toliau – taisomieji veiksmai) įgyvendinimo sąnaudas, neviršytų A viršutinės ribos;

(243) taisomieji veiksmai ir prognozuojamas jų finansinis poveikis turės būti išsamiai aprašyti ir kiekybiškai įvertinti (kiekvienas atskirai); prie jų turės būti pridėtas tikslus ir privalomas įgyvendinimo grafikas. Šie veiksmai gali apimti visus veiksmus, kurie anksčiau nustatyto laiko bus įgyvendinti po 2013 m. liepos 31 d., arba jų dalį, jeigu veiksmai bus nustatyti ir aiškiai apibūdinti ir jeigu bus kiekybiškai įvertintas prognozuojamas jų finansinis poveikis likusiu restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpiu. Apie taisomuosius veiksmus, apimančius atnaujintas grupės PSA grynųjų pinigų srautų prognozes, per vieną mėnesį nuo auditorių patikrintų metinių konsoliduotų finansinių ataskaitų rinkinio, iš kurio matyti, kad grupės PSA grynoji skola viršijo atitinkamų metų A viršutinę ribą, paskelbimo dienos turės būti pranešta Europos Komisijai, kartu pateikiant nepriklausomo eksperto (šio termino apibrėžtis pateikiama 7.6 skirsnyje) nuomonę. Komisija turi patikrinti, ar prognozuojamas šių taisomųjų veiksmų finansinis poveikis yra apskaičiuotas tinkamai ir nekyla pavojus grupės PSA finansiniam pajėgumui. Priešingu atveju turės būti pasiūlyti kiti taisomieji veiksmai ir Komisija turės juos patvirtinti;

(244) restruktūrizavimo planas ir Prancūzijos institucijų įsipareigojimai bus laikomi tinkamai įvykdytais, jeigu N+1 metų pabaigoje taisomieji veiksmai arba visos kitos bet kokio pobūdžio finansinio ir (arba) pramoninio restruktūrizavimo priemonės, kurių grupės PSA ėmėsi po 2013 m. liepos 31 d., bus padarę lauktą finansinį poveikį grynajai skolai arba jeigu grynoji skola N+1 metais neviršys A viršutinės ribos. Jeigu taip nenutiktų, Prancūzijos

institucijos prireikus turės pateikti Komisijai iš dalies pakeistą grupės PSA restruktūrizavimo planą, taikydamos vadinamąjį principą „tik vieną ir paskutinį kartą“, kad Komisija galėtų pakeisti šį sprendimą ir paskelbti, jog valstybės pagalba grupės PSA restruktūrizavimui yra suderinama su vidaus rinka;

(245) tokie pat padariniai numatomi tuo atveju, jeigu įgyvendinant restruktūrizavimo planą grupės PSA grynoji skola dvejus metus iš eilės viršys B viršutinę ribą. Tokiu atveju Prancūzijos institucijos taip pat prireikus turės pateikti Europos Komisijai iš dalies pakeistą restruktūrizavimo planą, kad ši iš naujo išnagrinėtų valstybės pagalbos grupės PSA restruktūrizavimui suderinamumą;

(246) bet kokiu atveju šis įsipareigojimas bus laikomas įvykdytu visą restruktūrizavimo laikotarpį, jeigu grupės PSA įgyvendinti taisomieji veiksmai, apie kuriuos Komisijai pranešta 243 konstatuojamojoje dalyje nurodytomis sąlygomis, bus padarę [0–5] mlrd. EUR bendrą finansinį poveikį grynajai skolai;

7.2. *ĮSIPAREIGOJIMAS DĖL BPF SKVERBTIES NORMOS*

(247) garantijos mokestį (toliau – garantijos mokestis), nurodytą 2013 m. kovo 5 d. bendrovės „Peugeot S.A.“, PSA banko ir valstybės sudaryto Protokolo dėl atlygio už savarankišką garantiją, kuri suteikiama pateikus pirmą prašymą ir dėl kurios valstybė susitars su PSA banku (toliau – garantija), dalyvaujant „Peugeot S.A.“ ir Prancūzijos Bankui (toliau – protokolas), 3.3 straipsnyje, Prancūzijos institucijos įsipareigoja pakeisti taip, kaip nurodyta 248–250 konstatuojamosiose dalyse;

(248) tol, kol bus neapmokėtų garantija užtikrintų išleistų vertybinių popierių (jų apibrėžtis pateikta protokole), protokolo 3.3 straipsnyje numatytas 260 bazinių punktų garantijos mokestis bus didinamas 249 ir 250 konstatuojamosiose dalyse nustatytomis sąlygomis, jeigu PSA banko skverbties norma G10 segmente (Vokietija, Austrija, Belgija, Italija, Ispanija, Nyderlandai, Portugalija, Šveicarija, Prancūzija ir Didžioji Britanija) viršys [26–29]* proc.;

(249) garantijos mokestis bus didinamas:

a) atsižvelgiant į 250 konstatuojamojoje dalyje pateiktoje 17 lentelėje nurodytą PSA banko skverbties normą G10 segmente; kaip nurodyta, jeigu atitinkamą laikotarpį skverbties norma bus išreikšta skaičiumi su viena dešimtąja ar didesne dalimi po kablelio, padidinta garantijos mokesčio suma bus apskaičiuojama taikant tiesinę interpoliaciją tarp garantijos mokesčio, mokėtino dėl mažesnės skverbties normos be dešimtosios dalies, ir garantijos mokesčio, mokėtino dėl 250 konstatuojamosios dalies 17 lentelėje nurodytos didesnės skverbties normos be dešimtosios dalies;

b) ne daugiau kaip 231 baziniu punktu, kad garantijos mokestis neviršytų 491 bazinio punkto, atitinkančio Europos Komisijos pateiktą garantijos rinkos vertės įvertį;

(250) skverbties norma bus apskaičiuojama kasmet, kiekvienų metų birželio 30 d. Padidinta garantijos mokesčio suma bus apskaičiuojama kiekvienų metų birželio 30 d., atsižvelgiant į pastaruosius dvylika mėnesių ir į tai, koks yra šio laikotarpio įvairių garantija užtikrintų išleistų vertybinių popierių (jų apibrėžtis pateikta protokole) pagrindinės neapmokėtos sumos vidurkis. Pirmą kartą padidinta garantijos mokesčio suma turės būti apskaičiuota 2013 m. birželio 30 d., remiantis 2012 m. liepos 1 d.–2013 m. birželio 30 d. skverbties norma;

17 lentelė

Garantijos mokesčio didėjimas

Skverbties norma (%)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Garantijos mokesčio didėjimas (baziniai punktai)*	[10–20]	[20–30]	[40–50]	[70–80]	[90–120]	[120–150]	[150–180]	[180–210]	[200–230]	231

7.3. *ĮSIPAREIGOJIMAS NEĮSIGYTI TURTO*

(251) restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpiu, t. y. iki 2015 m. gruodžio 31 d., grupė PSA neįsigys kitų įmonių akcijų arba bet kokio įmonių turto. Šis reikalavimas netaikomas: i) įmonių akcijų ar turto įsigijimui, jeigu grynųjų pinigų suma, kurią grupė PSA turi sumokėti už numatomą pirkinį, yra mažesnė nei 100 mln. EUR per metus; ir ii) įmonių akcijų ar turto įsigijimui gavus Europos Komisijos leidimą, jeigu jų įsigyti reikia siekiant užtikrinti grupės PSA finansinį pajėgumą ir padėti jai pasiekti restruktūrizavimo plano tikslus. Apie ketinimą įsigyti akcijų ar turto pagal šios pastraipos ii punktą turi būti laiku pranešta Komisijai, kad numatomą įsigijimą ji galėtų įvertinti atsižvelgdama į išsamius numatomo pirkinio, jo vertės ir jo įsigijimo poveikio grupės PSA nuosavam kapitalui finansinius duomenis;

(252) be to, gavusi Europos Komisijos leidimą grupė PSA galės įsigyti: i) akcijų, kuriomis už jos kapitalo injekciją ar veiklą atlyginama vykdant sujungimą (įmonių susijungimo arba kapitalo injekcijos atveju); ii) vertybinių popierių ar turto arba prisiimti įsipareigojimų, kuriuos ji siektų perparduoti nedidindama savo grynosios skolos. Šie pirkiniai nebus įtraukiami apskaičiuojant 251 dalyje minimą 100 mln. EUR sumą. Apie ketinimą įsigyti šios dalies i ir ii punktuose nurodytą turtą turi būti laiku pranešta Komisijai, kad ji galėtų įvertinti numatomų operacijų pobūdį;

(253) jeigu grupės PSA restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpiu, t. y. iki 2015 m. gruodžio 31 d., bendrovė „Faurecia“ ar bet kokia jos patronuojamoji bendrovė norės įsigyti įmonių akcijų ar turto, viršydamos nurodytą 100 mln. EUR per metus viršutinę ribą, jos turės gauti išankstinį Europos Komisijos leidimą; Komisija teigiamai atsižvelgs į įsigyjamą turtą, i) kuris tiesiogiai ar netiesiogiai padeda atkurti grupės PSA finansinį pajėgumą ir didinti prognozuojamą jos pelningumą ir ii) dėl kurio neapeinama pareiga griežtai riboti pagalbos poveikį, kad ji būtų naudojama tik grupės PSA restruktūrizavimo plane nustatytiems tikslams pasiekti. Apie ketinimą įsigyti šioje dalyje nurodytą turtą turi būti laiku pranešta Komisijai, kad ji galėtų įvertinti numatomą įsigijimą vadovaudamasi abiem nurodytais kriterijais;

(254) jeigu grupės PSA grynosios skolos (šio termino apibrėžtis jau pateikta) dydis atitinkamais N metais būtų mažesnis negu tų pačių metų dydis, kuris 2013 m. gegužės 31 d. nustatytas Prancūzijos institucijų 2013 m. birželio 3 d. pateiktame vidutinės trukmės laikotarpio plane (PMT 2013 v1), pagal šį įsipareigojimą nustatyta 100 mln. EUR per metus viršutinė riba kitais metais (N+1) bus savaime padidinta atsižvelgiant į grupės PSA grynosios skolos N metais ir tų pačių metų grupės PSA grynosios skolos, nurodytos 2013 m. birželio 3 d. Prancūzijos institucijų pateiktame 2013 m. gegužės 31 d. vidutinės trukmės laikotarpio plane (PMT 2013 v1), skirtumą milijonais eurų;

7.4. *ĮSIPAREIGOJIMAS DĖL KONCESININKAMS TEIKIAMO FINANSAVIMO MARŽOS*

(255) grupė PSA nemažins vidutinės metinės komercinės finansavimo, kurį ji teikia savo tinklo koncesininkams, maržos (PSA banko metinėje ataskaitoje nurodytam verslo klientų tinklui (*corporate réseau*) priklausančių klientų neapmokėtos sumos) tiek, kad ji nesiektų visą restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpį galiojančios 2013 m. birželio 30 d. apskaičiuotos paskutiniųjų dvylikos mėnesių vidutinės metinės komercinės maržos;

7.5. *ĮSIPAREIGOJIMAS DĖL PROJEKTO „50CO_2CARS“*

(256) Prancūzijos institucijos įsipareigoja, kad įgyvendinant 2013 m. kovo 12 d. Prancūzijos institucijų pranešimo 1.2 dalyje apibūdintą projektą „50CO_2Cars“ 24,5 mln. EUR subsidija, kurią iš pradžių numatyta suteikti grupei PSA, būtų išmokėta kaip grąžintinas avansas, *mutatis mutandis* taikant tokius pat grąžinimo terminus, sąlygas ir taisykles kaip ir tie, kurie projekte „50CO_2Cars“ šiuo metu nurodyti dėl 61,4 mln. EUR grąžintino avanso. Išlaikomas iš pradžių numatytas grąžinimo grafikas. Sumos, grąžintinos atėjus kiekvienam mokėjimo terminui, padidintos proporcingai avansų sumos didėjimui;

7.6. *ĮGYVENDINIMAS IR NEPRIKLAUSOMAS EKSPERTAS*

(257) Prancūzijos institucijos įsipareigoja užtikrinti, kad grupė PSA restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpiu, t. y. iki 2015 m. gruodžio 31 d., priede apibūdintomis sąlygomis įgaliotų nepriklausomą ekspertą (toliau – nepriklausomas ekspertas) išsamiai patikrinti, kaip vykdomi įsipareigojimai, prisiimti 2013 m. liepos 23 d. įsipareigojimų rašte;

8. **PAGALBOS VERTINIMAS**

8.1. *PAGALBA PAGAL SESV 107 STRAIPSNIO 1 DALĮ*

(258) pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį „valstybės narės arba iš jos valstybinių išteklių bet kokia forma suteikta pagalba, kuri, palaikydama tam tikras įmones arba tam tikrų prekių gamybą, iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti, yra nesuderinama su vidaus rinka, kai ji daro įtaką valstybių narių tarpusavio prekybai“;

(259) remdamasi šia nuostata Komisija mano, kad norint nacionalinę priemonę laikyti valstybės pagalba turi būti įgyvendintos visos šios sąlygos: i) dėl aptariamos priemonės naudos gavėjas, kuriam skirta ši priemonė, gauna ekonominę naudą; ii) ši nauda yra valstybės suteikta nauda; iii) ji yra atrankinė ir iv) dėl aptariamos priemonės iškraipoma arba gali būti iškraipoma konkurencija ir gali būti daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai;

(260) dėl toliau nurodytų priežasčių Komisija mano, kad valstybės garantija bankui BPF ir grupei PSA suteiktas grąžintinas avansas, skirtas MTTP projektui „50CO_2Cars“ įgyvendinti, yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį;

8.1.1. VALSTYBĖS GARANTIJA BANKUI, KURIS YRA GRUPĖS PSA PATRONUOJAMOJI BENDROVĖ

(261) pirmiausia Komisija pažymi, kad savo 2013 m. vasario 11 d. sprendime, kuriuo laikinai leidžiama teikti pirmąją garantijos dalį kaip sanavimo pagalbą, ji padarė išvadą, jog priemonė yra pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį. Prancūzija šio sprendimo neginčijo ir apie šią priemonę pranešė kaip apie restruktūrizavimo pagalbą;

8.1.1.1. ***Dėl valstybinių išteklių***

(262) aptariant valstybinių išteklių perdavimą reikėtų pabrėžti, kad Prancūzija garantiją suteiks pagal 2012 m. gruodžio 29 d. Taisomojo finansų įstatymo Nr. 2012-1510 85 straipsnį;

(263) vien šios aplinkybės užtenka norint įrodyti, kad priemonę skirs valstybė;

8.1.1.2. ***Dėl ekonominės naudos***

(264) aptariant naudą pažymėtina, kad pagal nusistovėjusią teismų praktiką siekiant įvertinti, ar valstybės priemonė yra pagalba, reikėtų nustatyti, ar įmonė, kuriai skirta ši priemonė, gauna ekonominę naudą, kurios nebūtų gavusi įprastomis rinkos sąlygomis. Todėl Komisija turi įvertinti, kiek rinkos atlygio yra gaunama dėl BPF suteikiamos garantijos;

(265) 2013 m. kovo 12 d. pranešime Prancūzijos institucijos apskaičiavo, kad pagalbą sudaro 453–480 mln. EUR (didžiausia garantijų suma – pagrindinė 7 mlrd. EUR suma). Ši suma apskaičiuota interpoliavus BPF obligacijų atkarpų, kurių išpirkimo terminas – treji metai, pajamingumą. Savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą, apibendrintose 128 konstatuojamojoje dalyje, Prancūzijos institucijos pareiškė nuomonę, kad suteikus garantiją gauta pagalbos suma yra 396 mln. EUR, atsižvelgiant į 40 bazinių punktų rizikos priemoką ir trijų mėnesių bazinį laikotarpį. Jeigu reikėtų atsižvelgti į 24 bazinių punktų rizikos priemoką (tokia priemoka nustatyta išleidžiant emisijas kaip sanavimo pagalbą), tuomet pagalbos suma būtų 429 mln. EUR;

(266) be to, Prancūzijos institucijos pabrėžė, kad 2013 m. kovo 25 d. BPF emisijos buvo įvykdytos ypač palankiomis rinkos sąlygomis; tuo metu nustatyti skirtumai, palyginti su keičiamąja iždo obligacija, yra ypač maži (24 baziniai punktai). Todėl jos mano, kad prielaida, jog BPF patirs maždaug 40 bazinių punktų dydžio papildomų išlaidų, yra visiškai pagrįsta;

(267) galiausiai Prancūzijos institucijų pasirinktas bazinis laikotarpis yra 2013 m. liepos 12 d.–spalio 16 d.; jų nuomone, pasirinkus šį laikotarpį galima atsižvelgti į liepos 12 d. pranešimą apie grupės sunkumus, kuriame paskelbta apie reorganizavimo planą, ir sumažinti poveikį, susijusį su pirmaisiais gandais apie garantijos suteikimą (garantija suteikta 2012 m. spalio 16 d.);

(268) visų pirma Komisija primena, kad remiantis 30 konstatuojamojoje dalyje pateiktais faktais pagalbos suma, susijusi su 2013 m. vasario 11 d. laikinai patvirtinta 1,2 mlrd. EUR garantija, pirmą kartą buvo įvertinta sanavimo sprendime, pagal kurį pagalbą galėjo sudaryti 91,8 mln. EUR–1,2 mlrd. EUR (1,2 mlrd. EUR – tai nominali garantijos suma). Taikant tokią pat pagalbos apatinės ribos įverčio metodiką (24 bazinių punktų skirtumas ir vieno mėnesio bazinis laikotarpis), su 7 mlrd. EUR garantija, apie kurią pranešė Prancūzija, susijusi pagalba būtų 486 mln. EUR, kaip nurodyta 18 lentelėje:

18 lentelė

Su obligacijomis, kurioms taikoma garantija, susijusios pagalbos apskaičiavimas

	2012 10 16	Liepos 12 d.–spalio 16 d.	Rugsėjo 16 d.–spalio 16 d.
Trejų metų keičiamoji iždo obligacija	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Įvertintas valstybės dengiamas skirtumas suteikus garantiją	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Banko BPSA palūkanų norma suteikus garantiją (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Garantijos sąnaudos (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Visos įvertintos emisijų, kurioms taikoma garantija, sąnaudos (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Interpoliuotas trejų metų BPSA pajamingumas antrinėje rinkoje	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Skirta valstybės pagalbos suma (mln. EUR)	401	429	486

(269) aptardama prielaidas, taikytas siekiant atlikti šį skaičiavimą, Komisija nori pateikti tokias patikslintas pastabas;

(270) sanavimo sprendimo 51 konstatuojamojoje dalyje Komisija apskaičiavo, kad su emisijų suma (1,2 mlrd. EUR) susijusi pagalba yra ne mažesnė kaip 91,8 mln. EUR. Atitinkama pagalbos suma, susijusi su 7 mlrd. EUR emisijos suma, būtų 535 mln. EUR;

(271) kaip nurodyta sprendimo pradėti procedūrą 26 konstatuojamojoje dalyje, 24 bazinių punktų pajamingumo skirtumas, palyginti su keičiamąja iždo obligacija, buvo nustatytas vykdant 1,2 mlrd. EUR obligacijų emisiją. Pagal sprendimo pradėti procedūrą 119 ir 120 konstatuojamąsias dalis Komisija patvirtina, kad apskaičiuojant pagalbą turi būti atsižvelgiama į šį nustatytą skirtumą, kuris, Prancūzijos teigimu, atsirado dėl mažesnio garantija užtikrintų obligacijų likvidumo, palyginti su keičiamąja iždo obligacija, šiuo skirtumu sumažinant pagalbą;

(272) dėl **bazinio laikotarpio** Komisija mano, kad pasirinktas vieno mėnesio laikotarpis (rugsėjo 16 d.–spalio 16 d.) yra pakankamai ilgas norint sumažinti galimą nestabilumą, susijusį su skelbimo poveikiu. Siekiant tiksliai įvertinti pagalbą, bazinis laikotarpis iš tikrųjų turi būti artimas skelbimo dienai, kad informacija apie grupės patiriamus sunkumus kuo geriau atsispindėtų rinkos pajamingumo duomenyse. Galiausiai pasirinkta antrinė rinka yra likvidi, todėl negalima daryti išvados, kad būtinas ilgesnis laikotarpis, nes rinkose apie 2012 m. liepos mėn. skelbimą, susijusį su PSA restruktūrizavimo planu, buvo labai gerai žinoma, taip pat buvo žinoma naujausia informacija apie turimų transporto priemonių pardavimą. Be to, Komisija mano, kad remiantis šiuo pagrindu pagalba apskaičiuota teisingai ir jos nereikia perskaičiuoti atsižvelgiant į tai, koks buvo banko obligacijų pajamingumas antrinėje rinkoje, vykdant privačių subjektų emisijas. Komisija taip mano, viena vertus, dėl to, kad, Prancūzijos nuomone, pagalba neviršija būtiniausio dydžio, reikalingo finansiniam pajėgumui atkurti, todėl, jos teigimu, bus panaudota visa garantija; kita vertus, dėl to, kad tipinė rinkos kaina yra antraeilių obligacijų kaina, buvusi prieš paskelbiant apie pagalbos priemonę. Dėl šios pagalbos PSA gali pasinaudoti garantija bet kada ją suteikus;

(273) sanavimo sprendimo 51 konstatuojamojoje dalyje Komisija pareiškė nuomonę, kad pagalbos suma gali siekti obligacijų emisijos nominalią sumą. Atsižvelgdama į sprendimo pradėti procedūrą 105 ir 106 konstatuojamosiose dalyse pateiktus faktus, susijusius su grynųjų pinigų pertekliumi, kuris pagal nepalankiausią scenarijų siekia [1–3]*–[2–4]* mlrd. EUR valdant banką taip, kad jo veiklos apimtis būtų laipsniškai mažinama, Komisija mano, kad pagalbos suma neviršija naudos, susijusios su 33 konstatuojamojoje dalyje apskaičiuota 486 mln. EUR obligacijų emisijos kaina, kuri yra valstybės garantijos pagrindinės sumos – 7 mlrd. EUR – dalis. Tai nauda, kurią grupė gautų tuo atveju, jeigu tęstų veiklą. Jeigu pagalba nebūtų suteikta ir bankas būtų valdomas laipsniškai mažinant jo veiklos apimtį, jokios papildomos naudos negautų nei kreditoriai, nei akcininkai (grupė PSA);

(274) Komisija pažymi, kad pagalbos apskaičiavimą komentavo vienintelė suinteresuotoji šalis – „Fiat“, kuri 191 konstatuojamojoje dalyje pareiškė nuomonę, jog prie garantijos sąnaudų reikėtų pridėti ne mažiau kaip 100 bazinių punktų, kad šios sąnaudos atitiktų rinkos sąlygas. Vienoje iš „Fiat“ pastabų aptariamas įsipareigojimų mokesčio (angl. *commitment fee*) mokėjimas. Šiuo klausimu Komisija pažymi, kad, kaip paaiškinta 272 konstatuojamojoje dalyje, pagalba apskaičiuota remiantis prielaida, kad bus panaudota visa garantija, nes pagalba neviršija būtiniausio dydžio, reikalingo grupės finansiniam pajėgumui atkurti. Be to, Komisijos apskaičiuota pagalba yra didesnė negu apskaičiuota bendrovės „Fiat“, net ir pakoregavus ją įsipareigojimų mokesčiu, nes, Komisijos nuomone, sumokėta kaina yra 231 baziniu punktu mažesnė negu rinkos kaina, o „Fiat“ mano, kad kaina yra 100 bazinių punktų mažesnė negu rinkos kaina;

(275) todėl atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta, Komisija gali daryti išvadą, kad pagalba, kuri yra valstybės garantijos pagrindinės sumos – 7 mlrd. EUR – dalis, siekia 486 mln. EUR;

8.1.1.3. ***Dėl atrankinės naudos***

(276) kadangi garantija taikoma tik BPF ir atitinkamai grupei PSA, nustatyta, kad nauda yra atrankinė;

8.1.1.4. ***Dėl sąlygų, kuriomis daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai ir iškraipoma konkurencija***

(277) aptariant poveikį konkurencijai ir tarpusavio prekybai reikėtų priminti, kad pagal nusistovėjusią teismų praktiką tuo atveju, kai įmonė veikia sektoriuje, kuriame įvairių valstybių narių gamintojai faktiškai konkuruoja tarpusavyje, bet kokia pagalba, kurią ši įmonė gauna iš valdžios institucijų, gali daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai ir kenkti konkurencijai, jeigu rinkoje tęsiant įmonės veiklą konkuruojančioms įmonėms trukdoma didinti jų užimamas rinkos dalis ir mažinamos jų galimybės didinti eksporto apimtį ([41]);

(278) iš tikrųjų mechanizmas, kurį taikant bus iškraipoma konkurencija, buvo patvirtintas Komisijos analizėje, trečiųjų šalių pastabose ir paskelbtuose analitikų darbuose. Valstybės garantija turi tiesioginį poveikį – sumažėja BPF finansavimo išlaidos (palyginti su „priešingos padėties“ scenarijumi, pagal kurį bankas pagalbos negauna). Sumažinęs šias finansavimo išlaidas BPF galės pateikti geresnius finansavimo pasiūlymus ir taip skatinti automobilių „Peugeot“ ir „Citroën“ pardavimą. O tai, kad grupių bankai svarbūs skatinant automobilių pardavimą ir didinant jo apimtį, vienbalsiai pripažino ir pabrėžė tiek grupė PSA, tiek trečiosios šalys;

(279) savo pastabose suinteresuotosios trečiosios šalys pabrėžė, kad grupės banko veikla tiesiogiai susijusi su transporto priemonių pardavimu. Pavyzdžiui, GM nurodo, kad grupių bankų teikiamas finansavimas yra „*gyvybiškai svarbus*“ ir kad dėl jo automobilių gamintojai gali „*lanksčiai*“ ir per trumpą laiką reaguoti į rinkos sąlygas. Grupė „Fiat“ išsamiai aprašė, kokį poveikį turi pardavimo finansavimas, kurį teikia automobilių srityje veikiančių grupių bankai. Jos teigimu, šis finansavimas turi trejopą pagrindinį poveikį: dėl jo pritraukiama naujų klientų, skatinamas pardavimo procesas ir didinamas klientų lojalumas. „Fiat“ mini viduje atliktą tyrimą, susijusį su grupės modelio „Punto“ patrauklumu, kuris labiausiai priklauso nuo finansavimo sąlygų (tokių kaip nedidelės palūkanų normos). Patrauklių finansinių sąlygų nesiūlantys konkurentai (pavyzdžiui, „Peugeot“) buvo minimi rečiau kaip tie, kuriems klientai teikia pirmenybę. Pagal kito vidaus tyrimo, susijusio su serija „Eco“, duomenis dauguma klientų, su kuriais

([41]) Visų pirma žr. 1991 m. kovo 21 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Italija prieš Komisiją*, C-305/89, Rink. p. I-1603.

susisiekta, nurodė, kad jie nebūtų pirkę automobilio (arba būtų jį pirkę vėliau), jeigu nebūtų pateiktas finansavimo pasiūlymas taikant nulines palūkanų normas. Taigi „Fiat“ daro išvadą, kad subsidijos, kuria siekiama remti grupės banko veiklą, poveikis su automobilių pardavimu susijusiems veiklos rezultatams būtų *„greitas ir tiesioginis“*. Remiantis kito vidaus tyrimo, kurį aprašė „Fiat“, duomenimis naudojimasis grupės banko paslaugomis taip pat turi poveikį esamiems prekės ženklo klientams, kurie nori pakeisti automobilį. Iš tikrųjų klientų, nusprendusių dar kartą pirkti „Fiat“ prekės ženklo automobilį, yra daugiau tarp tų klientų, kurie pirkdami ankstesnį automobilį gavo grupės banko finansavimą;

(280) aptardama poveikį, kurį daro grupės banko finansavimo išlaidų pokytis, „Fiat“ atsakymą pateikė nurodydama skaičius – ji nurodė, kad finansavimo išlaidoms padidėjus 100 bazinių punktų skverbties norma galėtų sumažėti 5–10 proc. Taigi atrodo, kad remiantis „Fiat“ patirtimi Europos rinkoje, įgyta vykdant įmonės „FGA Capital“ veiklą, galima patvirtinti tiesioginį ir neigiamą grupės banko finansavimo išlaidų ir jo skverbties normos ryšį. Taigi dėl valstybės garantijos sumažėjus BPF finansavimo išlaidoms padidėja banko skverbties norma;

(281) savo ruožtu „Toyota“ patvirtina, kad grupių bankai yra svarbūs siekiant didinti klientų lojalumą prekės ženklui ir taip didinti pardavimo apimtį: „Toyota“ mano, kad grupių bankai lojalumą padidina 15 proc., bet nurodė, kad ji negali skaičiais išreikšti poveikio, kurį pardavimui turi finansavimo išlaidų padidinimas 100 bazinių punktų (tačiau nurodė, kad toks poveikis daromas);

(282) taigi iš suinteresuotųjų trečiųjų šalių pastabų matyti, kad sumažėjus grupės banko finansavimo išlaidoms šis bankas gali siūlyti patrauklesnes finansavimo sąlygas galimiems klientams. Tokie konkurencingi paskolų pasiūlymai turi tiesioginį poveikį automobilių pardavimui ir šiuo metu net yra vienas pagrindinių tokio pardavimo plėtros veiksnių;

(283) be to, 2012 m. rugpjūčio 21 d. banko „Morgan Stanley“ publikacijoje paaiškinama, kaip dėl automobilių gamintojo finansinio padalinio patiriamų nedidelių finansavimo išlaidų į pasiūlą galima įtraukti prekės ženklui priklausančius automobilius, dėl kurių patiriamos vartotojo sąnaudos (visos eksploatavimo sąnaudos, angl. *Total Cost of Ownership* arba sutrumpintai TCO) yra mažesnės už konkurentų. Apskritai šiuo tyrimu įrodyta, kad svarbiausias veiksnys nustatant transporto priemonės vartotojo sąnaudas yra automobilių gamintojo grupės banko patiriamos finansavimo išlaidos ([42]). Taigi teikdamas patrauklius finansavimo pasiūlymus grupės bankas tiesiogiai prisideda prie to, kad būtų sumažintos prekės ženklui priklausančių automobilių TCO. O B ir C segmentuose, kuriuose grupė PSA parduoda daugiausia savo transporto priemonių, yra ypač didelis finansavimo poreikis;

(284) neseniai atliktame 2013 m. vasario 5 d. įmonės „Moody's“ tyrime ([43]) patvirtinamas svarbus grupių bankų vaidmuo – šie bankai laikomi „svarbiausiomis automobilių sektoriuje veikiančių grupių strategijos dalimis“. Be to, tyrime nurodyta, kad kilus krizei ir sumažėjus pardavimo apimčiai automobilių sektoriuje veikiančios grupės yra labiau linkusios naudotis grupių bankais tam, kad būtų skatinamas grupių vykdomas pardavimas. Į šias ypatingas aplinkybes taip pat turi būti atsižvelgiama atliekant nagrinėjamą rizikos, susijusios su konkurencijos iškraipymu dėl valstybės pagalbos, analizę;

(285) beje, iš Prancūzijos institucijų pateikto BPF gyvybingumo užtikrinimo plano matyti, kad dėl keturių pagrindinių veiksnių (žr. 116 konstatuojamąją dalį) grupių bankų vaidmuo ateityje didės;

(286) todėl valstybės garantija turės tiesioginį poveikį BPF konkurenciniams veiksmams – spėjama, kad jau ir taip svarbus šio banko vaidmuo didės, atsižvelgiant į 285 konstatuojamojoje dalyje nurodytame gyvybingumo užtikrinimo plane apibūdintas rinkos tendencijas;

(287) šiuo klausimu Komisija pažymi, kad Sąjungos teritorijoje veikia daug finansų įstaigų ir kad tarp valstybių narių vyksta kapitalo judėjimas;

(288) Komisija daro išvadą, kad valstybėms narėms vykdant tarpusavio prekybą dėl aptariamos priemonės BPF padėtis taip pat gali sustiprėti, palyginti su jo konkurentais;

(289) todėl Komisija daro išvadą, kad ši valstybės garantija yra valstybės pagalba, kurios bendrasis subsidijos ekvivalentas – 486 mln. EUR. Tiesioginis šios garantijos gavėjas yra BPF, tačiau *in fine* ji naudinga visai grupei, nes BPF finansuoja grupės pagamintų automobilių pardavimą (automobilių gamyba – pagrindinė grupės veikla);

([42]) Žr. 2012 m. rugpjūčio 21 d. banko „Morgan Stanley“ publikaciją „Volkswagen – It's Cheaper to Own a VW“.
([43]) Žr. 2013 m. vasario 5 d. „Moody's“ tyrimą „Key rating drivers for European car financiers“.

8.1.2. VALSTYBĖS PARAMA GRUPEI PSA, SKIRTA MTTP PROJEKTUI „50CO_2Cars“ ĮGYVENDINTI

(290) viešasis finansavimas ([44]), kuris grupei PSA skiriamas MTTP projektui „50CO_2Cars“ įgyvendinti, atitinka SESV 107 straipsnyje pateiktą valstybės pagalbos apibrėžtį. Prancūzijos institucijos apie šią priemonę pranešė kaip apie restruktūrizavimo pagalbą;

8.1.2.1. ***Dėl valstybinių išteklių***

(291) šis viešasis finansavimas skiriamas iš biudžeto lėšų, kurias valstybė išmokėjo ADEME pagal programos „Ateities investicijos“ priemonę „Ateities transporto priemonės“. Iš tikrųjų projektui „50CO_2Cars“ Prancūzijos skiriamas viešasis finansavimas suteikiamas pagal programą „Ateities investicijos“, įdiegtą 2010 m. kovo 9 d. Taisomuoju finansų įstatymu Nr. 2010-237. Taigi tai patvirtina faktą, kad ši priemonė priskirtina valstybei;

8.1.2.2. ***Dėl ekonominės naudos***

(292) dėl subsidijos, kuria prisidedama prie grupės PSA MTTP išlaidų finansavimo, šiai grupei suteikiama ekonominė nauda;

8.1.2.3. ***Dėl atrankinės naudos***

(293) priemonė konkrečiai skirta MTTP projekto „50CO_2Cars“ vykdytojams (grupė PSA yra viena iš jų), todėl negali būti laikoma visuotinai taikoma priemone;

8.1.2.4. ***Dėl sąlygų, kuriomis daromas poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai ir iškraipoma konkurencija***

(294) kadangi grupė PSA veikia automobilių gamybos sektoriuje – ekonomikos sektoriuje, kuriame galima vykdyti ES vidaus prekybą, priemonė gali daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai, dėl jos gali pasikeisti grupės PSA padėtis aptariamose rinkose, palyginti su jos konkurentais, ir gali būti iškraipoma konkurencija vidaus rinkoje;

(295) todėl Komisija gali daryti išvadą, kad finansinė parama, kurią grupei PSA Prancūzija teikia kaip grąžintiną avansą projektui „50CO_2Cars“ įgyvendinti, iš tikrųjų yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį;

(296) galiausiai Komisija pripažįsta ypatingą grąžintino avanso, kaip valstybės pagalbos priemonės, pobūdį. Nors iš tikrųjų paskola grupei PSA suteikiama projektui „50CO_2Cars“ įgyvendinti, šios paskolos grąžinimas priklausys nuo MTTP projekto rezultatų. Kadangi sėkmės ir nesėkmės tikimybės *a priori* nėra žinomos, Komisija šios pagalbos, suteikiamos kaip grąžintinas avansas, bendrojo subsidijos ekvivalento apskaičiuoti negali. Todėl atsižvelgdama į blogiausią galimybę, kad nebus grąžinta jokia pagalbos dalis, Komisija atsargumo sumetimais visą grąžintiną avansą laikys aptariamos valstybės pagalbos sumos viršutine riba;

8.2. *TEISINIS VERTINIMO PAGRINDAS*

(297) SESV 107 straipsnio 2 ir 3 dalyse yra nustatytos 107 straipsnio 1 dalyje nurodyto bendro nesuderinamumo išimtys. Šiuo atveju akivaizdu, kad SESV 107 straipsnio 2 dalyje nurodytos išimtys yra netaikomos;

(298) savo sanavimo sprendime Komisija nurodė, kad pagalba yra laikinai suderinama pagal SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą. Tačiau Komisija pareiškė nuomonę, kad dėl valstybės garantijos, kurios tikslas – greitai išspręsti BPF likvidumo problemas, nauda taip pat suteikiama ir grupei PSA. Beje, Prancūzijos institucijos šios nuomonės neginčijo. Komisija taip pat pabrėžė, kad banko, kuris yra grupės PSA patronuojamoji bendrovė, likvidumo problemos patiriamos dėl šios grupės struktūrinių sunkumų. Šiomis aplinkybėmis Prancūzijos institucijos įsipareigojo pagal minėtas Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires pateikti visos grupės PSA restruktūrizavimo planą, kurį taikant taip pat būtų užtikrintas BPF gyvybingumas. Kaip buvo įsipareigojusios, Prancūzijos institucijos pranešė apie BPF gyvybingumo užtikrinimo planą ir grupės PSA restruktūrizavimo planą;

([44]) Apie šį finansavimą iš pradžių buvo pranešta kaip apie subsidiją (24,5 mln. EUR) ir grąžintiną avansą (61,4 mln. EUR). Atsižvelgiant į Prancūzijos institucijų siūlomą kompensacinę priemonę (apibūdintą 256 konstatuojamojoje dalyje), šis finansavimas galiausiai bus skiriamas kaip 85,9 mln. EUR grąžintinas avansas.

(299) BPF gyvybingumo užtikrinimo planas turi būti nagrinėjamas remiantis Komisijos komunikato dėl finansų sektoriaus gyvybingumo atkūrimo ir restruktūrizavimo priemonių vertinimo pagal valstybės pagalbos taisykles dabartinės krizės sąlygomis ([45]) 2 skirsniu;

(300) dėl restruktūrizavimo plano Komisija savo Sanavimo sprendimo 84 konstatuojamojoje dalyje jau yra pareiškusi nuomonę, kad šis planas turi būti nagrinėjamas remiantis SESV 107 straipsnio 3 dalies c punktu ir ypač minėtomis Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėmis. Iš tikrųjų neginčijama, kad pagalba buvo suteikta siekiant atkurti ilgalaikį įmonės gyvybingumą, taigi turės atitikti minėtas Sanavimo ir restruktūrizavimo gaires, kurios bus teisinis vertinimo pagrindas. Komisija taip pat pažymi, kad šiai išvadai poveikio neturi tai, jog dalis restruktūrizavimo plane numatytos pagalbos yra pagalba MTTP projektui. Iš tikrųjų MTTP aspekto įtraukimas į restruktūrizavimo planą yra priimtinas, jeigu laikomasi dviejų sąlygų: numatyta veikla iš tikrųjų yra būtina įmonės finansiniam pajėgumui atkurti ir visos restruktūrizavimo plano dalys (įskaitant su MTTP susijusią veiklą) atitinka sąlygas, nurodytas minėtose Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse;

(301) be to, pagal minėtų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 21 punktą taikant sąlygas, keliamas norint užtikrinti sunkumų patiriančios įmonės MTTP veiklai teikiamos valstybės paramos suderinamumą, neturi būti apeinami bendrosios teisės normose įtvirtinti principai, taikomi įmonei, kurios finansinė padėtis gera;

(302) Komisija pažymi, kad nė viena suinteresuotoji šalis nekritikavo teisinių pagrindų pasirinkimo;

8.3. *ĮMONĖS TINKAMUMAS GAUTI RESTRUKTŪRIZAVIMO PAGALBĄ*

(303) kad gautų restruktūrizavimo pagalbą, įmonė pirmiausia turi būti laikoma sunkumų patiriančia įmone, apibūdinta minėtų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 2.1 skirsnyje;

(304) sprendimo pradėti procedūrą 150 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė, kad grupė PSA yra sunkumų patirianti įmonė pagal minėtų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 11 punktą. Iš tikrųjų šiuo atveju pastebimi įprasti požymiai, kad įmonė patiria sunkumų: didėja nuostolis, mažėja apyvarta, yra pajėgumų perteklius, mažėja pinigų srautas ir užimamos rinkos dalys. Be to, tai, kad BPF negalėjo baigti rengti savo 2013–2016 m. finansavimo plano be valstybės garantijos, pakankamai aiškiai rodo, jog grupė nepajėgi grupės atgaivinimo užtikrinti nuosavais ištekliais arba lėšomis, gautomis iš grupės savininkų ir (arba) akcininkų, arba rinkos šaltinių;

(305) todėl sprendimo pradėti procedūrą 151 konstatuojamojoje dalyje Komisija padarė išvadą, kad grupė PSA ir atitinkamai netiesiogiai BPF yra sunkumų patiriančios įmonės pagal minėtų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 2.1 skirsnį;

(306) minėto sprendimo 152 konstatuojamojoje dalyje Komisija taip pat pažymėjo, kad nei grupė PSA, nei jos patronuojamoji bendrovė BPF nėra naujai įsteigtos įmonės ir, kadangi naudą gauna grupė, nereikia manyti, jog bendrovės sunkumai atsirado dėl savavališko sąnaudų paskirstymo grupėje. Iš tikrųjų, kaip nurodė Prancūzijos institucijos, sunkumų grupė daugiausia patiria dėl priežasčių, susijusių su grupe ir blogėjančiomis sąlygomis Europos automobilių rinkoje;

(307) taigi Komisija mano, kad sprendime pradėti procedūrą pateikto vertinimo, susijusio su įmonės tinkamumu gauti pagalbą pagal minėtų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 11 ir 13 punktus, persvarstyti nereikia. Iš tikrųjų Komisija pažymi, kad nė viena suinteresuotoji šalis šio klausimo neginčijo;

(308) galiausiai Komisija mano, kad minėtų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 2.1 skirsnyje nurodytos sąlygos yra įgyvendintos;

([45]) OL C 195, 2009 8 19, p. 9.

8.4. *ILGALAIKIO FINANSINIO PAJĖGUMO ATKŪRIMAS*

8.4.1. GRUPĖS PSA RESTRUKTŪRIZAVIMO PLANAS

(309) nuolat blogėjant grupės PSA padėčiai, grupė įdiegė nuo 2012 m. taikomas priemones, kuriomis galima skatinti įgyvendinant planą „2015 m. pakilimas“ atkurti ilgalaikį grupės finansinį pajėgumą. Visų pirma tai priemonės, kuriomis siekiama sumažinti grupės pajėgumų perteklių B segmente, ir numatomos taupymo priemonės. Planas „2015 m. pakilimas“ apima:

a) Prancūzijoje esančios pramoninės bazės reorganizavimą ir struktūrinių sąnaudų mažinimą; šių priemonių poveikis vertinamas 600 mln. EUR ir apie jas pranešta 2012 m. liepos 12 d. Pagal šį planą numatoma 2014 m. sustabdyti gamybą One gamykloje, pritaikyti Reno gamyklos pramoninius įrenginius, imtis One ir Reno gamyklų atgaivinimo priemonių ir pritaikyti grupės struktūrą;

b) nuo 2013 m. vykdomą didelio masto kapitalo išlaidų mažinimą 550 mln. EUR, baigus didinti investicijas į pajėgumus Rusijoje, Lotynų Amerikoje ir Kinijoje;

c) gamybos sąnaudų optimizavimą, visų pirma sudarius sąjungą su GM, kurios vertė – 350 mln. EUR: pusė naudos gaunama vykdant pirmuosius sąjungos sąveikos veiksmus, susijusius su pirkimu, kita pusė – įgyvendinant veiksmų planus, susijusius su projektavimo ir gamybos vieneto kaina;

(310) sprendime pradėti procedūrą Komisija pareiškė dvi abejones dėl finansinio pajėgumo atkūrimo:

a) pirma, Komisija pareiškė nuomonę, kad prielaidos dėl rinkos pokyčių gali būti pernelyg optimistinės;

b) antra, Komisija norėjo patikrinti, kiek projektas „50CO_2Cars“ gali prisidėti prie finansinio pajėgumo atkūrimo;

8.4.1.1. ***Dėl nustatytų prielaidų, susijusių su rinkos pokyčiais***

(311) suinteresuotųjų trečiųjų šalių pastabose neprieštaraujama tam, kad instituto „IHS Global Insight“ prognozės, susijusios su rinkos pokyčiais, naudojamos tinkamai. Visų pirma „Fiat“ pastabose patvirtinama, kad šios prognozės yra pagrindinis automobilių gamintojų finansinių prognozių šaltinis;

(312) Komisija pažymi, kad šios prognozės vis dėlto yra optimistiškesnės negu kitų rinkos šaltinių, pavyzdžiui, agentūros „Standard&Poor's“, pateikiamos prognozės ([46]);

(313) Komisija mano, kad atnaujintose apyvartos prognozėse, palyginti su sprendimu pradėti procedūrą, iš dalies pateikiamas atsakymas į abejones, kurias Komisija pareiškė dėl pirminiu tyrimo etapu Prancūzijos pateiktų prognozių patikimumo. Be to, nors apyvarta mažesnė, atnaujintose prognozėse numatytų investicijų į kapitalą išlaidos nebuvo sumažintos, taigi tai neturės neigiamo poveikio būsimam pardavimui;

(314) galimi vidutinių prognozių skirtumai turi būti nagrinėjami atsižvelgiant į tikėtiną prognozių poveikį PSA pajėgumui tęsti veiklą pagal nepalankų scenarijų. Grupės sunkumai, dėl kurių įsikišo valstybė, buvo susiję su BPF pajėgumu gauti pakankamą banko refinansavimą rinkose, kad bankas galėtų finansuoti grupės transporto priemonių pardavimą. Be to, net ir nustačius, kad bendra automobilių padalinio turto vertė sumažėjo (2012 m. gruodžio 31 d. apskaitoje nustatyta, kad ji sumažėjo 3 888 mln. EUR), Prancūzija nenurodė Komisijai, kad grupės nuosavo kapitalo neužtenka. Todėl Komisija mano, kad atliekant analizę daugiausia dėmesio reikėtų skirti grupės grynosios pramoninės skolos dydžiui, nurodytam nepalankiuose scenarijuose;

(315) Komisijos abejonės dėl grupės gyvybingumo buvo panaikintos Prancūzijai prisiėmus 7.1 skirsnyje apibūdintą įsipareigojimą nurodyti, kad PSA imtųsi tinkamų priemonių siekdama padengti bet kokį dėl nepalankių pardavimo pokyčių atsiradusį grynųjų pinigų trūkumą, dėl kurio kyla rizika, kad PSA grynoji skola nukryps nuo prognozių. Tuomet skola […]* būtų mažesnė negu […]* mlrd. EUR ir atitiktų dabartines analitikų prognozes.

([46]) 2013 m. balandžio 24 d. ataskaitoje „*For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region*“ nenumatoma, kad iki 2018 m. Europos rinkos apimtis vėl pasieks 2011 m. lygį, o IHS prognozėse nurodoma, kad šis lygis vėl bus pasiektas nuo 2014 m.

Šiuo įsipareigojimu suteikiama galimybė grupei pasirinkti tinkamiausią būdą stabilizuoti savo grynąją skolą, pavyzdžiui, sumažinti pajėgumą arba parduoti akcijas. Be to, Komisija pažymi, kad Prancūzija įsipareigojo dar kartą pranešti apie visą planą, jeigu taisomieji veiksmai būtų įgyvendinti nesėkmingai arba jeigu dvejus metus iš eilės būtų viršytas su grynąja skola susijęs tikslas;

(316) remdamasi išdėstytais argumentais Komisija daro išvadą, kad sprendime pradėti procedūrą nurodytos abejonės dėl finansinio pajėgumo atkūrimo yra panaikintos;

8.4.1.2. ***Dėl projekto „50CO_2Cars“ indėlio atkuriant grupės PSA finansinį pajėgumą***

(317) sprendimo pradėti procedūrą 167 konstatuojamojoje dalyje Komisija iškėlė klausimą dėl projekto „50CO_2Cars“ indėlio restruktūrizuojant grupę PSA ir atkuriant jos finansinį pajėgumą;

(a) **Pirminė pastaba dėl to, kad Prancūzija nesutinka su sprendime pradėti procedūrą pasiūlytu analizės metodu**

(318) kaip nurodyta 152 konstatuojamojoje dalyje, Prancūzijos institucijos nesutinka su sprendime pradėti procedūrą Komisijos pasiūlytu metodu, taikomu siekiant patikrinti, ar projektas „50CO_2Cars“ prisideda prie PSA finansinio pajėgumo atkūrimo, ir prireikus įvertinti tokio indėlio mastą. Prancūzijos teigimu, atlikus pirminį Komisijos tyrimą jos abejonės grindžiamos teiginiu, kad projektas „50CO_2Cars“ „grupės PSA finansiniam pajėgumui atkurti gali būti reikalingas tik tiek, kiek dėl jo grupė gali kompensuoti atsilikimą MTTP srityje, palyginti su jos konkurentais“. Be to, Komisijos numatomas metodas grindžiamas „teisiniu požiūriu novatorišku“ kriterijumi; Prancūzijos institucijos nesutinka, kad šis kriterijus būtinas, ir mano, kad kitų pateiktų argumentų užtenka siekiant įrodyti teigiamą projekto „50CO_2Cars“ indėlį atkuriant grupės finansinį pajėgumą;

(319) Komisija nesutinka su tuo, kad sprendime pradėti procedūrą jos pasiūlytą metodą galima apibendrinti taip, kaip tai padarė Prancūzijos institucijos, ir nori pateikti tokius paaiškinimus;

(320) minėtų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 17 konstatuojamojoje dalyje nurodoma, kad „restruktūrizavimo pagrindas – įvykdomas, nuoseklus ir tolimą ateitį numatantis planas atstatyti įmonės ilgalaikės trukmės gyvybingumą“. Šis tikslas, susijęs su „efektyvesnio pagrindo <…> įmonės veiklos reorganizavim[u] ir racionalizavim[u]“, gali būti įgyvendinamas taikant kelių tipų priemones, kurios yra tokios:

— „nuostolingos veiklos atsisaky[mas]“;

— „vėl galinčių tapti konkurencingomis veiklos rūšių reorganizavimas“;

— „veiklos diversifikacija imantis naujų ir gyvybingų veiklos rūšių“;

(321) Komisija mano, kad su MTTP susijusios veiklos įtraukimą į restruktūrizavimo planą geriausiai galima pagrįsti trečiąja priemone (diversifikacija). Prireikus šia priemone pagrįsti būtų galima remiantis tuo, kad sunkumų patiriančiai įmonei reikia padėti rasti naujų pelningų rinkų pakeičiant gaminamus produktus į naujoviškus;

(322) beje, sprendžiant iš Prancūzijos institucijų pastabų (apibendrintų 149 konstatuojamojoje dalyje) atrodo, kad Prancūzijos institucijos pritaria šiai analizei ir mano, jog išlaikiusi investicijas į MTTP sunkumų patirianti įmonė gali užtikrinti, kad „būtų atkurtas jos ilgalaikis finansinis pajėgumas“. Tačiau Komisija mano, kad precedentai, kuriuos Prancūzija nurodė 149 konstatuojamojoje dalyje pateiktoje 30 išnašoje, yra netinkami. Iš tikrųjų pažymėtina, kad jie susiję ne su atvejais, kuriais pagal restruktūrizavimo planą įgyvendinant MTTP projektą buvo galima padėti atkurti sunkumų patiriančios įmonės finansinį pajėgumą (kaip šiuo atveju), o daugiau su atvejais, dėl kurių Komisija buvo pareiškusi nuomonę, kad finansinį pajėgumą galima atkurti pradėjus gaminti naujus produktus, naudojantis „turimomis“ žiniomis (o ne gautomis dėl MTTP). Antai 2004 m. gruodžio 1 d. Komisijos sprendimo (valstybės pagalba – Prancūzija – bendrovė „Bull“, byla C-504/03) 51 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad naujos serverių linijos, kurios vaidmuo iš tikrųjų įvertintas kaip „labai svarbus“ atsižvelgiant į apyvartą ir veiklos pelną, pagrindą sudarė bendrovės „Intel“ turima, o ne pagalbos gavėjo sukurta technologija. Be to, 2001 m. liepos 3 d. Komisijos sprendimo (valstybės pagalba – Ispanija – bendrovė „Babcock Wilcox Espana SA“, byla C-33/98) 98 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad technologija, dėl kurios bendrovė „NewCo“ galėjo

užimti naują Ispanijos rinkos segmentą, jau buvo sukurta. Galiausiai Komisija nemano, kad jos 2004 m. vasario 18 d. sprendimo (valstybės pagalba – Vokietija – bendrovė „Bankgesellschaft Berlin AG“, byla C-28/02) 236 konstatuojamoji dalis, iš kurios aišku, kad Komisija atsisakė pateikti galutinį vertinimą, kokį vaidmenį atkuriant sunkumų patiriančio banko finansinį pajėgumą atlieka „nauji produktai ir jų pardavimo kanalai“, yra nurodyta pagrįstai;

(323) Komisija nori pabrėžti, kad šio tikslo nereikėtų painioti su labai skirtingu tikslu skatinti MTTP ir inovacijas ([47]), kurio siekiama teikiant kitų rūšių viešąjį finansavimą, skirtą sunkumų nepatiriančioms įmonėms. Šiuo klausimu reikėtų priminti minėtų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 20 konstatuojamąją dalį, kurioje labai aiškiai nurodyta:

„Turint omenyje tai, kad pavojus yra iškilęs pačiam įmonės egzistavimui, ji negali būti laikoma tinkama priemone kitiems viešosios politikos tikslams skatinti tol, kol nebus užtikrintas tokios įmonės gyvybingumas. Todėl, Komisijos nuomone, jei tenkinamos šiose gairėse nurodytos sąlygos, pagalba sunkumus patiriančioms įmonėms gali prisidėti prie ekonominės veiklos vystymo, neturėdama prekybai neigiamos įtakos, prieštaraujančios Bendrijos interesui. <…>“;

(324) Komisija mano, kad suteikiant vieną pagalbą negalima veiksmingai siekti dviejų skirtingų tikslų, todėl pagal restruktūrizavimo planą valstybės narės išmokėtos bet kokios pagalbos tikslas turi būti jos gavėjo finansinio pajėgumo atkūrimas, nors valstybė narė ir būtų šią pagalbą pristačiusi kaip galinčią turėti teigiamą poveikį MTTP skatinimui. Pagalbos suderinamumas turi būti nagrinėjamas atsižvelgiant į šį prioritetinį tikslą;

(325) be to, kadangi šiuo atveju investuojama į MTTP, valstybė narė turi įrodyti, kad remiama veikla dera su likusia restruktūrizavimo plano dalimi (ir yra būtina sėkmingam jo įgyvendinimui). Iš tikrųjų minėtų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 45 konstatuojamojoje dalyje nurodyta:

„Jokia pagalbos dalis neturėtų būti naudojama naujų, įmonės gyvybingumui atkurti nebūtinų investicijų finansavimui.“;

(326) siekiant išnagrinėti, ar projekte „50CO_2Cars“ nurodyta su MTTP susijusi veikla yra (arba nėra) vidaus priemonė, kuria siekiama didinti sunkumų patiriančios įmonės finansinį pajėgumą ir kurią prireikus būtų galima kaip vidaus priemonę įtraukti į restruktūrizavimo planą (minėtų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 35 konstatuojamoji dalis), atlikta analizė, kurią Komisija pateikė sprendimo pradėti procedūrą168–217 konstatuojamosiose dalyse, visiškai sutapo su minėtų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 36 punkto nuostatomis, kuriose aiškiai nurodyta, kad siekiant įvertinti siūlomų priemonių tinkamumą turi būti remiamasi „aplinkybė[mis], dėl kurių bendrovė pateko į sunkią padėtį“. Todėl sprendime pradėti procedūrą Komisija vieną po kito išnagrinėjo šiuos aspektus:

a) 168–192 konstatuojamosiose dalyse išnagrinėjo tai, ar projektas „50CO_2Cars“ gali padėti grupei PSA kompensuoti atsilikimą MTTP srityje (16 konstatuojamojoje dalyje Prancūzijos institucijos tokį atsilikimą nurodė kaip vieną iš grupės patiriamų struktūrinių sunkumų);

b) 193–194 konstatuojamosiose dalyse išnagrinėjo tai, ar projektas „50CO_2Cars“ gali padėti grupei PSA racionalizuoti savo pramoninę įrangą ir sąnaudų, ypač darbo sąnaudų, struktūrą (15 konstatuojamojoje dalyje šie veiksniai nurodyti kaip kiti grupės PSA patiriami struktūriniai sunkumai);

c) 208–217 konstatuojamosiose dalyse išnagrinėjo tai, ar naudodama naujas pusiau hibridines technologijas, minimas projekte „50CO_2Cars“, grupė gali išspręsti ne tik susiklosčius tam tikroms aplinkybėms (sprendimo pradėti procedūrą 11 konstatuojamojoje dalyje nurodyta, kad Europos rinka sumažėjo) atsiradusius savo sunkumus, bet ir struktūrinius sunkumus (sprendimo pradėti procedūrą 14 konstatuojamojoje dalyje minimas mažinimo poveikis);

(327) taigi sprendimas pradėti procedūrą pagrįstas veiksniais, kuriuos Prancūzijos institucijos pirminiu tyrimo etapu nurodė kaip aplinkybes, dėl kurių įmonė pateko į sunkią padėtį. Komisija jokiu būdu nepateikė kartu taikomų ir (arba) išimtinių kriterijų, pagal kuriuos galima patikrinti, ar projektas „50CO_2Cars“ yra (arba nėra) „tinkamas“ vykdant grupės restruktūrizavimą, sąrašo;

([47]) Kaip nurodyta 39 konstatuojamojoje dalyje, Mokslinių tyrimų, taikomosios veiklos ir naujovių diegimo sistema netaikoma sunkumų patiriančioms įmonėms; beje, ši sistema netaikoma visu restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpiu, kaip nurodyta minėtų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 16 konstatuojamojoje dalyje: „Sudarius ir įgyvendinus restruktūrizavimo arba likvidavimo, kuriam buvo prašoma pagalbos, planą, visa tolesnė pagalba laikoma restruktūrizavimo pagalba“.

(328) pažymėtina, kad pirminiu tyrimo etapu Prancūzijos institucijos rinkos tendenciją, kad vietoj dyzelinių transporto priemonių parduodamos benzininės transporto priemonės (ši tendencija nurodyta sprendimo pradėti procedūrą 210 konstatuojamojoje dalyje ir priminta šio sprendimo 147 konstatuojamojoje dalyje), nurodė ne kaip vieną iš kliūčių atkurti grupės PSA finansinį pajėgumą, bet kaip paprasčiausią aplinkybę, be kurios, beje, „pagal PSA atliktus rinkos tyrimus <…> būtų galima rinkoje prekiauti ekonomiškomis dyzelinėmis hibridinėmis sistemomis“, kaip nurodyta sprendimo pradėti procedūrą 214 konstatuojamojoje dalyje;

(329) bet kokiu atveju šios oficialios procedūros tikslas yra suteikti galimybę valstybei narei pateikti visus, jos manymu, būtinus įrodymus, kad nagrinėjama pagalba yra pagrįsta, ir visų pirma paaiškinti aplinkybes, dėl kurių įmonė pateko į sunkią padėtį ir kurių valstybė narė tam tikrais atvejais neapibūdino pirminiu etapu. Būtent tai Prancuzijos institucijos ir galėjo padaryti šiuo atveju;

(b) **Projekto „50CO_2Cars“ indėlio restruktūrizuojant grupę PSA analizė**

(330) iš Prancūzijos institucijų pastabų (apibendrintų 147–151 konstatuojamosiose dalyse) aišku, kad projekto „50CO_2Cars“ tikslas – įvaldyti įperkamą technologiją, kurią taikant mažinamas dyzelinių variklių suvartojamas ir išmetamas anglies dioksido kiekis;

i) *Pagalba įveikiant grupės PSA struktūrinius sunkumus*

(331) dyzelinių transporto priemonių pardavimo mažėjimo tendencijos pakeitimas: sprendimo pradėti procedūrą 211 konstatuojamojoje dalyje Komisija iškėlė klausimą, ar investicijos į MTTP, kuriais siekiama sukurti hibridinę dyzelinių variklių technologiją, dera su restruktūrizavimo planu, atsižvelgiant į neseniai nustatytą (ir ateinantiems metams prognozuojamą) rinkos tendenciją, kad vietoj dyzelinių transporto priemonių bus parduodamos benzininės transporto priemonės;

(332) nagrinėjant šį klausimą, iš 148 konstatuojamojoje dalyje pateiktų Prancūzijos paaiškinimų matyti, kad dėl dabartinės grupės PSA gamybos struktūros (ji daugiausia orientuota į dyzelinių transporto priemonių gamybą, nes jų pardavimas 2012 m. sudarė [60–80]*proc. visų transporto priemonių pardavimo Europoje) strategija, kuria būtų siekiama „vykdyti“, o ne „stebėti“ dyzelinių variklių keitimą benzininiais, trumpuoju ir (arba) vidutinės trukmės laikotarpiu galėtų būti mažiau tinkama grupės finansiniam pajėgumui atkurti. Komisija šiuo klausimu pažymi, kad 203 konstatuojamojoje dalyje išdėstytose pastabose gamintojas „Toyota“ pripažįsta, jog hibridinių dyzelinių transporto priemonių rinka gali veikti, nors mano, kad dėl papildomų išlaidų, susijusių su dyzelinių variklių technologija, jų turėtų būti parduodama mažiau nei hibridinių benzininių transporto priemonių. Atsižvelgiant į tai, pagal projektą „50CO_2Cars“ rekomenduojamas plėtojamas įperkamo hibridinio dyzelinio variklio sprendimas galėtų projekto įgyvendinimo laikotarpiu padėti įveikti dabartinę grupės PSA dyzelinių transporto priemonių pardavimo mažėjimo tendenciją. Ilgesniu laikotarpiu ir jeigu, kaip prognozuoja „Toyota“, esminės dabartinės tendencijos vyrautų ir toliau (dėl to hibridinių benzininių transporto priemonių būtų parduodama daugiau negu hibridinių dyzelinių), projekte „50CO_2Cars“ nurodytas pagrindines hibridinės sistemos detales būtų galima pritaikyti benzininiams varikliams (žr. sprendimo pradėti procedūrą 50 konstatuojamąją dalį);

(333) todėl Komisija pritaria Prancūzijos institucijų nuomonei, kad dėl PSA strategijos, kuria siekiama sukurti technologiją, galinčią padėti atkurti aplinkosaugos požiūriu teigiamą įvaizdį ir išsaugoti dyzelinių variklių ekonominį patrauklumą vartotojams, ypač europiečiams, trumpuoju ir (arba) vidutinės trukmės laikotarpiu galėtų padidėti grupės PSA pramoninės įrangos pelningumas, taigi ši strategija galėtų padėti įgyvendinant restruktūrizavimo planą atkurti grupės finansinį pajėgumą;

(334) atsilikimo MTTP srityje kompensavimas: nors Prancūzijos institucijos ginčija šio kriterijaus tinkamumą, iš 152 konstatuojamosios dalies c punkto aiškėja, kad projektas „50CO_2Cars“ padėtų įveikti grupės atsilikimą MTTP srityje, ypač kiek tai susiję su technologinių inovacijų diegimo produktyvumu (pajėgų sujungimu į agentūros ADEME vadovaujamą mokslinių tyrimų konsorciumą), tam tikrų automobilių detalių (konkrečiai – jėgos pavaros) standartizavimu, dyzelinių variklių degalų sąnaudų ir išmetamo teršalų kiekio mažinimo technologijomis, DCT pavaromis. Šiomis pastangomis siekiama hibridines sistemas padaryti įperkamesnes vartotojams, kadangi hibridinės jėgos pavaros konstrukcija būtų plačiai standartizuota ir optimizuota energijos vartojimo efektyvumo ir gamybos sąnaudų požiūriu;

(335) 184 konstuojamojoje dalyje GM pabrėžia, kad visi transporto priemonių gamintojai įgyvendina technologijų projektus siekdami mažinti išmetamą dujų kiekį, o 189 konstatuojamojoje dalyje „Fiat“ patvirtina, kad ES teisės aktuose nustatyti CO_2 išmetimo standartai yra iššūkis, kurį kiekvienas jų turės įveikti. „Toyota“ savo ruožtu taip pat laikosi nuomonės, kad aplinkos technologijų plėtra automobilių gamintojams taps pagrindiniu pardavimo

skatinimo veiksniu (žr. 203 konstatuojamąją dalį). Turėdama omenyje degalų sąnaudų ir išmetamo CO_2 kiekio mažinimo technologijų gausą ir tai, kad numatyti būsimas šiuo metu vykdomų mokslinių tyrimų rezultatų realizavimo galimybes sudėtinga, Komisija mano, kad sunkumų patiriančiam automobilių gamintojui tam tikro lygio technologinių užmojų išsaugojimas gali tapti restruktūrizavimo sėkmės laidu. Dėl atsilikimo MTTP srityje, priešingai, gali labai sumažėti pardavimo didėjimo perspektyva trumpuoju ir (arba) vidutinės trukmės laikotarpiu, taigi ir galimybės atkurti finansinį pajėgumą;

(336) atsižvelgdama į visus pateiktus duomenis Komisija daro išvadą, kad projektas „50CO_2Cars“ iš tiesų gali padėti įveikti tam tikrus grupės PSA struktūrinius sunkumus;

ii) *Pramoninės įrangos pritaikymas pusiau hibridinių technologijų gamybai*

(337) sprendime pradėti procedūrą Komisija iškėlė klausimą, ar lėšos, kurias numatoma skirti pusiau hibridinės technologijos kūrimui, atitinka restruktūrizavimo plane nustatytą uždavinį racionalizuoti gamybos pajėgumus;

(338) iš 154 konstatuojamosios dalies aiškėja, kad pramoninės investicijos, reikalingos projektui „50CO_2Cars“ įgyvendinti ir konkrečiai tam, kad gamybos pajėgumai būtų pritaikyti naujiems dyzeliniams varikliams ir hibridinėms sistemoms gaminti, bus riboto masto, palyginti su bendra visam restruktūrizavimo plano laikotarpiui skirta investicijų suma. Be to, jų finansinis poveikis buvo numatytas Prancūzijos institucijų pateiktuose apskaičiavimuose. Galų gale vertindama pavarų sistemą, kaip ir Prancūzijos institucijos, Komisija mano, kad projekto „50CO_2Cars“ sėkmės atveju pavarų sistemas gaminant grupėje (šiuo metu jas pavesta gaminti Japonijos tiekėjams) tai padės atkurti grupės PSA finansinį pajėgumą, nes gamintojas vėl gaus pelno ir nebeliks logistikos sąnaudų bei valiutos kurso rizikos;

(339) atsižvelgdama į šiuos duomenis Komisija daro išvadą, kad PSA pramoninės įrangos pritaikymas pusiau hibridinėms technologijoms gaminti atitinka grupės restruktūrizavimo ir finansinio pajėgumo atkūrimo uždavinius;

iii) *Įmonės orientavimas į naują pelningą veiklą*

(340) savo pastabose (apibendrintose 189 konstuojamojoje dalyje) „Fiat“ iš esmės nurodė, kad atrodo, jog projekte „50CO_2Cars“ minimą variklį techniniu požiūriu „galima gaminti“, bet kyla rizika, kad dėl jo padidėtų įrengtos transporto priemonės kaina, todėl sukurtą technologiją platinti plačiu mastu būtų neįmanoma ekonominiu požiūriu;

(341) šiuo klausimu Komisija pažymi, kad dėl šiuo metu nustatytų didelių visiškai hibridinės technologijos kainų iš tikrųjų ši technologija platinama tik viršutiniuose rinkos segmentuose (gaminant vadinamąsias liukso klasės transporto priemones). PSA ir jos partnerių sukurta strategija ir pastangomis MTTP srityje siekiama būtent rasti hibridinę technologiją, kuri taptų geresniu kompromisu sąnaudų ir naudos srityje negu esami sprendimai: [10–20]* proc. sumažinti išmetamą CO_2 kiekį, palyginti su lygiaverte nehibridine transporto priemone, už [70–80]* proc. mažesnę nei sprendimo HY425 kainą;

(342) sprendimo pradėti procedūrą 216 konstatuojamojoje dalyje Komisija vis dėlto apgailestavo, kad negali įvertinti naujų pusiau hibridinių technologijų poveikio grupės PSA pardavimui ir pelningumui, ir nurodė pageidaujanti gauti finansinius rodiklius, kuriais paprastai naudojamasi nagrinėjant tokių investicijų į MTTP tinkamumą, ir projekto pelningumo rizikos veiksnių analizės duomenis;

(343) iš 150 konstatuojamosios dalies aiškėja, kad pagal restruktūrizavimo planą negaudama konkrečios valstybės pagalbos projektui „50CO_2Cars“ PSA būtų priversta įgyvendinti „priešingos padėties“ projektą: kuo labiau sumažinti investicijas į MTTP, kad ir toliau gebėtų prisitaikyti prie išmetamam CO_2 kiekiui taikomų teisės aktų

pokyčių. 155 konstatuojamosios dalies b punkte pateiktoje 15 lentelėje Prancūzijos institucijų nurodytas finansinis rodiklis yra grynoji esamoji vertė (toliau – GEV), vadinama diferencine, kuri, priešingai nei standartinė GEV (atitinkanti esamą investicijos sukuriamų pinigų srautų – teigiamų ir neigiamų – sumą), padeda įvertinti ne vidinę investicijos grąžą, o dviejų investicijų, šiuo atveju – projekto „50CO_2Cars“ (su valstybės pagalba arba be jos) ir „priešingos padėties“ projekto – grąžos skirtumą;

(344) kadangi, kad ir kokia būtų pasirinkta diskonto norma (atitinkamai [10–13]* proc. arba [13–15]* proc.), „priešingos padėties“ projekto GEV visuomet yra didesnė nei projekto „50CO_2Cars“ nesuteikus pagalbos ([60–100]* mln. EUR elektrinės dvigubos sankabos pavaros eDCT atveju, [20–70]* mln. EUR variklio dalies, kurioje yra diržo mechanizmas, atveju), Prancūzijos institucijos daro išvadą, kad negavusi pagalbos įmonė būtų savaime „skatinama“ įgyvendinti alternatyvų projektą, o ne projektą „50CO_2Cars“. Vis dėlto Komisija ginčija šį argumentą nurodydama, kad juo vadovaujantis būtų logiška manyti, jog taikant [13–15]* proc. diskonto normą, kurią Prancūzijos institucijos laikė šiuo metu geriausiai atitinkančia pagrindines įmonės finansavimo sąlygas, nors paprastai siekdama įvertinti savo investicijų grąžą ji taiko [10–13]* proc. normą, PSA taip pat mieliau rinktųsi „priešingos padėties“ projektą, o ne „50CO_2Cars“, nes būtų didesnis dviejų jo sudedamųjų dalių santykinis pelningumas: [50–60]* mln. EUR eDCT atveju ir [20–30]* mln. EUR variklio dalies, kurioje yra diržo mechanizmas, atveju;

(345) galiausiai Komisija laikosi nuomonės, kad:

a) pirma, sąlygos, kurias būtų galima sukurti taikant siūlomą diferencinį rodiklį, per daug priklauso nuo *ad hoc* prielaidų dėl diskonto normos, taikomos diferencinei GEV apskaičiuoti;

b) antra, šio rodiklio struktūra leidžia ne ekonominiu požiūriu įvertinti projekto „50CO_2Cars“ bendrąjį poveikį grupės pardavimui ir finansinėms perspektyvoms, o tik laipsniškai lyginti pelną, kuris būtų gautas įgyvendinant projektą „50CO_2Cars“ (atitinkamai patirtas išlaidas), su pelnu, kuris būtų gautas įgyvendinant „priešingos padėties“ projektą, t. y. tiktai dvi jo sudedamąsias dalis;

(346) taigi pagal Prancūzijos pateiktus finansinius rodiklius negalima nustatyti projekte „50CO_2Cars“ numatytos pusiau hibridinių technologijų sistemos poveikio. Tačiau Komisija nurodo, kad, kitaip nei „priešingos padėties“ projektas, projektas „50CO_2Cars“ gali padėti įveikti kai kuriuos dabartinius grupės PSA struktūrinius sunkumus: pagerinti jos padėtį sudedamųjų dalių standartizavimo srityje ir įveikti tam tikrą atsilikimą MTTP srityje. Riboto masto „priešingos padėties“ projektas nepadėtų įgyvendinti tokio užmojo. Be to, „priešingos padėties“ projekte numatyti laipsniški pokyčiai, kuriais siekiama tik prisitaikyti prie išmetamą CO_2 kiekį reglamentuojančių teisės aktų nuostatų, veikiausiai būtų nepakankami siekiant veiksmingai kovoti su grupės gaminamų dyzelinių transporto priemonių pardavimo mažėjimu. Galų gale siekdama įvertinti kiekvienam projektui reikalingų lėšų suderinamumą su likusia restruktūrizavimo plano dalimi Komisija palygino projekto „50CO_2Cars“ bendras sąnaudas (t. y. [300–400]* mln. EUR pagal 41 konstatuojamojoje dalyje pateiktą 4 lentelę) ir papildomas išlaidas bei gamybos riziką tuo atveju, jeigu būtų įgyvendinamas „priešingos padėties“ projektas: galimas pelno praradimas būtų gana didelis: 148 konstatuojamojoje dalyje jis įvertintas [500–700]* mln. EUR;

(347) galiausiai Komisija mano, kad, kitaip nei dėl „priešingos padėties“ projekte numatytų laipsniškų tobulinimų, dėl projekte „50CO_2Cars“ numatyto radikalaus technologijų pokyčio sėkmės atveju grupė PSA iki 2020 m. turėtų didelių augimo galimybių ir galėtų vykdyti *„veiklos diversifikacij[ą] [imdamasi] naujų ir gyvybingų veiklos rūšių“*. Todėl projektas „50CO_2Cars“ grupės finansinį pajėgumą padeda atkurti geriau negu „priešingos padėties“ projektas;

iv) *Dalinė išvada dėl projekto „50CO_2Cars“ indėlio restruktūrizuojant grupę PSA*

(348) iš pateiktos analizės matyti, kad projektas „50CO_2Cars“, kaip restruktūrizavimo plano dalis, padeda grupei PSA atkurti finansinį pajėgumą: jos pramoninės įrangos pritaikymas, kurio prireiks įgyvendinant projektą, atitinka restruktūrizavimo strategiją ir turimus išteklius, o sėkmės atveju projektas padės ne tik ištaisyti įmonės struktūrinių sunkumų padarinius (grupė labai jautriai reaguoja į dyzelinių transporto priemonių pardavimo pokyčius Europoje ir atsilieka tam tikrose MTTP srityse), bet ir paįvairinti grupės gamybą, orientuojant ją į „naujas ir gyvybingas“ veiklos rūšis, galinčias skatinti jos ekonominį augimą iki 2020 m.;

8.4.2. BPF GYVYBINGUMO UŽTIKRINIMO PLANAS

(349) sprendime pradėti procedūrą Komisija nustatė, kad BPF sunkumų patiria dėl ryšių su grupe PSA, dėl kurių 2013 m. vasario 14 d. agentūra „S&P“ banko finansinį reitingą sumažino iki spekuliacinio reitingo BB+ (neinvesticinis reitingas, angl. *non-investment grade*), nors sanavimo pagalbai buvo pritarta;

(350) savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą Komisija nurodė mananti, kad Prancūzijos institucijos panaikino Komisijos abejones dėl balanso apimties didėjimo ir BPF blogų paskolų procento;

(351) taigi Komisija daro tą pačią išvadą, kurią padarė sprendime pradėti procedūrą ir kuriai neprieštaravo nė viena suinteresuotoji šalis, – būtent išvadą, kad BPF patiria likvidumo problemą, atsiradusią vien dėl banko ryšių du grupe PSA. Todėl, kadangi abejonės dėl grupės finansinio pajėgumo atkūrimo buvo panaikintos, manytina, kad jos panaikintos ir dėl BPF gyvybingumo užtikrinimo plano;

8.5. *BET KOKIO PER DIDELIO KONKURENCIJOS IŠKRAIPYMO PREVENCIJA*

8.5.1. KOMPENSACINIŲ PRIEMONIŲ BŪTINUMO ANALIZĖ

(352) minėtų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38 punkte nurodyta, jog tam, kad Komisija galėtų leisti teikti restruktūrizavimo pagalbą, turi būti imamasi kompensacinių priemonių siekiant sumažinti neigiamą pagalbos poveikį tarpusavio prekybos sąlygoms. Jeigu tokių priemonių nesiimama, pagalba turi būti laikoma „[prieštaraujančia] bendram interesui“ ir paskelbta nesuderinama su vidaus rinka. Pagal šią sąlygą rinkos arba rinkų, kuriose įmonė vykdo veiklą, dalis, kurią ji gali išlaikyti, baigus restruktūrizuoti įmonę dažnai sumažėja;

(353) reikėtų priminti, kad Prancūzijos institucijos iš pradžių siūlė tokias kompensacines priemones: papildomai sumažinti kapitalo išlaidas (angl. *capital expenditures*), atsisakyti gamyklos „Sevelnord“ pajėgumų konkurento naudai, atsisakyti kurti ir gaminti hibridinę įkraunamąją technologiją ir taikyti priemonę, pagal kurią nustatoma didžiausia BPF skverbties norma;

(354) sprendime pradėti procedūrą Komisija pareiškė abejonių dėl kai kurių iš šių priemonių laikymo kompensacinėmis arba dėl to, kad jos yra tinkamos atsižvelgiant į jų įgyvendinimo sąlygas;

(355) baigusi oficialią tyrimo procedūrą Komisija mano, kad bent tos 2.4.5 skirsnyje apibūdintos priemonės, dėl kurių PSA jau buvo priėmusi sprendimą ir kurias jau įgyvendino prieš pranešant apie restruktūrizavimo planą, pagal minėtų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38 ir paskesnius punktus negali būti laikomos „kompensacinėmis priemonėmis“; jos labiau yra grupės strateginis pasirinkimas, kuris, „siekiant atkurti <…> [grupės] gyvybingumą, bet kokiu atveju [yra būtinas]“;

(356) tačiau 2013 m. liepos 23 d. rašte Prancūzijos institucijos pranešė apie savo sprendimą atšaukti visas kompensacines priemones, apie kurias pranešta 2013 m. kovo 12 d., išskyrus su didžiausios BPF skverbties normos nustatymu susijusią priemonę, kuri pakeista taip, kaip apibūdinta šio sprendimo 8.5.2 skirsnyje;

(357) todėl Komisija atsižvelgia į šį atšaukimą ir mano, kad šiuo pagrindu jai nereikia pareikšti nuomonės dėl tokių priemonių:

a) papildomo kapitalo išlaidų (angl. *capital expenditures*) mažinimo, visų pirma modelių „Citroën 6“ ir „Peugeot 607“ gamybos sustabdymo, modelių „Bipper“ ir „Nemo“ gamybos sustabdymo ir neatnaujinimo ir transporto priemonių, kurių variklių darbinis tūris didesnis negu 2 litrai, gamybos sustabdymo;

b) gamyklos „Sevelnord“ pajėgumų atsisakymo konkurento naudai ir

c) atsisakymo kurti ir gaminti hibridinę įkraunamąją technologiją;

(358) taigi kaip *kompensacines priemones* Komisija nagrinės tik Prancūzijos institucijų pasiūlymą įdiegti garantijos sąnaudų didinimo mechanizmą, taikomą nuo [26–29]* proc. apatinės normos ribos atsižvelgiant į BPF skverbties normą;

8.5.2. VALSTYBĖS GARANTIJOS SĄNAUDŲ DIDINIMO MECHANIZMAS, TAIKOMAS ATSIŽVELGIANT Į BPF SKVERBTIES NORMĄ

(359) sprendime pradėti procedūrą Komisija pažymėjo, kad skverbties normos apribojimas atrodo tinkama priemonė siekiant sumažinti paramos, susijusios su BPF teikiamu finansavimu, poveikį PSA transporto priemonių pardavimui. Tačiau Komisija, atsižvelgdama į šios priemonės įgyvendinimo sąlygas, abejojo dėl tikrojo jos poveikio. Iš tikrųjų PSA siūlė įsipareigoti 2013 m. kiekvienos Europos šalies atveju neviršyti 2012 m. H2 normos ir + 1 lankstumo dydžio – didžiausios 33,4 proc. normos. Tačiau atrodo, kad į šią ribą jau buvo įtrauktas numatytas 2013 m. didėjimas, nes 2012 m. norma buvo 29,8 proc. Be to, Prancūzijos institucijos siūlė, kad 2014 ir 2015 m. būtų taikoma suvestinė praėjusių metų BPF G10 segmento skverbties norma, pakoreguota atsižvelgiant į tai, kaip pasikeitė PSA nurodytų palyginamų bankų („Renault“, „Ford“, BMW, VW ir „Daimler“ grupių bankų) skverbties norma, ir būtų numatyta apatinė normos riba. Dėl šio pakeitimo PSA būtų galėjusi lanksčiai imtis veiksmų ir užtikrinti, kad taikant šią priemonę būtų patiriama mažiau apribojimų, taigi ji būtų veiksmingesnė;

(360) buvo kilę klausimų dėl PSA pasiūlytų palyginamų bankų tapatumo (šiuo metu nurodytos tik „Renault“ ir „Volkswagen“ grupių bankų skverbties normos, nors kiti gamintojai, tokie kaip „Ford“ ar „Fiat“, taip pat yra artimi konkurentai). Kadangi įvairiose šalyse skverbties normos labai skiriasi, BPF būtų galėjęs sutelkti savo skolinimo pajėgumus segmentuose, kuriuose jis veikia aktyviausiai, ir taip plėtoti konkurentų atžvilgiu agresyvią prekybos strategiją;

(361) Prancūzijos institucijos į Komisijos argumentus atsakė savo pastabose dėl sprendimo pradėti procedūrą (žr. 173 dalį). Visų pirma jos sutiko padidinti pasirinktų palyginamų bankų skaičių – įtraukti „Fiat“ ir „Ford“ grupių bankus. Atsakydamos į likusius argumentus jos toliau taikė pranešime pasiūlyto mechanizmo principus. Jų teigimu, aptariant skverbties normų suskaidymą pažymėtina, kad joks gamintojas savo skverbties normų nepraneša pagal segmentus. Dėl mechanizmo lankstumo jos mano, kad šis lankstumas būtinas norint sudaryti sąlygas BPF prisitaikyti prie numatomų rinkos pokyčių ir kad dėl jo visiškai nesumažėja šios priemonės veiksmingumas ir pagal ją taikomi apribojimai. Komisija atkreipia dėmesį į Prancūzijos institucijų pastabą dėl galimo lankstumo, atsirandančio taikant bendrą bankui BPF nustatytos kompensacinės priemonės skverbties normą: iš 177 konstatuojamosios dalies aišku, kad […]* proc. BPF teikiamo finansavimo susiję su B ir C segmentais ir penkiomis šalimis – Prancūzija, Didžiąja Britanija, Vokietija, Ispanija ir Italija. Atsižvelgdama į šią statistiką Komisija mano, kad galima atmesti riziką, jog kompensacinė priemonė bus neveiksminga dėl per daug didelio lankstumo, suteikiamo taikant bendrą skverbties normą;

(362) pirmiausia Komisija pažymi, kad, kaip teigia Prancūzijos institucijos, su skverbties norma susijusi kompensacinė priemonė yra „tikslingiausia priemonė, kurią taikant geriausiai galima panaikinti tikėtiną konkurencijos iškraipymą, tiesiogiai susijusį su tuo, kad suteikiama pagalba – garantija PSA bankui. Iš tikrųjų dėl tokios priemonės galima tinkamai suprasti, kaip valstybės garantijos suteikimo poveikis PSA banko veiklai yra susijęs su transporto priemonių pardavimu.“ ([48]);

(363) be to, Komisija pažymi, kad visi gamintojai savo pastabose patvirtino svarbų grupės banko vaidmenį finansuojant automobilių pardavimą. „Toyota“ pabrėžia, kad grupės bankas vartotojų lojalumą prekės ženklui leidžia padidinti apie 15 proc. ir kad skverbties norma yra didesnė su mažais modeliais susijusiuose segmentuose.„Fiat“ mano, kad gamintojų grupių bankai yra labai veiksminga priemonė vykdant pardavimą ir rinkodarą. „Fiat“ pritaria „Toyota“ pastaboms dėl šių bankų vaidmens užtikrinant klientų lojalumą ir priduria, kad bankai taip pat svarbūs skatinant pardavimo procesą, visų pirma dėl to, kad jie pakeičia įprastas finansų įstaigas, kurios atsisako teikti šio tipo paskolas. Taigi „Fiat“ mano, kad bankui BPF suteikta valstybės garantija turės tiesioginį, greitą ir ypač neigiamą poveikį grupės PSA konkurentams;

(364) atsižvelgdama į tai, jog suinteresuotosios šalys vienbalsiai pritarė tam, kad grupės bankas atlieka pagrindinį vaidmenį finansuojant automobilių gamintojų vykdomą pardavimą ir kad garantijos suteikimas bankui BPF turi tiesioginį ypač neigiamą poveikį konkurencijai, Komisija mano, kad priemonės, kurios tikslas – riboti BPF galimybę naudotis valstybės garantija siekiant netinkamai didinti savo finansavimo pajėgumus darant žalą konkurentų grupių bankams, kurie valstybės paramos negauna, tinkamumas yra patvirtintas;

(365) savo 2013 m. liepos 23 d. įsipareigojimų rašte Prancūzijos institucijos įsipareigojo padaryti šio sprendimo 7.2 skirsnyje apibūdintus pakeitimus, kad būtų kompensuotas konkurencijos iškraipymas, atsiradęs bankui BPF suteikus valstybės garantiją;

([48]) Pastabų 234 dalis.

(366) siekiant riboti konkurencijos iškraipymo poveikį, kuris būtų patiriamas dėl garantijos, tačiau kartu bankui BPF suteikiant tam tikrą lankstumą, kad būtų galima reaguoti į tikėtinus rinkos pokyčius, yra pateiktas pasiūlymas įsipareigoti nustatyti papildomą atlygį už garantiją atsižvelgiant į BPF skverbties normą. Įsipareigojimo principas toks: numatoma didinti atlygį už garantiją, jeigu BPF viršys G10 segmentui nustatytą [26–29]* proc. apatinę skverbties normos ribą. Viena vertus, Komisija pažymi, kad šios grupės segmentas (Vokietija, Austrija, Belgija, Italija, Ispanija, Nyderlandai, Portugalija, Šveicarija, Prancūzija, Didžioji Britanija), regis, geriausiai iš turimų rodiklių atspindi Europos rinką ([49]). Be to, toks mechanizmas atrodo tinkamas siekiant įgyvendinti kompensacinių priemonių principą (kurio tikslas – riboti bet kokį konkurencijos iškraipymą) ir kartu užtikrinti finansinio pajėgumo atkūrimą. Iš tikrųjų skverbties normos didėjimą siejant su atlygio už garantiją didėjimu, BPF ypač patrauklias finansavimo sąlygas dėl garantijos galės siūlyti tik tiek, kiek būtina jo gyvybingumui užtikrinti, ir kartu bus ribojamas konkurencijos iškraipymas. Grupė nemokės atlygio, kuris būtų didesnis už jos galimybes finansuoti atsižvelgiant į kapitalo padėtį, nes galės išlaikyti skverbties normą, kurios dydis atitiks tam tikrą atlygio dydį. Atlygis didės didėjant skverbties normai, kol pasieks 491 bazinį punktą (įvertinta rinkos norma). 2 grafike parodytas PSA mokamo atlygio už garantiją ir skverbties normos ryšys (tikslūs skaičiai pateikiami 250 konstatuojamojoje dalyje esančioje 17 lentelėje);

2 grafikas

Atlygio už garantiją (baziniais punktais) ir G10 segmento skverbties normos (proc.) ryšys

[…]*

(367) nagrinėjant šios priemonės poveikį reikia atsižvelgti, be visų kitų aspektų, į teorinę skverbties normą, kurią PSA galėtų pasiekti nesuteikus pagalbos (toliau – „priešingos padėties“ skverbties norma). Iš tikrųjų Komisija primena, kad nesuteikus valstybės garantijos dėl sumažinto BPF reitingo ir sumažėjusių jo finansavimo pajėgumų atitinkamai būtų išduodama mažiau paskolų, todėl [5–20]* proc. sumažėtų automobilių pardavimo apimtis ([50]). Taigi, Prancūzijos institucijų teigimu, PSA automobilių padalinio apyvarta, gauta dėl grupės banko suteikiamo finansavimo, negavus pagalbos būtų [6 000–7 000]* mln. EUR, o ją gavus – [35 000–40 000]* mln. EUR (atsižvelgiant į numatomą pardavimo apimties mažėjimą apie [10–20] proc.). Taigi iš šių skaičių matyti, kad BPF teorinė skverbties norma būtų apie [15–20]* proc. Kitaip tariant, jeigu BPF negautų valstybės garantijos, jo finansavimo pajėgumas sumažėtų tiek, kad ir jo skverbties norma labai sumažėtų. Be to, kartu dėl to sumažėtų pardavimo apimtis atsižvelgiant į tai, kad parduodant automobilius grupių bankai atlieka svarbiausią vaidmenį. Prancūzijos institucijų teigimu, dėl tokio sumažėjimo nebūtų galima atkurti finansinio pajėgumo ir PSA atsidurtų užburtame rate – būtų pakartotinai mažinamas jos ir BPF reitingas, todėl grupė patirtų papildomų nuostolių;

(368) taikant šią „priešingos padėties“ skverbties normą galima apskaičiuoti orientacinę apatinę ribą, į kurią reikia atsižvelgti nustatant kompensacinės priemonės apimtį. Ši mažiausia riba turėtų būti didesnė negu [15–20]* proc. įvertinta teorinė skverbties norma. Skverbties normos apatinė riba taip pat turėtų būti mažesnė negu dabartinė skverbties norma (2012 m. ji buvo [29–31]* proc. G10 segmente). Iš tikrųjų visų kompensacinių priemonių tikslas – kuo labiau sumažinti valstybės pagalbos poveikį ją gavusios įmonės konkurentams. Tačiau dėl valstybės garantijos BPF jau gali išlaikyti dabartinį skverbties normos dydį (tai akivaizdu atsižvelgiant į „priešingos padėties“ skverbties normą). Taigi visos kompensacinės priemonės, įgyvendinamos mokant papildomą atlygį, jau turėtų būti taikomos dabartinei skverbties normai;

(369) todėl atsižvelgiant į [29–31]* proc. skverbties normą, 368 konstatuojamojoje dalyje apibūdintą [15–20]* proc. apatinę ribą, Prancūzijos institucijų apibūdintą tikėtiną didėjimą ir tai, kad parduodant automobilius svarbų vaidmenį atlieka finansavimą teikiantys grupių bankai, įsipareigojimas padidinti atlygį už valstybės garantiją nuo [26–29]* proc. ([51]) laikomas tinkama priemone, kuria ribojamas konkurencijos iškraipymas. Iš tikrųjų atsižvelgiant į dabartinę skverbties normą įsipareigojimas reiškia, kad BPF atlygį už garantiją jau turėtų padidinti apie

([49]) Kaip priminta 361 konstatuojamojoje dalyje, į rodiklį G10 įtrauktas rodiklis G5 jau apima […]* proc. banko BPF suteikto finansavimo.
([50]) 2012 m. gruodžio 7 d. Prancūzijos institucijų pranešimas: „priešingos padėties“ scenarijus – preliminarus poveikis grupei PSA.
([51]) Taip pat pažymėtina, kad ši [26–29]* proc. skverbties norma yra daug mažesnė negu ta, kurią iš pradžių Prancūzijos institucijos siūlė pirmajame kompensacinės priemonės variante (t. y. 33,4 proc., kaip nurodyta 102 konstatuojamojoje dalyje pateiktoje 7 lentelėje).

[40–50]* bazinių punktų (t. y. atlygis už valstybės garantiją būtų apie [300–310]* bazinių punktų, o ne 260 bazinių punktų, kaip nurodyta pradiniame su valstybe sudarytame protokole). Jeigu BPF norės didinti šią skverbties normą, atlygis proporcingai didės taip, kaip nurodyta 250 konstatuojamojoje dalyje pateiktoje 17 lentelėje ([52]). Jeigu ši skverbties norma mažės, papildomas atlygis bus mažinamas ta pačia tvarka ([53]). Taigi dėl įsipareigojimo BPF garantijos sąnaudos iš karto padidėja ir didės tiek, kiek PSA didins BPF finansuojamų transporto priemonių dalį, palyginti su visu grupės parduodamu kiekiu;

(370) todėl Komisija mano, kad taikant šią priemonę galima kompensuoti pernelyg didelį konkurencijos iškraipymą pagal minėtų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 38–40 punktus;

(371) galiausiai Komisija mano, kad, nors Europos automobilių sektoriuje, atrodo, yra struktūrinių pajėgumų perteklius, papildomas grupės PSA gamybos pajėgumų mažinimas šiuo atveju nėra tinkamiausia išeitis:

a) viena vertus, kaip nurodyta 49 konstatuojamojoje dalyje, įmonė savo One ir Reno gamyklose jau ėmėsi svarbių struktūrinių veiksmų;

b) kita vertus, kaip paaiškinta 315 konstatuojamojoje dalyje, jeigu ateityje reikėtų imtis naujų restruktūrizavimo veiksmų, atrodo, kad būtų geriau suteikti PSA strateginę veiksmų laisvę renkantis priemones, kurios turi būti įgyvendinamos siekiant stabilizuoti grupės ekonominę padėtį, nes papildomas pajėgumų mažinimas yra tik viena iš priemonių, kurias galima numatyti šiam tikslui pasiekti;

8.5.3. ĮSIPAREIGOJIMAS DĖL KONCESININKAMS TEIKIAMO FINANSAVIMO MARŽOS

(372) Komisija taip pat pažymi, jog Prancūzijos institucijos įsipareigojo užtikrinti, kad visu restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpiu PSA nenustatytų mažesnės metinės vidutinės komercinės maržos, susijusios su grupės tinklo koncesininkams teikiamu finansavimu, negu 2013 m. birželio 30 d. nustatyta dvylikos paskutiniųjų mėnesių metinė vidutinė komercinė marža;

(373) Komisija mano, kad dėl šio įsipareigojimo galima nemažinti suvaržymų, atsirandančių ribojant BPF skverbties normą. Iš tikrųjų išlaikius tokį koncesininkams taikomos vidutinės komercinės maržos dydį, koks buvo nesuteikus pagalbos, BPF garantija negalės naudotis siekdamas vykdyti agresyvią prekybos politiką šių koncesininkų atžvilgiu;

8.5.4. SUBSIDIJŲ, KURIOS IŠ PRADŽIŲ NUMATYTOS PROJEKTUI „50CO_2CARS“ ĮGYVENDINTI, PAKEITIMAS GRĄŽINTINAIS AVANSAIS

(374) Komisijos nuomone, tam, kad priemonės, kurias valdžios institucijos įgyvendina siekdamos išlaikyti sunkumų patiriančio gamintojo technologinius gebėjimus, ir toliau būtų proporcingos, būtina, kad:

a) pagal restruktūrizavimo planą vykdoma MTTP veikla nebūtų tokio masto, kad kiltų sprendimo pradėti procedūrą 243 konstatuojamojoje dalyje Komisijos nurodyta išstūmimo rizika;

b) tuo atveju, jeigu padėtis pagerėtų, didelė dalis viešųjų lėšų, kurios gamintojui perduotos siekiant išlaikyti technologijų pažangą atitinkančius jo gebėjimus, būtų grąžinta pagalbą suteikusiai institucijai, jeigu būtų sėkmingai įgyvendintas MTTP projektas ir atkurtas finansinis pajėgumas;

(375) taigi aptariant pirmąjį klausimą pažymėtina, kad Komisija turi patikrinti, ar tuo atveju, jeigu projektas „50CO_2Cars“ būtų įgyvendintas, kiti automobilių gamintojai nebūtų daug mažiau skatinami (arba visiškai neskatinami) toliau stengtis vykdyti MTTP veiklą, susijusią su hibridizacija. Tačiau iš GM pastabų aišku, kad, nors projektui „50CO_2Cars“ įgyvendinti skirtos viešųjų lėšų sumos nėra mažos MTTP projektui, pagal kurį kuriama pusiau hibridinė sistema, jos vis dėlto nėra didelės atsižvelgiant į visas sektoriaus išlaidas MTTP srityje, ir bet kokiu atveju jų neužtenka siekiant sutrukdyti „konkuruojančiam gamintojui kurti savo MTTP programą toje pačioje srityje“ (žr. 184 konstatuojamąją dalį). Savo ruožtu „Fiat“ taip pat patvirtino, kad technologinis pranašumas, kurį galima pasiekti įgyvendinus projektą „50CO_2Cars“, nėra kliūtis patekti į rinką, dėl kurios kiti

([52]) Pavyzdžiui, jeigu skverbties norma bus [30–40]* proc. (šiuo metu ji yra [29–31]* proc.), garantijos sąnaudos didės [70–80]* bazinių punktų.

([53]) Pavyzdžiui, jeigu skverbties norma bus [20–30]* proc. (šiuo metu ji yra [29–31]* proc.), garantijos sąnaudos didės ne daugiau kaip [20–30]* bazinių punktų.

gamintojai būtų atgrasyti imtis veiklos (žr. 190 ir 232 konstatuojamąsias dalis). Taigi remdamasi šiomis trečiųjų šalių pastabomis Komisija gali daryti išvadą, kad šiuo aveju riziką, jog įgyvendinus projektą „50CO_2Cars“ bus padarytas „išstūmimo“ poveikis, galima atmesti;

(376) aptardama antrąjį klausimą Komisija nurodo 7.5 skirsnyje minimą Prancūzijos institucijų pasiūlytą kompensacinę priemonę, kurios tikslas – iš pradžių numatytas 24,5 mln. EUR subsidijas pakeisti į ADEME mokamą grąžintiną avansą, todėl tuo atveju, jeigu grupės PSA padėtis pagerėtų, visa suma, kurią valstybė išmokėjo remiamai MTTP veiklai įgyvendinti, būtų grąžinta valstybei;

(377) galiausiai Komisija mano, kad valstybės parama, skirta projektui „50CO_2Cars“ įgyvendinti pagal restruktūrizavimo planą, ne tik negali kelti didelės rizikos, kad kiti gamintojai nebus skatinami tęsti MTTP veiklą (parama neturi „išstūmimo“ poveikio), bet ir yra proporcinga tikslui atkurti grupės PSA finansinį pajėgumą, nes Prancūzijos institucijos įsipareigojo užtikrinti, kad tuo atveju, jeigu grupės padėtis pagerėtų, sumos, kurias valdžios institucijos išmokėjo šio MTTP projekto įgyvendinimui remti (visos diskontuotos sumos), būtų grąžintos pagalbą suteikusiai institucijai (žr. 256 konstatuojamąją dalį);

8.5.5. ĮSIPAREIGOJIMAS NEĮSIGYTI TURTO

(378) galiausiai Komisija pažymi, jog Prancūzijos institucijos įsipareigojo užtikrinti, kad 251 ir paskesnėse dalyse apibūdintomis sąlygomis PSA restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpiu neįsigytų kitų įmonių akcijų arba bet kokio įmonių turto už didesnę negu 100 mln. EUR sumą per metus. Nukrypdamos nuo bendro principo, nurodyto 251 ir 252 konstatuojamosiose dalyse, bendrovė „Faurecia“ ir jos patronuojamosios bendrovės galės įsigyti turto, jeigu Komisija duos išankstinį leidimą, kaip nurodyta 253 konstatuojamojoje dalyje. Atlikdama vertinimą Komisija teigiamai atsižvelgs į įsigytą turtą: i) kuris tiesiogiai ar netiesiogiai padeda atkurti grupės PSA finansinį pajėgumą, nes turi teigiamą poveikį prognozuojamam grupės PSA pelningumui; ii) dėl kurio neapeinamas įpareigojimas užtikrinti, kad pagalbos poveikis būtų tik toks, kokio būtinai reikia siekiant įgyvendinti grupės PSA restruktūrizavimo plano tikslus;

(379) Komisija mano, kad ši priemonė yra būtina ir ją taikant kompensuojamas dėl suteiktos pagalbos atsiradusio konkurencijos iškraipymo poveikis;

8.5.6. SU FMEA SUSIJUSIOS KOMPENSACINĖS PRIEMONĖS BŪTINUMAS

(380) anoniminė trečioji šalis mano, kad PSA turėtų parduoti savo turimą FMEA akcinio kapitalo dalį. Komisija pažymi, kad šios trečiosios šalies pastabos susijusios su skundu, kurį šiuo metu nagrinėja Komisija, o ne su šios procedūros dalyku. Todėl šiame sprendime į jas atsakyti nereikia;

8.6. *PAGALBOS SUMAŽINIMAS IKI BŪTINIAUSIO DYDŽIO: TIKRAS SU PAGALBA NESUSIJĘS ĮNAŠAS*

(381) kad būtų galima leisti teikti pagalbą, taikant minėtų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 43–45 punktus pagalbos suma ir intensyvumas turėtų būti tik tokie, kurių būtinai reikia siekiant užtikrinti, kad būtų vykdomas restruktūrizavimas atsižvelgiant į įmonės, jos akcininkų arba grupės, kuriai priklauso įmonė, finansinius išteklius. Pagalbos gavėjai prie restruktūrizavimo plano turi iš esmės prisidėti nuosavais ištekliais, įskaitant įmonės išlikimui nebūtino turto pardavimą arba išorės finansavimą, gautą rinkos sąlygomis;

(382) kaip nurodyta sprendimo pradėti procedūrą 246 ir 247 konstatuojamosiose dalyse, Komisija primena, kad ypatingų abejonių dėl šios suderinamumo sąlygos nekilo. Prancūzijos institucijų pranešime apibūdintos restruktūrizavimo sąnaudos yra [1,3–1,8]* mlrd. EUR. Siekdama finansuoti savo restruktūrizavimą, grupė PSA įgyvendino turto pardavimo programą, dėl kurios ji gavo 1,956 mlrd. EUR laisvų grynųjų pinigų (2,050 mlrd. EUR atsižvelgiant į grynąją finansinę padėtį). Reikėtų priminti, kad pagalbos suma yra 571,9 mln. EUR;

(383) be to, Komisija mano, kad reikalavimas skirti tik tokią pagalbos sumą, kurios būtinai reikia restruktūrizavimui vykdyti, taip pat įgyvendintas Prancūzijos institucijoms prisiėmus įsipareigojimą neįgyti turto 251 ir paskesnėse dalyse apibūdintomis sąlygomis. Komisijos nuomone, dėl šio įsipareigojimo iš tikrųjų galima užtikrinti, kad grupė PSA nenaudotų turimų finansinių išteklių kitu tikslu nei ilgalaikio finansinio pajėgumo atkūrimas;

(384) todėl Komisija mano, kad sprendime pradėti procedūrą pateikto vertinimo, susijusio su minėtų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 43–45 punktuose išdėstytų kriterijų laikymusi, persvarstyti nereikia;

8.7. *PRINCIPAS „TIK VIENĄ IR PASKUTINĮ KARTĄ“*

(385) pagal minėtų Sanavimo ir restruktūrizavimo gairių 72 ir paskesnius punktus restruktūrizavimo pagalba turi būti suteikiama tik vieną kartą per dešimt metų;

(386) 2013 m. kovo 12 d. pranešime Prancūzijos institucijos nurodė, kad per pastaruosius dešimt metų grupė PSA restruktūrizavimo pagalbos nėra gavusi;

(387) todėl minėtose Sanavimo ir restruktūrizavimo gairėse reikalaujamo principo „tik vieną ir paskutinį kartą“ yra laikomasi;

9. **IŠVADA**

(388) atsižvelgiant į Prancūzijos institucijų prisiimtus įsipareigojimus, pagalba gali būti paskelbta suderinama su vidaus rinka,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Valstybės pagalba, kurią Prancūzija grupei „PSA Peugeot Citroën SA“ numato suteikti, viena vertus, kaip valstybės garantiją, taikomą banko „Banque PSA Finances“ obligacijų emisijoms, išleistoms iki 2016 m. gruodžio 31 d. ir neviršijančioms 7 mlrd. EUR (bendrasis subsidijos ekvivalentas – 486 mln. EUR), kita vertus, kaip 85,9 mln. EUR grąžintiną avansą, skirtą MTTP projektui „50CO_2Cars“ įgyvendinti, ir kurios bendra suma – 571,9 mln. EUR, yra suderinama su vidaus rinka.

Todėl teikti šią valstybės pagalbą yra leidžiama.

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Prancūzijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2013 m. liepos 29 d.

Komisijos vardu

Joaquín ALMUNIA

Pirmininko pavaduotojas

PRIEDAS

ĮGYVENDINIMAS IR NEPRIKLAUSOMAS EKSPERTAS

1. NEPRIKLAUSOMO EKSPERTO PASKYRIMAS

(1) Prancūzijos institucijos įsipareigoja užtikrinti, kad grupė PSA paskirtų nepriklausomą ekspertą, kuriam būtų pavesta nuodugniai tikrinti, kaip vykdomi 2013 m. liepos 23 d. įsipareigojimų rašte nustatyti įsipareigojimai (toliau – nepriklausomas ekspertas), kuris pareigas eitų restruktūrizavimo plano įgyvendinimo laikotarpiu, t. y. iki 2015 m. gruodžio 31 d.

(2) Nepriklausomas ekspertas turi nepriklausyti nuo grupės PSA. Eidamas pareigas, pvz., investicijų banko, konsultanto ar atestuotojo apskaitininko, nepriklausomas ekspertas turi naudotis įgaliojimams vykdyti reikalinga praktine patirtimi bei žiniomis ir jokiu būdu neturi įsivelti į interesų konfliktą. Grupė PSA nepriklausomam ekspertui privalo atlyginti taip, kad jokiu būdu nesutrukdytų jam iš tikrųjų savarankiškai vykdyti gautas užduotis.

(3) Ne vėliau kaip per keturias savaites nuo būsimo Komisijos sprendimo byloje SA.35611 įteikimo Prancūzijos institucijoms datos Prancūzijos institucijos pateiks Europos Komisijai preliminariai patvirtinti ne mažiau kaip dviejų asmenų ar institucijų kandidatūras į nepriklausomo eksperto pareigas.

(4) Prancūzijos institucijų pasiūlymai turi būti pakankamai išsamūs, kad Europos Komisija galėtų įsitikinti, jog nepriklausomas ekspertas atitinka šiame įsipareigojime nurodytas sąlygas. Pasiūlymuose turi būti pateikiama tokia informacija:

a) parengtas įgaliojimo projektas, kuriame būtų išsamiai aprašytos visos sąlygos, kuriomis nepriklausomas ekspertas vykdys patikėtas užduotis;

b) darbo plano projektas, kuriame būtų išsamiai aprašytas nepriklausomo eksperto siūlomas užduočių vykdymo būdas.

(5) Europos Komisija patvirtins arba atmes nepriklausomo eksperto pasiūlymus bei įgaliojimo projektą ir galės nurodyti pakeitimus, kuriuos manys esant naudingus nepriklausomo eksperto užduotims įvykdyti; jeigu Europos Komisija patvirtins tik vieną grupės PSA pasiūlymą, grupė paskirs jos nurodytą asmenį ar instituciją nepriklausomu ekspertu arba atliks tai, kas reikalinga, kad tas asmuo ar ta institucija būtų paskirta(s) eiti šias pareigas remiantis Europos Komisijos patvirtintu įgaliojimo projektu; jeigu bus patvirtinta daugiau nei viena kandidatūra, grupė PSA galės laisvai nuspręsti, kurį asmenį ar instituciją skirti nepriklausomu ekspertu; nepriklausomas ekspertas bus paskirtas per vieną savaitę nuo Komisijos leidimo suteikimo, vadovaujantis Komisijos patvirtintu įgaliojimo projektu.

(6) Prancūzijos institucijos užtikrina, kad tuo atveju, jeigu visi Prancūzijos institucijų pasiūlymai bus atmesti, grupė PSA šiame įsipareigojime nustatytomis sąlygomis ir tvarka pateiks Europos Komisijai ne mažiau kaip dviejų kitų asmenų ar institucijų kandidatūras ne vėliau kaip per dvi savaites nuo Europos Komisijos pranešimo apie pirmojo pasiūlymo atmetimą datos.

(7) Jeigu Europos Komisija atmes naujus Prancūzijos institucijų pasiūlymus, Komisija paskirs nepriklausomą ekspertą, ir grupė PSA privalės įgalioti jį eiti pareigas pagal Komisijos patvirtintą įgaliojimo projektą.

2. NEPRIKLAUSOMO EKSPERTO UŽDUOTYS IR PAREIGOS

(8) Nepriklausomas ekspertas privalės: i) padėti Europos Komisijai tikrinti, ar grupė PSA laikosi 2013 m. liepos 23 d. įsipareigojimų raštu prisiimtų įsipareigojimų, ir ii) atlikti savo užduotį, apibrėžtą minėtame 2013 m. liepos 23 d. įsipareigojimų rašte. Nepriklausomas ekspertas privalės savo užduotis vykdyti pagal Europos Komisijos patvirtintą darbo planą, kuris gali būti iš dalies pakeistas jai pritarus. Europos Komisija galės, savo iniciatyva arba nepriklausomam ekspertui ar grupei PSA paprašius, duoti nurodymus nepriklausomam ekspertui. Grupė PSA negalės duoti nurodymų nepriklausomam ekspertui.

(9) Nepriklausomo eksperto užduotis – užtikrinti, kad visų 2013 m. liepos 23 d. įsipareigojimų rašte nurodytų įsipareigojimų būtų laikomasi, jie visapusiškai būtų vykdomi ir kad grupė PSA įgyvendintų 2013 m. kovo 12 d. Europos Komisijai pateiktą restruktūrizavimo planą.

(10) Nepriklausomas ekspertas:

a) savo pirmojoje ataskaitoje privalo pasiūlyti Europos Komisijai išsamų darbo planą ir jame aprašyti, kaip tikrins, ar laikomasi 2013 m. liepos 23 d. įsipareigojimų rašte nurodytų įsipareigojimų;

b) privalo tikrinti, ar grupė PSA visapusiškai ir tinkamai įgyvendina savo restruktūrizavimo planą, konkrečiai:

— ar ji įgyvendina 2013 m. liepos 23 d. įsipareigojimų rašte nustatytus įsipareigojimus ir 2013 m. liepos 23 d. įsipareigojimų rašte aprašytas kompensacines priemones;

— ar ji įgyvendina 2013 m. liepos 23 d. įsipareigojimų rašto 6 punkte aprašytas finansinio pajėgumo užtikrinimo priemones;

c) privalo užtikrinti, kad būtų paisoma kitų 2013 m. liepos 23 d. rašte aprašytų įsipareigojimų;

d) privalo įvykdyti visas kitas užduotis, jam paskirtas 2013 m. liepos 23 d. įsipareigojimų raštu;

e) privalo pasiūlyti grupei PSA priemonių, kurias laiko naudingomis vykdant 2013 m. liepos 23 d. rašte nurodytus įsipareigojimus;

f) privalo atsižvelgti į teisės aktų pokyčius, kurie gali daryti poveikį likvidumui ir mokumui, siekdamas kontroliuoti grupės PSA restruktūrizavimo planui įgyvendinti svarbių pagrindinių finansinių rodiklių raidą;

g) per 30 dienų nuo kiekvieno šešių mėnesių laikotarpio pabaigos privalo raštu pateikti ataskaitos Europos Komisijai, Prancūzijos institucijoms ir grupei PSA projektą. Europos Komisija, Prancūzijos institucijos ir grupė PSA gali per penkias darbo dienas pasiūlyti projekto pakeitimų. Per penkias darbo dienas nuo komentarų gavimo dienos nepriklausomas ekspertas privalo parengti galutinį ataskaitos tekstą, kiek galima, savo nuožiūra atsižvelgdamas į gautus komentarus. Po to nepriklausomas ekspertas privalo nusiųsti savo ataskaitą Europos Komisijai ir Prancūzijos institucijoms. Tada jis gali ją nusiųsti grupei PSA. Jis jokiu būdu negali savo ataskaitos siųsti Prancūzijos institucijoms ar grupei PSA, prieš tai jos nenusiuntęs Europos Komisijai. Jeigu nepriklausomo eksperto galutinėje ataskaitoje yra grupės PSA atžvilgiu konfidencialios informacijos, nepriklausomas ekspertas privalo jai nusiųsti nekonfidencialų ataskaitos variantą.

Ataskaitoje turi būti konkrečiai aprašyta, kokių veiksmų nepriklausomas ekspertas ėmėsi savo užduočiai įgyvendinti ir kaip grupė PSA vykdo įsipareigojimų rašte nurodytas pareigas. Ji turi padėti Europos Komisijai patvirtinti, kad grupė PSA valdoma vykdant 2013 m. liepos 23 d. įsipareigojimų rašte nurodytas pareigas. Prireikus Europos Komisija gali tiksliau nurodyti, kokią informaciją ji tikisi gauti iš ataskaitos.

Be pareigos teikti tokias ataskaitas, nepriklausomas ekspertas privalo uoliai raštu įspėti Komisiją apie bet kokį įtariamą 2013 m. liepos 23 d. rašte nurodyto įsipareigojimo nevykdymą ir nekonfidencialų tokio rašto variantą nusiųsti grupei PSA.

3. GRUPĖS PSA PAREIGOS

(11) Grupė PSA privalo užtikrinti ir reikalauti, kad jos patarėjai, neišduodami profesinių paslapčių, užtikrintų nepriklausomam ekspertui visokeriopą bendradarbiavimą, pagalbą bei informaciją, kurių jis gali racionaliai paprašyti siekdamas pagal gautą įgaliojimą vykdyti savo užduotis. Nepriklausomas ekspertas privalo turėti nevaržomą prieigą prie bet kokios informacijos, dokumentų ar archyvų bei galimybę kreiptis į visus grupės PSA vadovus ar darbuotojus, jeigu tai būtina jo užduotims vykdyti. Grupė PSA privalo savo patalpose skirti biurą nepriklausomam ekspertui, o bet kuris grupės PSA darbuotojas privalo būti pasirengęs susitikti su nepriklausomu ekspertu ir suteikti jam informaciją, kurios reikia jo užduotims vykdyti.

(12) Grupei PSA sutikus (ji negali nesutikti arba vėluoti išreikšti sutikimą be priežasties), nepriklausomas ekspertas gali jos sąskaita pasitelkti reikalingus patarėjus, ypač teisės ar finansavimo klausimais, jeigu mano, kad tai reikalinga jo užduotims vykdyti pagal 2013 m. liepos 23 d. įsipareigojimų raštą, ir jeigu šių paslaugų kaina ir su jomis susijusios išlaidos yra pagrįsto dydžio. Jeigu grupė PSA atsisako suteikti nepriklausomam ekspertui galimybę pasitelkti tokius patarėjus, Komisija gali patvirtinti jų kandidatūras, prieš tai išklausiusi grupės PAS nuomonę. Nurodymus šiems patarėjams gali duoti tik nepriklausomas ekspertas.

4. NEPRIKLAUSOMO EKSPERTO PAKEITIMAS, ATLEIDIMAS IR NAUJO NEPRIKLAUSOMO EKSPERTO PASKYRIMAS

(13) Jeigu nepriklausomas ekspertas nustoja eiti 2013 m. liepos 23 d. įsipareigojimų rašte aprašytas pareigas arba dėl bet kokių kitų priežasčių, pvz., kilus su nepriklausomu ekspertu susijusiam interesų konfliktui:

a) Komisija, išklausiusi nepriklausomą ekspertą, gali nurodyti grupei PSA jį pakeisti;

b) grupė PSA, Komisijai pritarus, nepriklausomą ekspertą gali pakeisti.

(14) Jeigu nepriklausomas ekspertas atstatydinamas pagal šio priedo 4 skirsnį, jam gali būti nurodyta eiti pareigas iki naujo nepriklausomo eksperto paskyrimo ir nurodyta perduoti naujam nepriklausomam ekspertui visą turimą tinkamą informaciją. Naujas nepriklausomas ekspertas paskiriamas šio priedo 1 skirsnyje aprašyta tvarka.

(15) Nepažeidžiant šio priedo 13 dalies nuostatų, nepriklausomas ekspertas gali nustoti eiti pareigas tik tada, kai būna įvykdęs visas jam skirtas užduotis, ir kai Komisija jį atleidžia. Bet jeigu vėliau paaiškėja, kad 2013 m. liepos 23 d. įsipareigojimų rašte nurodytos pareigos nebuvo visapusiškai ir iki galo įvykdytos, Komisija gali bet kuriuo metu pareikalauti, kad būtų paskirtas naujas nepriklausomas ekspertas.