II

(Niet-wetgevingshandelingen)

BESLUITEN

BESLUIT (EU) 2016/2068 VAN DE COMMISSIE

van 29 juli 2013

betreffende steunmaatregel SA.35611 (13/C) die Frankrijk voornemens is ten uitvoer te leggen, ten gunste van PSA-groep Peugeot Citroën SA

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2013) 4971)

(Slechts de tekst in de Franse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en in het bijzonder artikel 108, lid 2, eerste alinea,

Gezien de Overeenkomst betreffende de Europese Economische Ruimte, en in het bijzonder artikel 62, lid 1, onder a),

Na de belanghebbenden overeenkomstig de genoemde artikelen te hebben aangemaand hun opmerkingen kenbaar te maken ([1]) en gezien deze opmerkingen,

Overwegende hetgeen volgt:

1. PROCEDURE

(1) De Commissie heeft op 5 november 2012 een klacht gekregen van een onderneming die anoniem wenst te blijven (hierna „de anonieme indiener van de klacht" genoemd).

(2) Bij besluit van 11 februari 2013 (hierna „reddingsbesluit" genoemd) heeft de Commissie, op grond van financiële stabiliteit, voorlopig haar goedkeuring verleend voor de garantie van Frankrijk voor obligatieleningen van Banque PSA Finance SA (hierna „BPF" genoemd) voor een nominaal bedrag van 1,2 miljard EUR. In dit kader hebben de Franse autoriteiten zich ertoe verbonden om ten laatste zes maanden na het reddingsbesluit een herstructureringsplan voor de groep PSA Peugeot Citroën S.A. (hierna „PSA" of „de groep" of „de PSA-groep" genoemd) en een levensvatbaarheidsplan voor BPF aan te melden.

(3) Bij schrijven van 12 maart 2013 heeft Frankrijk bij de Commissie aanmelding gedaan van herstructureringssteun ten gunste van de PSA-groep.

(4) Bij schrijven van 2 mei 2013 heeft de Commissie Frankrijk in kennis gesteld van haar besluit tot inleiding van de procedure van artikel 108, lid 2, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (hierna „VWEU" genoemd) ten aanzien van deze steunmaatregel.

([1]) PB C 275 van 16.11.2007, blz. 18.

(5) Het besluit van de Commissie tot inleiding van de procedure (hierna „het besluit tot inleiding" genoemd) is in het *Publicatieblad van de Europese Unie* van 16 mei 2013 bekendgemaakt ([2]). De Commissie heeft de belanghebbenden uitgenodigd om hun opmerkingen op de betrokken steunmaatregel kenbaar te maken. Op 3 juni 2013 heeft de Commissie een vragenlijst gestuurd naar de belangrijkste mededingers van PSA.

(6) De Commissie heeft opmerkingen ontvangen van vijf belanghebbenden, met name:

i) de PSA-groep, als begunstigde van de steunmaatregel, die zijn opmerkingen bij schrijven van 13 juni 2013 heeft ingediend;

ii) een onderneming die anoniem wenst te blijven (hierna „de anonieme derde" genoemd), die haar opmerkingen bij schrijven van 14 juni 2013 heeft ingediend;

iii) de mededingers Fiat, General Motors (hierna „GM" genoemd) en Toyota, die hun opmerkingen bij schrijven van 17, 18 en 21 juni 2013 hebben ingediend.

(7) De Commissie heeft deze opmerkingen aan Frankrijk toegezonden bij schrijven van 19 en 21 juni 2013.

(8) De Franse autoriteiten hebben hun opmerkingen op het besluit tot inleiding bekendgemaakt bij schrijven van 3 juni 2013 en hun commentaar op de opmerkingen van de belanghebbenden bij schrijven van 28 juni 2013.

(9) De Franse autoriteiten hebben op verzoek van de Commissie aanvullende informatie verschaft op 1 en 2 juli 2013.

(10) Op 4 juli 2013 werd een teleconferentie tot stand gebracht tussen de diensten van de Commissie, de Franse autoriteiten en de PSA-groep. Deze partijen zijn ook tweemaal samengekomen, met name op 11 en 12 juli 2013, en hielden opnieuw een teleconferentie op 15 juli 2013. De Franse autoriteiten hebben naar aanleiding van deze gesprekken bij schrijven van 16 juli 2013 informatie ingediend, die ze bij schrijven van 23 juli 2013 hebben gewijzigd.

2. **BESCHRIJVING**

2.1. *DE PSA-GROEP*

(11) De PSA-groep is een beursgenoteerd bedrijf op Euronext Parijs. De groep heeft in 2011 wereldwijd meer dan 3,5 miljoen voertuigen en losse onderdelen verkocht (42 % buiten Europa). De PSA-groep verkoopt zijn producten in 160 landen, heeft 11 „terminals" (waarvan 9 in de Europese Unie), waarin de voertuigen worden geassembleerd, en 12 „mechanische fabrieken", die gespecialiseerd zijn in de productie van bepaalde onderdelen. Tot de activiteiten van de groep behoren ook de financiering van de automobielsector (BPF) en de automobieluitrusting (Faurecia). Tot december 2012 was ook Gefco (logistieke activiteiten) in handen van PSA. De PSA-groep heeft in 2012 een omzet behaald van 55,4 miljard EUR. De omzet van de voorbije vijf jaren is weergegeven in tabel 1 hieronder.

Tabel 1

Omzet van de PSA-groep in miljoen euro

	2008	2009	2010	2011	2012
Overzicht omzet	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

(12) BPF, een captive die volledig wordt gecontroleerd door PSA, financiert de verkoop van Peugeot- en Citroënvoertuigen en de voorraden aan voertuigen en reserveonderdelen in het verdeelnetwerk, en biedt financieringsmogelijkheden aan klanten van de groep. BPF is aanwezig in 23 landen. Met een gemiddelde penetratiegraad ([3]) van 29,8 % in 2012 financiert BPF een groot deel van de vraag naar door de groep geproduceerde voertuigen en speelt hij een sleutelrol in de financiering van de verkoopactiviteiten van de groep. In 2012 had BPF 23 tot 24 miljard EUR aan uitstaande bedragen. In 2011 bedroeg het nettoresultaat van BPF 354 miljoen EUR.

([2]) PB C 137 van 16.5.2013, blz. 10.

([3]) De gemiddelde penetratiegraad van 29,8 % zegt echter niets over de verschillen tussen de penetratiegraden in de verschillende segmenten. De penetratiegraad in segmenten B en C is meer bepaald hoger, met name meer dan 30 %, zelfs meer dan 40 % in bepaalde landen. De financiering van de aankoop van voertuigen blijkt dus voor deze segmenten een essentiële activiteit.

(13) Faurecia is een autotoeleverancier die op 31 december 2012 voor 57,18 % in handen van PSA was. Het bedrijf houdt zich voornamelijk bezig met de productie van autozetels, interieursystemen, emissiebeheertechnologieën en alle uitrusting met betrekking tot de buitenkant van voertuigen. In 2012 bedroeg de omzet van Faurecia 17,4 miljard EUR.

2.2. *DE MOEILIJKHEDEN WAARMEE DE PSA-GROEP TE MAKEN HEEFT*

(14) In 2012 daalde de omzet van de groep met 5,2 %, wat hoofdzakelijk te wijten was aan de slechte prestaties in het automobielsegment (daling van 10,3 % tot 38,3 miljard EUR). Het courant bedrijfsresultaat van de groep kende een verlies van 576 miljoen EUR, ten opzichte van een positief resultaat van 1,093 miljard EUR in 2011. Alleen al in het automobielsegment bedroeg het operationeel verlies 1,5 miljard EUR in 2012, ten opzichte van een verlies van 92 miljoen EUR in 2011.

(15) Deze moeilijkheden zijn zowel het gevolg van specifieke factoren in de automobielsector, als van de economische en financiële crisis in de eurozone en de structurele handicaps van de PSA-groep.

2.2.1. VOORTDURENDE INKRIMPING VAN DE EUROPESE AUTOMOBIELMARKT SINDS 2007

(16) De Europese markt is sinds 2007 aan het inkrimpen. Vóór 2007 was de Europese automobielmarkt goed voor ongeveer 18 miljoen verkochte voertuigen per jaar. In 2012 was dit 14 miljoen, d.w.z. een daling van 15 %.

(17) In deze context zag PSA, die zeer sterk aanwezig is in Europa (en voornamelijk in Zuid-Europa), zijn verkoop dalen met 6,1 % op deze markt, waar de groep 58 % van zijn verkoop realiseert. Het marktaandeel van de PSA-groep is gedaald tot 13,3 %, tegenover 14,2 % in 2010.

(18) De PSA-groep compenseert echter de inkrimping van de Europese markt niet met zijn verkoop buiten Europa. De verkoop van personenwagens en bedrijfsvoertuigen in de rest van de wereld was in 2012 op zich onvoldoende om de minder goede prestaties van de groep op de Europese markt te compenseren.

2.2.2. EEN VOOR DE ALGEMENE AUTOBOUWERS ONGUNSTIGE MEDEDINGINGSSTRUCTUUR

(19) Volgens de Franse autoriteiten zijn dit de mededingers van PSA:

a) alle andere algemene autobouwers: de algemene autobouwers van premiumvoertuigen (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen) alsook de andere algemene autobouwers zoals Ford, Fiat, Skoda, Seat en Honda;

b) alle gespecialiseerde autobouwers (Audi, BMW, Mercedes enz.) die steeds meer premiumvoertuigen in alle segmenten produceren en op die manier in het vaarwater van de algemene autobouwers komen;

c) de nieuwere autobouwers, die steeds beter presteren in het segment van de middenklassers (Hyundai, Kia enz.).

(20) Samengevat kan, volgens de Franse autoriteiten, worden gesteld dat de natuurlijke markt van de algemene autobouwers wordt bedreigd van „bovenaf", d.w.z. door de gespecialiseerde autobouwers van topklassewagens die zich richten op nieuwe segmenten (bv. Audi A1 enz.), en van „onderop", d.w.z. door de autobouwers van middenklassers/kleine auto's, met name de Koreaanse autobouwers zoals Hyundai en Kia, die naar een hogere klasse willen gaan.

2.2.3. De structurele handicaps van de PSA-groep

(21) Meer dan de helft (53 % in 2011) van de autoproductie van de PSA-groep bevindt zich in West-Europa, waar de arbeidskosten hoger zijn dan in de rest van de wereld. De factor arbeidskosten is goed voor in totaal meer dan [20-30]* * % van de kostprijs voor PSA. Bovendien zijn de meeste personeelsleden die aan onderzoek en ontwikkeling doen (hierna „O&O" genoemd) en de structuur van de groep in Frankrijk gevestigd, waardoor de personeelskosten hoog zijn.

* Vertrouwelijke informatie.

(22) De groep loopt ook achter op zijn mededingers voor wat O&O betreft, voornamelijk op het gebied van de standaardisering van zijn onderdelen.

(23) Tot slot zijn het imago en de reputatie van PSA niet zo goed als die van de Duitse autobouwers van premium-voertuigen.

(24) De moeilijkheden waarmee de groep, en met name het automobielsegment, te maken heeft, hebben rechtstreekse gevolgen op BPF (en omgekeerd). De moeilijkheden van de captive zijn immers hoofdzakelijk te wijten aan de moeilijkheden van de groep doordat er een verband is tussen hun financiële ratings. Een lagere rating van PSA leidt tot een lagere rating van BPF, waardoor het voor de captive moeilijk wordt om zich te herfinancieren. BPF is echter uiterst belangrijk om de automobielactiviteiten van de PSA-groep te ondersteunen. In 2012 heeft BPF bijvoorbeeld 29,8 % van de verkoop van de autobouwer gefinancierd en 100 % van zijn Europese dealers. De aanzienlijke inkrimping van de financieringscapaciteit van BPF (en de daarmee verband houdende vermindering van leningverstrekking) heeft dus een negatieve invloed op de activiteiten van het automobielsegment. Door het ratingmechanisme ontstaat er een vicieuze cirkel, waarbij de financieringsbronnen van BPF nog eens afnemen, wat dan weer een invloed heeft op de verkoop van de PSA-groep door de beperkingen op het krediet enz.

2.3. *STEUNMAATREGELEN*

2.3.1. OVERHEIDSGARANTIE TER DEKKING VAN OBLIGATIELENINGEN VAN BPF

(25) Om de PSA-groep de mogelijkheid te geven zijn herstructureringsplan uit te voeren, heeft de Franse regering beslist om aan de PSA-groep een garantie toe te kennen ter dekking van de obligatieleningen op lange termijn die BPF aangaat vanaf de ondertekening van de garantieovereenkomst of de goedkeuring van de Europese Commissie en uiterlijk 31 december 2016 (hierna „de garantie" genoemd). Hiertoe zal een autonome garantieovereenkomst worden ondertekend tussen enerzijds de Franse overheid en anderzijds de PSA-groep, met als opschortende voorwaarde de goedkeuring van de Europese Commissie krachtens de artikelen 107 en 108 VWEU. De Franse autoriteiten hebben een eerste, voorlopige, garantieovereenkomst afgesloten voor een schijf met een hoofdsom van 1,2 miljard EUR ter uitvoering van het besluit van de Commissie van 11 februari 2013 tot goedkeuring van reddingssteun en overwegen nu een tweede garantieovereenkomst met de PSA-groep te sluiten voor de resterende schijf voor een maximale uitstaande hoofdsom van 5,8 miljard EUR.

(26) De minister van Economie kan op grond van artikel 85 van wet nr. 2012-1510 van 29 december 2012 tot wijziging van de begroting voor 2012 de overheidsgarantie onder bezwarende titel toekennen voor de schuldbewijzen die worden uitgegeven door BPF tussen 1 januari 2013 en 31 december 2016. De garantie zal de nieuwe obligatieleningen op lange termijn van BPF dekken. Bijgevolg zal de garantie ten goede komen aan de ongedekte schuldbewijzen die BPF uitgeeft tussen de datum waarop de Commissie de uitvoering van de garantie goedkeurt en uiterlijk 31 december 2016. Deze schuldbewijzen zullen een contractuele vervaldatum hebben van maximaal 36 maanden te rekenen vanaf hun uitgiftedatum.

(27) De Franse autoriteiten preciseren dat het maximale garantiebedrag dat nodig is voor de PSA-groep, is bepaald op basis van de analyse van de huidige balansindeling van BPF (en in het bijzonder de financiële indeling van BPF) en op basis van de vooruitzichten voor 2013-2016 op het gebied van toekomstige financieringsbehoeften, die door de Franse autoriteiten zijn vastgesteld met inachtneming van de volgende aannames:

a) een verondersteld, nagenoeg constant totaal van uitstaande bedragen van ongeveer 24/25 miljard EUR om de autoverkoop van de PSA-groep te kunnen blijven financieren;

b) een grotere securitisatie in de financiering van BPF, die gedeeltelijk de vermindering compenseert van handelspapier/depositocertificaten (impactrating A-3/P-3);

c) de hernieuwing van de bankliquiditeitenlijnen, waardoor BPF in januari 2013 11,6 miljard EUR aan bankkredieten op middellange termijn heeft kunnen bevestigen, met name met de invoering van een nieuw consortiaal krediet van 4,1 miljard EUR met een looptijd van vijf jaar, de hernieuwing van de meeste bilaterale bankfaciliteiten, de verlenging van een doorlopende kredietlijn met een hoofdsom van 1,2 miljard EUR tot januari 2016 en de gelijktijdige uitbreiding van een kredietlijn voor 1,8 miljard EUR tot december 2015 (zie de verduidelijkingen in overweging 31);

d) de inschakeling van deposito's vanaf 2013.

(28) Volgens de Franse autoriteiten zou de vergoeding voor de garantie op basis van de marktprijs zijn bepaald overeenkomstig de communautaire richtsnoeren inzake reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden ([4]) (hierna de richtsnoeren „redding en herstructurering" genoemd) en de mededeling van de Commissie betreffende de toepassing van de artikelen 87 en 88 van het EG-Verdrag (artikelen 107 en 108 VWEU) op staatssteun in de vorm van garanties ([5]). De mededeling over de garanties bepaalt het volgende: „Indien er op de financiële markten geen overeenkomstige benchmark voor de garantiepremie is te vinden, dient de totale financiële kostprijs van de gegarandeerde lening, met inbegrip van het rentepercentage van de lening en de garantiepremie, te worden vergeleken met de marktprijs van een vergelijkbare, niet-gegarandeerde lening.".

(29) De Franse autoriteiten verklaren dat de overheid voor de vaststelling van de vergoeding voor de staat een logica van verhoudingsgewijze bijdrage heeft willen volgen samen met de banken die partij zijn bij de New Club Deal, een overeenkomst tussen BPF en zijn crediteurbanken. Daarom werden de door de banken geraamde risicokosten berekend op basis van de totale vergoeding voor de liquiditeitslijnen van de New Club Deal, en opnieuw bekeken met name om rekening te houden met de verschillen tussen een inbreng van liquide middelen en een garantie. De vergoeding voor de overheidsgarantie werd op die manier vastgesteld op 260 basispunten.

(30) BPF heeft obligaties met zijn eigen naam, waarvoor een secundaire markt bestaat, uitgegeven. In tabel 2 hieronder staan de mediaanwaarden van de rendementen van de bestaande obligaties van BPF met een looptijd van bijna drie jaar voor de periode van één maand voorafgaand aan de bekendmaking van de steunmaatregel aan de groep in de pers ([6]). Het hypothetische rendement van een obligatie met een looptijd van exact drie jaar werd geïnterpoleerd op basis van de rendementen van de BPF-obligaties met een looptijd die op elke gegeven datum de drie jaar het best benadert. In tabel 2 staan ook de rendementen van staatsobligaties met een looptijd van drie jaar.

Tabel 2

Rendementen op de secundaire markt

(%)

	Op 16.10.2012	Mediaan 16.9-16.10
Looptijd obligatie 25.9.2015	5,04	5,52
Looptijd obligatie 24.6.2015	4,84	5,57
Looptijd obligatie 25.2.2016	5,37 %	6,23 %
Hypothetische obligatie van drie jaar (geïnterpoleerde rendementen)	5,09 %	5,54 %
Met schatkistpapier gelijkgestelde obligatie op drie jaar	0,34 %	0,39 %

(31) Eind december 2012 heeft BPF onderhandeld over nieuwe kredieten met meerdere banken, die hebben beslist het volgende aan BPF toe te kennen:

a) liquiditeiten via langetermijnleningen ten bedrage van 4 miljard EUR (hierna de „New Club Deal" genoemd);

b) bilaterale kredietlijnen ten bedrage van 4,6 miljard EUR;

c) een uitbreiding van twee back-uplijnen (die niet bedoeld zijn om te worden opgenomen) ten bedrage van 3 miljard EUR.

De totale verbintenis van deze banken bedraagt dus 11,6 miljard EUR. Volgens de informatie die Frankrijk heeft overgelegd, zouden de kredietlijnen van de New Club Deal pas kunnen worden opgenomen als er een staatssteunmaatregel is ([7]).

([4]) PB C 244, blz. 2 van 1.10.2004, blz. 2.
([5]) PB C 155, blz. 10 van 20.6.2008, blz. 10.
([6]) De intentie van de overheid om de steunmaatregel uit te voeren, kwam in de pers op 17 oktober 2012.
([7]) Volgens de voorbeelden van de lijsten met voorwaarden die Frankrijk op 7 januari 2013 heeft overgelegd, moet het plan worden opgenomen in de Franse financieringswet: „Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan".

(32) BPF heeft op 25 maart 2013 met een overheidsgarantie gedekte obligaties uitgegeven voor een bedrag van 1,2 miljard EUR. Deze obligatie, die een coupon heeft van 0,625 %, voorspelt een rendement van 0,664 %, ofwel meerkosten van 24 basispunten ten opzichte van met schatkistpapier gelijkgestelde obligaties op drie jaar.

(33) De Commissie heeft het steunelement waarvan sprake is in overweging 51 van het reddingsbesluit geraamd op een bedrag gaande van 91,8 miljoen EUR tot het nominale bedrag van de uitgegeven obligaties van 1,2 miljard EUR. De Franse autoriteiten geven aan dat, op basis van de gebruikte methode in het reddingsbesluit, de resultaten voor het steunelement van de maatregel de volgende zijn:

Tabel 3

Berekening van het steunelement in de gegarandeerde obligaties

Geïnterpoleerde gegevens op drie jaar Spread van 24 basispunten ten opzichte van schatkistpapier	Spot	Mediaan van verplichte rendementen	
	16.10.2012	12.7-16.10	16.9-16.10
Met schatkistpapier gelijkgestelde obligatie op drie jaar	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Geraamde spread ten opzichte van schatkistpapier na garantie	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Rentevoet BPSA na garantie (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Garantiekost (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Geraamde totaalkost van de gegarandeerde uitgiften (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Rendement secundaire markt BPSA geïnterpoleerd drie jaar	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Bedrag staatssteun dat hieruit volgt (M EUR)	401	429	486

Bron: BNP Paribas Global Markets, Datastream.

(34) De Franse autoriteiten zijn van mening dat de Commissie een referentieperiode gebruikt die bijzonder ongunstig is in het overzicht van de rendementen van de BPF-uitgiften. Volgens de Franse autoriteiten zou de periode van 12 juli tot en met 16 oktober 2012, d.w.z. vanaf de datum dat door de aankondiging van het reorganisatieplan bekend werd dat de PSA-groep moeilijkheden heeft, een betere periode zijn om het rendement van de obligatie te ramen.

2.3.2. STEUN VOOR HET $50CO_2$CARS-PROJECT

(35) De financiële overheidsmiddelen die Frankrijk wil toekennen aan het $50CO_2$Cars-project zijn een onderdeel van het programma „Investissements d'avenir", dat is ingevoerd bij wet nr. 2010-237 van 9 maart 2010 tot wijziging van de begroting. Het Franse milieu- en energiebesparingsagentschap (hierna „ADEME" genoemd) is een van de operatoren ([8]) die door de Staat zijn aangeduid om de kredieten voor investeringen in de toekomst te beheren. ADEME beschikt over een totale begroting van 2,65 miljard EUR.

(36) Binnen deze investeringen in de toekomst is het $50CO_2$Cars-project een onderdeel van de actie „Véhicules d'avenir". De doelstelling van deze actie is het testen en bevorderen van technologieën en organisaties die energiezuiniger zijn en minder broeikasgassen uitstoten. In het kader van deze actie werden verschillende technologiebouwstenen geselecteerd naar aanleiding van twee oproepen tot het indienen van blijken van belangstelling (hierna „oproepen" genoemd):

a) de nieuwe familie zeer energie-efficiënte dieselmotoren en de DCT-versnellingsbak werden geselecteerd naar aanleiding van de oproep „Aandrijflijn en hulpstukken van voertuigen met thermische aandrijving" (hierna „oproep 1" genoemd);

([8]) Zie lijst van deze entiteiten, als vastgesteld in artikel 8 van voornoemde wet nr. 2010-237 en decreet nr. 2010-442 van 3 mei 2010.

b) de elektro-hybridisatietechnologie werd geselecteerd in het kader van de oproep „Aandrijflijn, hulpstukken en opslagsystemen voor omkeerbare energie voor elektrische en hybride voertuigen" (hierna „oproep 2" genoemd).

(37) De actie „Voertuig van de toekomst" wordt met name gedekt door steunregeling SA.32466 (2011/X) ([9]), die is vrijgesteld van de aanmeldingsverplichting krachtens de algemene groepsvrijstellingsverordening ([10]).

(38) De Franse autoriteiten hebben gedetailleerde informatie verstrekt over de financiële overheidsmiddelen, onder andere over de vorm ervan, die elk van de projectpartners heeft ontvangen. Behalve voor PSA, de leidinggevende partner, bevinden de betreffende bedragen van de overheidsfinanciering voor de uitvoering van het 50CO_2Cars-project zich voor alle partners (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON en IC2MP) onder de drempels voor individuele aanmelding als bepaald in artikel 6, lid 1, onder e), van de algemene groepsvrijstellingsverordening. Voor zover deze overheidsmiddelen een vorm van staatssteun zijn in de betekenis van artikel 107 VWEU ([11]), zijn ze dus reeds gedekt door de voornoemde vrijgestelde regeling SA.32466 (2011/X).

(39) Overeenkomstig artikel 1, lid 6, onder c), van de algemene groepsvrijstellingsverordening, is deze vrijstelling echter niet van toepassing op ondernemingen in moeilijkheden, wat de PSA-groep in elk geval is sinds minstens 17 oktober 2012, datum waarop de Franse autoriteiten hebben bekendgemaakt dat ze een garantie willen toekennen aan de PSA-groep. De steun die de Staat aan PSA wil toekennen voor de ondersteuning van het 50CO_2Cars-project valt dus niet onder steunregeling SA 32466 (2011/X) en komt niet in aanmerking voor een individuele aanmelding op basis van de communautaire kaderregeling inzake staatssteun voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie ([12]) (hierna „kaderregeling O&O&I" genoemd) ([13]).

(40) Om redenen van administratieve vereenvoudiging werden de kosten van de PSA-activiteiten in het kader van het 50CO_2Cars-project op dezelfde manier ingedeeld als voor de andere partners, met name door gebruik te maken van de categorieën die zijn vastgesteld in de algemene groepsvrijstellingsverordening (en die samenvallen met de categorieën van de kaderregeling O&O&I).

(41) PSA zal dus activiteiten verrichten die als fundamenteel onderzoek (hierna „FO" genoemd), industrieel onderzoek (hierna „IO" genoemd) en experimenteel onderzoek (hierna „EO" genoemd) worden gekwalificeerd ([14]), voor de in aanmerking komende kosten die in tabel 4 hieronder zijn opgenomen:

Tabel 4

Kosten van het 50CO_2Cars-project per soort O&O-activiteit (in duizend EUR)

Kosten	Totaal	In aanmerking komende kosten ([1])	FO	IO	EO
Oproep 1	[260-330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
Oproep 2	[50-110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Totaal	**[300-400]***	**304 593,48**	**1 328,79**	**175 567,54**	**127 697,15**

([1]) De kosten van het 50CO_2Cars-project zijn ingedeeld in de O&O-categorieën als bepaald in artikel 31, lid 5, van de algemene groepsvrijstellingsverordening (die overeenstemmen met de categorieën van punt 5.1.4 van de kaderregeling O&O&I).

(42) Van het totaalbedrag van 85,9 miljoen EUR neemt de steun die de Staat wil toekennen aan de PSA-groep in dit luik van het herstructureringsplan, de vorm aan van subsidies (24,5 miljoen EUR) en terugbetaalbare voorschotten (61,4 miljoen EUR). Voor wat de intensiteit betreft, komt de steun overeen met een dekking van 100 % van de in aanmerking komende kosten van FO, 30 % voor de IO-activiteiten en 25 % voor de EO-activiteiten.

([9]) PB C 78 van 11.3.2011, blz. 33.

([10]) Verordening (EG) nr. 800/2008 van de Commissie van 6 augustus 2008 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 87 en 88 van het Verdrag met de gemeenschappelijke markt verenigbaar worden verklaard (de algemene groepsvrijstellingsverordening) (PB L 214, 9.8.2008, blz. 3).

([11]) Hieromtrent herinnert de Commissie er in het bijzonder aan dat de overheidsfinanciering van (niet-economische) onafhankelijke onderzoeksactiviteiten van onderzoeksinstanties geen element van staatssteun is.

([12]) PB C 323 van 30.12.2006, blz. 1.

([13]) Zie met name punt 2.1, laatste alinea, van de kaderregeling O&O&I: „O&O&I-steun voor ondernemingen in moeilijkheden in de zin van de communautaire richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden is van het toepassingsgebied van deze kaderregeling uitgesloten.".

([14]) Overeenkomstig de definities in artikel 30, leden 1, 2 en 3, van de algemene groepsvrijstellingsverordening (die samenvallen met de definities van punt 2.2, onder e), f) en g), van de kaderregeling O&O&I).

(43) Voor wat specifiek de terugbetaalbare voorschotten betreft, zal hun contante waarde worden herberekend op basis van de referentierentevoet van januari 2012, de maand waarin de toekenning van de steun werd beslist, met name 3,07 % voor Frankrijk. Deze voorschotten zullen worden terugbetaald door PSA volgens de voor elke oproep vastgestelde voorwaarden.

(44) Voor het deel van het project in het kader van oproep 1 worden drie hybridisatiearchitecturen mogelijk geacht en tegelijk beoordeeld: hybridisatie via de eDCT-versnellingsbak, via de krukaszijde van de motor en via de freewheelzijde van de motor. Het terugbetalingsschema is uiteindelijk afhankelijk van de architectuur die in de loop van het besluitvormingsproces van het project wordt geselecteerd en neemt een van de volgende vormen aan:

a) Indien wordt gekozen voor hybridisatie via de eDCT-versnellingsbak, zal de terugbetaling gebeuren op basis van twee werkeenheden:

— [10-20]* EUR per dieselmotor met een vermogen van 40/50 kW en 70 kW vanaf de [500 000-600 000] * e geproduceerde eenheid, zodat de contante waarde van dit deel van het voorschot volledig zal zijn terugbetaald binnen vier jaar op basis van het nominale productiescenario. Na deze volledige terugbetaling van de contante waarde van het bedrag, zal de PSA-groep gedurende [één tot drie] jaar een lager bedrag blijven betalen van [3-6] EUR per geproduceerde motor,

— [30-40]* EUR per eDCT-versnellingsbak vanaf de [50 000-60 000]*e geproduceerde eenheid, zodat de contante waarde van dit deel van het voorschot volledig zal zijn terugbetaald binnen vijf jaar op basis van het nominale productiescenario. Na deze volledige terugbetaling van de contante waarde van het bedrag zal de PSA-groep een lager bedrag blijven betalen van [5-10]* EUR per geproduceerde eDCT-versnellingsbak.

b) Indien wordt gekozen voor hybridisatie via de krukaszijde van de motor, zal de terugbetaling gebeuren op basis van slechts één werkeenheid, met name de dieselmotor met een vermogen van 40/50 kW en 70 kW, waarvoor PSA [10-20]* EUR per geproduceerde eenheid zal betalen vanaf de [500 000-600 000]* e geproduceerde eenheid tot de volledige terugbetaling van de contante waarde van het bedrag (ongeveer [nul tot vijf]* jaar in het nominale scenario), gevolgd door [5-10]* EUR per eenheid.

c) Indien wordt gekozen voor hybridisatie via de freewheelzijde van de motor, zal de terugbetaling ook gebeuren op basis van slechts een werkeenheid, met name de dieselmotor met een vermogen van 40/50 kW en 70 kW: PSA zal [20-30]* EUR per geproduceerde eenheid betalen vanaf de [500 000-600 000]*e geproduceerde eenheid tot de volledige terugbetaling van de contante waarde van het bedrag (ongeveer [nul tot vijf]* jaar in het nominale scenario), gevolgd door [5-10]* EUR per eenheid.

(45) Voor het projectgedeelte onder oproep 2 zal voor de terugbetaling als werkeenheid de elektrische aandrijflijn worden genomen: PSA zal [20-30]* EUR per geproduceerde eenheid betalen vanaf de [500 000-600 000]*e geproduceerde eenheid tot de volledige terugbetaling van de contante waarde van het bedrag (ongeveer [vijf tot tien]* jaar in het nominale scenario), gevolgd door [5-10]* EUR per eenheid.

(46) De Franse autoriteiten zijn van mening dat deze voorwaarden ervoor zorgen dat, op basis van voorzichtige en redelijke aannames, de contante waarde van de steun zal zijn terugbetaald in een scenario waarin het project succesvol is en dat, in het geval van een gedeeltelijke mislukking, de terugbetaling in verhouding zal zijn met de mate van succes van het project.

2.4. *HET HERSTRUCTURERINGSPLAN VAN DE PSA-GROEP*

(47) Het herstructureringsplan volgt op de kostenbesparende maatregelen die werden voorgesteld op 26 oktober 2011 (kostenbesparing van 800 miljoen EUR, met als gevolg de schrapping van 2 500 banen in Europa) en op 15 februari 2012 (aanvullende maatregelen voor een bedrag van 200 miljoen EUR).

(48) Het herstructureringsplan bestaat uit drie soorten maatregelen: industriële herstructurering, inkrimping van de administratieve structuur van de groep en uitvoering van het O&O-project 50CO_2Cars. Hoewel de PSA-groep in tal van landen aanwezig is, betreffen de herstructureringsmaatregelen hoofdzakelijk Frankrijk, waar zich de meeste productiemiddelen van de groep bevinden.

2.4.1. HERSTRUCTURERINGSMAATREGELEN OP HET GEBIED VAN DE INDUSTRIËLE PRODUCTIE

(49) De belangrijkste maatregelen betreffen vestigingen in Frankrijk: de sluiting van de fabriek in Aulnay en de aanzienlijke inkrimping van de capaciteiten in de fabriek van Rennes, wat zich zal vertalen in het schrappen van 4 400 banen. Deze twee maatregelen vormen een onderdeel van de algemene optimalisering van de productievestigingen van PSA.

(50) Door zijn keuze in het verleden om zich te richten op het segment van de stadsvoertuigen en polyvalente voertuigen (hierna „segment B" genoemd), beschikt PSA over tal van productiecapaciteiten voor dit segment: in Frankrijk (Aulnay, Poissy en Mulhouse), in Spanje (Madrid) en in Slowakije (Trnava). Ondanks de aanpassingsmaatregelen die de PSA-groep sinds 2000 uitvoert (sluiting van Ryton (Groot-Brittannië) in 2006 en capaciteitsbeperking in Aulnay in 2008), blijven zijn productiecapaciteiten voor segment B te groot. Door de sluiting van Aulnay zal de productie afnemen met 155 000 voertuigen/jaar van de modellen 208, C3, DS3, ten opzichte van de in 2012 ingestelde organisatie. Dit zal op zijn beurt overeenkomen met een maximale capaciteitsvermindering van 232 000 voertuigen/jaar en een productieconcentratie voor segment B in de vestigingen in Poissy, Mulhouse en Trnava. Volgens de Franse autoriteiten zal deze maatregel de capaciteit in segment B op een duurzame manier beperken en leiden tot een aanzienlijke besparing van de vaste kosten voor de hele groep (geraamd op [100-200] * miljoen EUR per jaar).

(51) In de vestiging van Rennes worden momenteel voertuigen van segmenten D en E geproduceerd ([15]). Deze vestiging heeft te maken met een voortdurende daling van de vraag, in het bijzonder voor de berlines van segment D. Door de omschakeling van 2,5 ploegen naar 2 ploegen, de schrapping van een nachtploeg en de schrapping van een miniproductielijn zal de fabriek zich volgens de Franse autoriteiten kunnen beperken tot de productie van de Peugeot 508 (berline en break) en C5 (berline en break).

(52) Ook de O&O-activiteiten zullen worden teruggeschroefd (10 %). De teams zullen zich beperken tot ondersteuning van de vestiging (schrapping van de ontwikkelingstaken ten gunste van de algemene activiteit van de groep).

(53) PSA hoopt op die manier zijn Europese productie doeltreffender te maken, voornamelijk door de gevestigde capaciteiten beter te benutten en door een grotere specialisatie van de vestigingen die zich voortaan voor de productie tot een of zelfs twee segmenten zullen beperken. Deze reorganisatie beoogt een daling van de gemiddelde kostprijs per voertuig met [200-300]* tot [200-300]* EUR.

2.4.2. MAATREGELEN OP HET GEBIED VAN DE ADMINISTRATIEVE STRUCTUUR VAN DE PSA-GROEP

(54) De PSA-groep overweegt een reorganisatie van zijn administratieve diensten en al zijn directies. Deze reorganisatie zal leiden tot een schrapping van in totaal 3 586 banen.

(55) Tegelijk, en dankzij de herstructureringsmaatregelen, heeft PSA een besparingsplan aangekondigd van 1 miljard EUR. Dit plan heeft betrekking op zowel aankopen (400 miljoen EUR) als vaste kosten (600 miljoen EUR). Daarnaast zal PSA een aantal acties betreffende de industriële activiteiten, O&O en algemene kosten uitvoeren via zijn alliantie met GM.

2.4.3. HET O&O-PROJECT 50CO_2CARS

(56) In het kader van zijn industriële herstructurering wil de PSA-groep ook nieuwe hybridisatietechnologieën ontwikkelen, die volgens de Franse autoriteiten de groep opnieuw levensvatbaar kunnen helpen maken. Indien dit O&O-project slaagt, zou de PSA-groep immers hybride dieselvoertuigen in segment B (gewicht tussen 900 kg en 1,3 ton) op grote schaal kunnen produceren en op die manier zijn productie diversifiëren in een activiteitensegment dat rendabel is. De Europese consumenten verkiezen dieselvoertuigen, maar, dankzij dit project, zouden de belangrijkste onderdelen ([16]) van het hybridisatiesysteem kunnen worden aangepast aan de eigenschappen van benzinemotoren met hetzelfde vermogen en op wereldniveau worden toegepast.

(57) Dit O&O-project, met als naam 50CO_2Cars, beoogt de ontwikkeling en productie van een hybride aandrijflijn (niet-oplaadbaar) voor segment B, die op termijn zou moeten leiden tot een CO_2-uitstoot van slechts 50 gram per km (hierna „g CO_2/km" genoemd) door deze voertuigen, en, bij uitbreiding, tot een uitstoot van ongeveer 65 g CO_2/km voor gezinswagens (segment C). Dankzij dit project moet deze technologie economisch toegankelijk worden voor de meeste mensen.

([15]) De segmenten D en E komen overeen met gezinswagens, wegvoertuigen, monovolumewagens en terreinvoertuigen, met afmetingen die in Europa gaan van gemiddeld 4,4 tot 5 meter. Peugeot 508 berline, 508 SW, 807, 4007 en Citroën C5 berline, C5 break, DS5, C8, C-Crosser en C6 behoren tot dit segment.

([16]) Het opslageenheid, de elektromotor en bijbehorende controle-elektronica en de spanningsomzetter om een tweespanningsnetwerk mogelijk te maken.

(58) Technisch gesproken zal dit project een nieuwe familie zeer energie-efficiënte dieselmotoren, een aangedreven versnellingsbak met dubbele koppeling die verenigbaar is met hybridisatie („DCT") en een goedkope elektro-hybridisatietechnologie samenbrengen.

(59) PSA zal de hoofdpartner zijn van het O&O-consortium dat het 50CO_2Cars-project zal uitvoeren.

(60) De andere partners in dit consortium, zowel uit de industriële als de academische wereld, zijn vijf grote ondernemingen (Delphi, Mann & Hummel, Valeo en Rhodia), een kmo (CTI), een vereniging (IRMA) en vier onderzoeksinstellingen (IFPEN, LACCO, IRCELYON, en IC2MP).

2.4.4. HET BEDRIJFSPLAN VAN DE PSA-GROEP

(61) Het bedrijfsplan van de PSA-groep heeft betrekking op de periode 2013-2017. De Franse autoriteiten hebben gepreciseerd dat het courant bedrijfsresultaat van de groep, volgens het neutrale scenario, positief zal zijn vanaf 2014, met name [1 200-2 000]* miljoen EUR of [1-5]* % van de omzet. Deze betere levensvatbaarheid zal voornamelijk te danken zijn aan de interne maatregelen in het herstructureringsplan, die gebaseerd zijn op enerzijds een aanzienlijke verlaging van de productiekosten en betere liquide middelen en, anderzijds, de aanname van geografische heroriëntering van de activiteiten van de PSA-groep. De doelstelling is om in 2015 50 % van de verkoop van de groep buiten de Europese Unie te realiseren en dus de groeimogelijkheden in andere delen van de wereld (namelijk China, Brazilië enz.) te benutten.

(62) De Franse autoriteiten hebben het bedrijfsplan van de PSA-groep tot en met 2017 ingediend. Het plan is gebaseerd op aannames betreffende de omvang van de Europese markt en de marktaandelen van PSA. Deze aannames geven de ramingen van het instituut IHS Global Insight weer.

(63) Voor wat de omvang van de Europese markt betreft, wordt volgens de Franse autoriteiten voor 2013 een inkrimping van 2,2 % verwacht, maar zou er een jaarlijkse groei worden opgetekend van 6 % in 2014 en 2015, gevolgd door een jaarlijkse groei van 3 % in 2016 en 2017. De marktaandelen van PSA zouden in 2013 [12-15] * %, in 2014 [13-16]* % en in 2015, 2016 en 2017 [11-15]* % bedragen.

(64) Het bedrijfsplan van de PSA-groep behandelt verschillende scenario's. In het „neutrale" scenario zou het courant bedrijfsresultaat van de PSA-groep positief zijn vanaf 2014, namelijk [1 200-2 000]* miljoen EUR of [1-5]* % van de omzet. Het courant bedrijfsresultaat zou in 2017 oplopen tot [3 000-3 800] miljoen EUR of [2-6]* % van de omzet van PSA. Volgens de Franse autoriteiten zou de PSA-groep dankzij dergelijke rendabiliteit een rating kunnen behalen die voldoende is om zichzelf te herfinancieren op de markten. Een betere rating van de groep zal automatisch ook die van BPF verbeteren.

(65) Er werden ook alternatieve scenario's onderzocht. In een „ongunstig" scenario zou de verkoop van de PSA-groep in Europa jaarlijks dalen (ten opzichte van het neutrale scenario) met 100 000 extra voertuigen vanaf 2013. In een „gunstig" scenario zou de Europese verkoop van de PSA-groep daarentegen jaarlijks toenemen met ongeveer 100 000 voertuigen vanaf 2013. Volgens het ingediende bedrijfsplan zou het totale courant bedrijfsresultaat van de PSA-groep, met inbegrip van het ongunstige scenario, positief zijn vanaf 2014 (ongeveer [1-5]* % van de omzet van de PSA-groep) en in 2017 oplopen tot [2-6]* %. Er moet echter worden opgemerkt dat de vooruitzichten van de PSA-groep een sterke groei aangeven van de omzet buiten Europa, d.w.z. op de groeimarkten. Deze aanname verklaart dat, ondanks de pessimistische vooruitzichten voor de Europese markt, de PSA-groep een groei van zijn verkoop verwacht: zijn doelstelling is om in 2015 50 % van zijn verkoop buiten Europa te realiseren.

(66) Voor wat de ontwikkeling van de productiecapaciteiten van de PSA-groep betreft, hebben de Franse autoriteiten twee tabellen opgesteld met daarin de Harbour-bezettingsgraad ([17]) van elke fabriek, voor en na de herstructurering van de groep. Deze graad blijft voor alle fabrieken, met uitzondering van Poissy, gelijk. De Franse autoriteiten hebben gepreciseerd dat de levensvatbaarheid van elke vestiging slechts in samenhang met de levensvatbaarheid van de PSA-groep kan worden gemeten. Men moet de automobielactiviteiten van de PSA-groep in hun geheel bekijken voor elk marktsegment. Volgens de Franse autoriteiten heeft ook elke vestiging een aantal voertuigen dat ze kan produceren. Als bepaalde vestigingen een lagere of hogere bezettingsgraad hebben, is dat in het algemeen te wijten aan schommelingen in de levenscyclus van producten die gekend zijn en worden beheerd.

([17]) De „Harbour"-capaciteit is een in de industrie gebruikte norm. Men gaat ervan uit dat in elke fabriek twee ploegen 8 uur per dag werken, 235 dagen per jaar. De Harbour-bezettingsgraad geeft het volume effectief geproduceerde voertuigen in elke fabriek aan ten opzichte van de Harbour-capaciteit.

Tabel 5

Prognose van de omzet van de PSA-groep in drie scenario's (in miljoen EUR)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Neutraal scenario	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Ongunstig scenario (verschil van – 100 000 voertuigen per jaar)	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]
Gunstig scenario (verschil van +100 000 voertuigen per jaar)	[57 000-62 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]	[65 000-70 000]

Tabel 6

Verwachte omzet van het automobielsegment in drie scenario's (in miljoen EUR)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Neutraal scenario	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Ongunstig scenario (verschil van – 100 000 voertuigen per jaar)	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]
Gunstig scenario (verschil van + 100 000 voertuigen per jaar)	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]

2.4.5. DE OORSPRONKELIJKE, DOOR DE FRANSE AUTORITEITEN VOORGESTELDE COMPENSERENDE MAATREGELEN

(67) De PSA-groep heeft herstructureringsmaatregelen aangekondigd die zijn productiecapaciteit zal doen inkrimpen en zijn aanwezigheid op de markt zal verkleinen, in het bijzonder de sluiting van zijn fabriek in Aulnay (waar 3 000 werknemers werken), alsook een aanzienlijke capaciteitsinkrimping in zijn fabriek in Rennes, waardoor ongeveer 1 400 banen verloren gaan. Daarnaast zijn rendabele activa overgedragen of worden zij overgedragen. Zo werd het kapitaal van Gefco opengesteld en werden onroerende activa overgedragen, alsook die van de autoverhuurmaatschappij Citer. De PSA-groep heeft ook aangekondigd minder te investeren, waardoor zijn productiecapaciteit lager zal zijn dan wat oorspronkelijk was gepland voordat de moeilijkheden ontstonden.

(68) Daarnaast hebben de Franse autoriteiten de volgende compenserende maatregelen voorgesteld:

— aanvullende beperking van de CAPEX (capital expenditures) (2.4.5.1),

— overdracht van de capaciteiten van de Sevelnord-fabriek aan een mededinger (2.4.5.2),

— stopzetting van de ontwikkeling en productie van de plug-in hybridetechnologie (2.4.5.3),

— vaststelling van een maximale penetratiegraad voor BPF (2.4.5.4).

Deze maatregelen worden uitgevoerd naast de herstructureringsmaatregelen die werden vastgesteld in het oorspronkelijke middellangetermijnplan van 2012 ([18]).

2.4.5.1. ***Aanvullende beperkingen op investeringen van de PSA-groep***

(69) De aanvullende beperkingen (ten opzichte van het oorspronkelijke middellangetermijnplan van 2012) op de CAPEX zouden 300 miljoen EUR in 2013 en jaarlijks 500 miljoen EUR in 2014 en 2015 bedragen. De investeringen in het plan 2013-2015 (CAPEX en O&O) werden hierdoor teruggebracht van 9,9 miljard EUR naar 8,6 miljard EUR. Dit komt overeen met een daling van 13 % tussen de twee plannen. Dit bedrag ligt 27 % lager dan het gemiddelde in 2011-2012.

([18]) Het middellangetermijnplan is het document dat de financiële directie van de PSA-groep gebruikt om een vooruitzicht te geven van de resultaten van de groep voor de komende jaren.

(70) De investeringen van PSA zouden op die manier dalen van 3,3 miljard EUR per jaar naar gemiddeld 2,86 miljard EUR per jaar. Deze daling van 1,3 miljard EUR betreft voornamelijk (voor meer dan 80 %) de automobielactiviteiten van de groep in Europa.

(71) Volgens de Franse autoriteiten zou deze beperking op de CAPEX een zeer negatieve invloed hebben op de capaciteit van de PSA-groep om te concurreren op de markt. De aanvullende beperking op bepaalde O&O-investeringen en de CAPEX zou ook aanzienlijke andere negatieve gevolgen hebben voor PSA. De PSA-groep zou in het bijzonder minder goed in staat zijn om:

a) tegemoet te komen aan de verwachtingen van bepaalde klantengroepen die bijzonder gesteld zijn op het assortimenteffect en de technologieën die de PSA-groep niet langer zal toepassen;

b) een antwoord te bieden op de ontwikkelingen bij mededingers;

c) zelf bepaalde aantrekkelijke technologieën te industrialiseren, waardoor de groep deze zal moeten aankopen bij mededingers, wat niet kostenefficiënt is;

d) gebruik te maken van bepaalde fiscale stimulansen, zoals die voor CO_2 enz.

(72) Deze beperking zou concreet resulteren in:

— de stopzetting van de productie van het model Citroën C6 op 31 december 2012 en het niet vernieuwen van het model Peugeot 607 (segment E) (a);

— de stopzetting, twee jaar vroeger, namelijk in 2015, van de Bipper-/Nemo-voertuigen en het niet vernieuwen van deze voertuigen (segment B LCV) (b);

— het opgeven van dieselmotoren van meer dan 2 liter (segment D) (c).

a) **Stopzetting van de productie van de modellen Citroën 6 — Peugeot 607**

(73) Deze compenserende maatregel zou bestaan uit twee onderdelen die het hele E-segment betreffen:

— de stopzetting van de Citroën C6 vanaf 2013 in plaats van het oorspronkelijk geplande 2016, en

— het niet vernieuwen van de modellen Citroën C6/Peugeot 607.

(74) De PSA-groep raamt het effect van het eerste onderdeel alleen op 3 000 voertuigen (1 000 voertuigen per jaar), d.w.z. een omzetverlies van 90 miljoen EUR over drie jaar. De C6 behoort tot segment E, het segment van de hogere klasse. Volgens interne ramingen van de PSA-groep zou dit segment in 2013 goed zijn voor 5,7 % van de Europese automobielmarkt.

(75) Volgens de Franse autoriteiten zou het niet vernieuwen van modellen van de groep behorend tot de hogere klasse leiden tot een aanzienlijk kleinere dekking van de markt. De mogelijke volumes op basis van het laatste Peugeot-model (607) zouden ongeveer 20 000 voertuigen per jaar bedragen, wat gelijk is aan een omzetverlies van ongeveer 500 miljoen EUR. De mogelijke volumes op basis van het laatste Citroën-model (C6) zouden ongeveer 7 000 voertuigen per jaar bedragen, wat gelijk is aan een omzetverlies van ongeveer 200 miljoen EUR.

(76) De modellen Citroën C6/Peugeot 607 zullen niet worden vernieuwd in de periode 2016-2018. De PSA-groep berekent de gevolgen van dit luik van de maatregel op 40 500 voertuigen of een omzet van 1,05 miljard EUR. Daarnaast zou PSA door het niet vernieuwen van deze modellen kunnen besparen op de met vernieuwing gepaard gaande investeringen vanaf 2013 (aangezien de ontwikkeling van een nieuw voertuig gewoonlijk drie jaar duurt).

(77) Volgens de Franse autoriteiten zou deze compenserende maatregel indirect een aanzienlijk negatief effect hebben op het merkimago van de PSA-groep. Zo zou de PSA-groep niet kunnen deelnemen aan bepaalde aanbestedingen omdat hij geen modellen in het E-segment (en/of voldoende krachtige motoren) heeft. Bovendien zou het schrappen van het E-segment binnen de PSA-groep ook ertoe leiden dat particulieren die geïnteresseerd zijn in een voertuig van een hogere klasse, minder op zoek gaan in het netwerk van de PSA-groep, waardoor upselling van de merken van de groep, met inbegrip van de merken in segment B (DS-lijn), niet mogelijk is. De PSA-groep raamt dit negatief effect op de aanbestedingen voor wagenparken op 2 000 voertuigen per jaar, d.w.z. een omzetverlies van 30 miljoen EUR per jaar of in totaal 180 miljoen EUR voor 12 000 voertuigen.

(78) De PSA-groep raamt in het algemeen de gevolgen van deze compenserende maatregelen op een omzetverlies van 1,32 miljard EUR.

b) **Stopzetting en niet-vernieuwing van het model Bipper/Nemo**

(79) Bipper/Nemo is een bedrijfsvoertuig dat onder twee verschillende namen wordt verkocht. De voorgestelde maatregelen zouden bestaan uit twee aspecten:

— het niet vernieuwen (d.w.z. het niet lanceren van een nieuwe generatie) van Bipper-/Nemo-voertuigen vanaf 2017, met een door PSA geraamd effect op de omzet van 1 miljard EUR, en

— het vervroegd stopzetten in 2015, in plaats van 2017, van de huidige Bipper-/Nemo-voertuigen, met een geraamd effect op de omzet van 560 miljoen EUR.

(80) In 2012 heeft PSA 35 650 Bippers/Nemo's (16 678 Bippers en 18 972 Nemo's, de versies personenwagen en bedrijfsvoertuig samen) verkocht voor een gemiddelde omzet van 8 950 EUR per stuk, d.w.z. een totale omzet van 319 miljoen EUR per jaar.

(81) De bedrijfsvoertuigmodellen Bipper/Nemo behoren tot het segment B LCV ([19]): in 2012 was dit segment goed voor 3,7 % van de Europese LCV-markt. Het marktaandeel van PSA was 49 %. De PSA-groep heeft in 2012 26 674 bedrijfsvoertuigen van het model Nemo/Bipper verkocht op de LCV-markt, die goed was voor 54 514 stuks, en 8 976 stuks van de personenwagenversie (wat goed was voor een marktaandeel van 10 %).

(82) Volgens de Franse autoriteiten zou de verkoop van deze voertuigen geen nettowinsten over de gehele levensduur van het voertuig hebben opgeleverd, met name omdat modellen in het begin niet onmiddellijk rendabel zijn. Deze voertuigen zouden dus pas rendabel geworden zijn na de eerste generatie.

(83) De PSA-groep raamt de gevolgen van deze compenserende maatregel op een omzetverlies van 1,56 miljard EUR.

c) **Dieselmotor van meer dan 2 liter**

(84) Dit voorstel voor een compenserende maatregel betreft het niet langer produceren van motoren van meer dan 2 liter met het oog op de Euro VI-norm. Volgens de Franse autoriteiten beschikt de PSA-groep over de industriële middelen om dergelijke motoren, met name de Euro VI-versie van de DW12-motor, te produceren. In tegenstelling tot zijn mededingers heeft de PSA-groep geen benzinemotoren van meer dan 2 liter (zijn benzinemotoren zijn beperkt tot 1,6 liter turbo). Deze maatregel zou dus gevolgen hebben op voornamelijk segment D.

(85) De verkoop van personenwagens van de PSA-groep in segment D is in 2012 goed geweest voor 1 % van de Europese markt (d.w.z. 150 000 voertuigen). Het aantal personenwagens van de PSA-groep met motoren van meer dan 2 liter bedroeg maximaal 30 000 in de beste jaren. De PSA-groep heeft zijn ramingen van het effect van de maatregel gebaseerd op 10 000 voertuigen per jaar, wat goed is voor ongeveer 20 % van segment D.

(86) PSA meent, op basis van de gegevens van 2011 en 2012 betreffende inschrijvingen van dieselpersonenwagens met een motor van meer dan 2 liter, dat de ontwikkeling van een aanbod van dieselpersonenwagens met een *plug-in* hybridetechnologie het aantal voertuigen met een motor met een cilinderinhoud van meer dan 2 liter (of gelijkwaardige kracht) op 30 000-40 000 stuks voor de PSA-groep zou hebben gebracht. Volgens de Franse autoriteiten zou deze maatregel overeenkomen met 10 000 voertuigen per jaar, of een omzetverlies van 200 miljoen EUR per jaar.

2.4.5.2. ***Overdracht van capaciteiten van de Sevelnord-fabriek aan een mededinger***

(87) Krachtens deze maatregel zou de PSA-groep de capaciteiten van de Sevelnord-fabriek overdragen aan Toyota. De Sevelnord-vestiging werd opgericht in 1988 in het kader van de uitbreiding van de activiteiten van de „Société Européenne de Véhicules Légers" („Sevel"), een joint venture met de Fiat-groep. In 2011 werkten in deze fabriek 2 700 werknemers en rolden er gemiddeld 420 voertuigen per dag van de band (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). In 2011 werden er in totaal 94 843 voertuigen geproduceerd.

([19]) Acroniem voor het Engelse Light Commercial Vehicles, wat „licht bedrijfsvoertuig" betekent.

(88) Toen Fiat zich als partner van de joint venture met de PSA-groep voor de Sevelnord-vestiging wou terugtrekken, heeft PSA met Toyota een samenwerkingsakkoord ondertekend, waarin is bepaald dat de PSA-groep lichte bedrijfsvoertuigen zou produceren die Toyota in Europa onder zijn eigen merk zou verkopen. Op die manier zou Toyota een aanzienlijk klantenbestand kunnen uitbouwen aan een lage kostprijs.

(89) Volgens deze overeenkomst zal de PSA-groep in een eerste fase (vanaf het tweede kwartaal van 2013) lichte bedrijfsvoertuigen leveren die afkomstig zijn van zijn bestaande assortimenten Peugeot Expert en Citroën Jumpy („G9"-aanbod). Daarnaast is in de overeenkomst in een samenwerking voorzien voor de volgende generatie voertuigen die door de PSA-groep moet worden geproduceerd („K0"-aanbod).

(90) Volgens de Franse autoriteiten is de PSA-groep van mening dat, zonder het akkoord met Toyota, de groep de levensvatbaarheid van zijn activiteit van lichte bedrijfsvoertuigen alleen had kunnen verzekeren. Het contract met Toyota zou dus niet nodig zijn geweest voor het behoud van de activiteit in deze vestiging.

(91) De Franse autoriteiten preciseren dat deze maatregel ertoe bijdraagt dat de PSA-groep minder aanwezig zal zijn op de markt ten voordele van zijn mededingers, voor zover:

a) de PSA-groep bijna 30 % van zijn productiecapaciteiten in de Sevelnord-vestiging zou overdragen aan Toyota;

b) deze overeenkomst een belangrijke mededinger, met name Toyota, de kans zou geven toe te treden tot een markt waarop de onderneming tot dan nog niet aanwezig was, en zijn assortiment bedrijfsvoertuigen uit te breiden;

c) deze overeenkomst Toyota een rechtstreeks en zeker concurrentievoordeel geeft aangezien Toyota dankzij de overeenkomst aanspraak kan maken op een belangrijk deel van het volume van de betreffende voertuigen en klanten kan werven en aan zich kan binden op de markt waarop zij tot dan afwezig was;

d) deze maatregel betrekking heeft op een markt waarin de PSA-groep een bijzonder groot aandeel heeft (21 % op Europees niveau in 2011).

(92) Het effect van deze maatregel wordt, voor wat de omzet betreft, geraamd op 443 miljoen EUR.

2.4.5.3. ***Stopzetting van de ontwikkeling en productie van de plug-in hybridetechnologie***

(93) De PSA-groep zou zijn aanwezigheid op de markt verkleinen door de overeenkomst te beëindigen die hij met BMW heeft gesloten op 25 oktober 2011 voor de oprichting van een joint venture met het oog op de ontwikkeling en productie van een technologie voor voertuigen die zowel hybride als elektrisch zijn.

(94) De joint venture ontwikkelde en produceerde alle noodzakelijke elektrische onderdelen voor een elektrische aandrijflijn. De PSA-groep en BMW hebben meer dan 100 miljoen EUR geïnvesteerd in dit project, waaraan eind 2011 400 personen in het O&O-centrum van München meewerkten. De stopzetting van deze joint venture door het beëindigen van de joint-ventureovereenkomst met BMW zou de terugtrekking impliceren van de PSA-groep uit het segment van hybride voertuigen met plug-intechnologie (segment C).

(95) Volgens de Franse autoriteiten zou de PSA-groep, door de joint venture stop te zetten, zich definitief terugtrekken uit een veelbelovend segment en zou de groep zich de toegang ontzeggen tot ongeveer 6 % van de markt tegen 2016. De PSA-groep dreigt ook zijn merkimago te verliezen, dat hij geniet door zijn samenwerking met BMW.

(96) De terugtrekking van de PSA-groep uit de joint venture met BMW zou twee effecten hebben:

a) ten eerste zou de aankondiging dat de plug-in hybridetechnologie wordt opgegeven, het imago van de groep in dit segment schaden en bijgevolg vanaf 2013 gevolgen hebben op de verkoop van hybride dieselvoertuigen van de PSA-groep. De PSA-groep raamt dit effect (op basis van 10 % van het volume) op 3 000 voertuigen per jaar of een omzetverlies van 60 miljoen EUR per jaar;

b) ten tweede zou het stopzetten van de ontwikkeling van de plug-in hybridetechnologie, die in 2016 zou worden gelanceerd, leiden tot een gemiddelde daling van 20 000 voertuigen over drie jaar of een omzetverlies van gemiddeld 400 miljoen EUR per jaar.

(97) De PSA-groep evalueert het effect van deze maatregel in totaal op een omzet 1,56 miljard EUR.

2.4.5.4. ***Verbintenis voor een maximale penetratiegraad voor BPF***

(98) De Franse autoriteiten willen een verbintenis aangaan voor de maximale penetratiegraad ([20]). Volgens de Franse autoriteiten is deze graad de laatste jaren zeer duidelijk gestegen, zowel bij BPF als bij zijn mededingers. Voor BPF is deze toegenomen van 27,5 % in 2009 tot 29,8 % in 2012 en voor RCI Banque SA ([21]) van 30,0 % tot 35,0 % over dezelfde periode. Dit blijkt ook uit tabel 7 hieronder.

(99) De Franse autoriteiten willen deze verbintenis aangaan omdat ze namelijk van mening zijn dat de controle van de penetratiegraad een eenvoudige taak is en kan worden opgevolgd met overheidsmiddelen.

(100) De verbintenis zou een andere vorm aannemen voor 2013 enerzijds, dan voor 2014 en 2015 anderzijds. Voor 2013 zou worden voorgesteld om voor elk Europees land (in de G10 ([22])) waarin BPF zijn activiteiten verricht, de graad van H2 2012, vermeerderd met een flexibiliteitsniveau van +1 penetratiepunt, niet te overschrijden.

(101) De Franse autoriteiten zijn van mening dat voor de volgende perioden, vanwege de snelle ontwikkelingen in de sector, moet worden nagegaan hoe de verbintenis van BPF zal variëren in functie van deze ontwikkelingen. Ze stellen daarom voor om, voor het vaststellen van een maximale penetratiegraad voor het jaar „n", de behaalde penetratiegraad van BPF in het jaar „n-1" te laten veranderen op basis van de schommelingen in het jaar „n-1" van de penetratiegraad bij de Europese mededingers van BPF. Hierdoor wordt vermeden dat BPF los komt te staan van de tendensen die eigen zijn aan zijn mededingingsomgeving.

(102) Zo zou vanaf 31 december 2013 de verbintenis voor de maximale penetratiegraad van BPF in de G10 voor een jaar „n" gelijk zijn aan de BPF-graad in de G10 voor het jaar „n-1" die is aangepast met de schommeling van de vergelijkbare penetratiegraden voor het jaar „n-1", met dien verstande dat deze aanpassing niet kan leiden tot een penetratiegraad van BPF die lager is dan een minimum. De voorgestelde vergelijkbare penetratiegraden zouden in dit geval het segment „West-Europa" van de RCI Banque SA en het segment „Europa" van Volkswagen Financial Services (VWFS) zijn. Om zich te wapenen tegen foutieve ontwikkelingen bij de mededingers en om rekening te houden met de penetratiegraad van BPF die momenteel lager is dan die van zijn mededingers, zou evenwel een minimale penetratiegraad worden vastgesteld voor de maximale penetratiegraad van 32,4 %, d.i. de penetratiegraad voor de G10 in het tweede semester van 2012.

Tabel 7

Penetratiegraad van BPF per land en groot geografisch gebied voor nieuwe voertuigen (in %)

	Maximale graad H2 2012*	Flexibiliteits-niveau	Voorgestelde maximale graad*
Duitsland	[…]	+ 1,0	[…]
Oostenrijk	[…]	+ 1,0	[…]
België	[…]	+ 1,0	[…]
Italië	[…]	+ 1,0	[…]
Spanje	[…]	+ 1,0	[…]
Nederland	[…]	+ 1,0	[…]
Portugal	[…]	+ 1,0	[…]
Zwitserland	[…]	+ 1,0	[…]
Frankrijk	[…]	+ 1,0	[…]
Groot-Brittannië	[…]	+ 1,0	[…]

([20]) Dit is de verhouding tussen de verkoop van voertuigen die worden gefinancierd door leningen van de bank BPF en de totale verkoop van de PSA-groep.

([21]) RCI Banque SA is een volle dochteronderneming van Renault SAS. RCI Banque financiert de verkoop van de merken van de Renault-groep en de Nissan-groep.

([22]) Duitsland, Oostenrijk, België, Spanje, Nederland, Portugal, Zwitserland, Frankrijk, Groot-Brittannië.

	Maximale graad H2 2012*	Flexibiliteits-niveau	Voorgestelde maximale graad*
Totaal G5 ([1])	33,3	+ 1,0	34,3
Totaal M5 ([2])	27,3	+ 1,0	28,3
Totaal G10 ([3])	32,4	+ 1,0	33,4

([1]) Het totaal G5 omvat de volgende landen: Frankrijk, Duitsland, Italië, Spanje en Verenigd Koninkrijk.
([2]) Het totaal M5 omvat de volgende landen: België, Nederland, Zwitserland, Oostenrijk en Portugal.
([3]) Het totaal G10 omvat de tien landen in deze tabel.

2.4.6. RAMING VAN DE HERSTRUCTURERINGSKOSTEN EN HUN FINANCIERING

(103) De herstructurering zou 1 708,9 miljoen EUR kosten. Dit bedrag betreft de volgende maatregelen: het stopzetten in 2014 van de productieactiviteiten in Aulnay, waar 3 000 medewerkers werken, de heroriëntering van de productie in de regio van Parijs op Poissy en de heropleving van de vestiging in Aulnay. Deze kosten worden geraamd op [400-500]* miljoen EUR over de periode 2012-2017. De kosten voor de industriële aanpassing van de vestiging in Rennes, die zal leiden tot een herschikking van 1 400 werknemers op een totaal van 5 600, worden geraamd op [100-200]* miljoen EUR over de periode 2012-2017. De aanpassing van de structuren van de PSA-groep met de tussenkomst van GPEC 1 en 2 („Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences" of voorlopig beheer van banen en competenties) zal naar schatting in totaal [500-600]* miljoen EUR kosten voor de periode 2012-2013. Merk op dat er geen overlapping is tussen de plannen GPEC 1 en 2 en de herstructureringskosten voor Aulnay en Rennes. De kosten voor andere maatregelen, in het bijzonder de herstructurering van de verkoop in Europa en de vermindering van het aantal personeelsleden in PCR (Peugeot Citroën Retail) voor het PSA-gedeelte van het dealernetwerk, vooral in Zuid-Europa, worden geraamd op [100-200] miljoen EUR. Tot slot bedragen de kosten van de PSA-activiteiten in het kader van het $50CO_2$Cars-project [300-400]* miljoen EUR.

(104) Om de herstructureringskosten te financieren heeft de PSA-groep begin 2012 een programma uitgevoerd om activa te verkopen. Dit heeft voor de PSA-groep de volgende middelen opgebracht:

a) verkoop van Gefco in december 2012: 878 miljoen EUR ([23]);

b) verkoop van Citer in februari 2012: 449 miljoen EUR;

c) verkoop van onroerende activa (waarvan de hoofdzetel) in de loop van 2012: 628,7 miljoen EUR.

(105) Volgens de Franse autoriteiten heeft de PSA-groep nu al 1,956 miljard EUR uit de vrije liquide middelen genomen om ze te herinvesteren in de herstructurering van de PSA-groep zodat deze weer levensvatbaar wordt.

(106) Wat de liquiditeit betreft, brengt de New Club Deal 11,6 miljard EUR op, afkomstig van privébanken, om de groep te helpen financieren tijdens de herstructureringsperiode.

2.5. *HET LEVENSVATBAARHEIDSPLAN VAN BPF*

(107) Het plan van de Franse autoriteiten bevat financiële prognoses en een financieringsplan voor BPF tot eind 2015. Volgens de Franse autoriteiten zal het rendement van het eigen vermogen van BPF vanaf 2014 [5-10]* % en in 2016 [10-20]* % bedragen. Ze herinneren eraan dat, volgens de beschikkingspraktijk van de Commissie, een rendement van de eigen middelen van 8 tot 12 % aanvaardbaar wordt geacht om aan te tonen dat een bank levensvatbaar is.

2.5.1. FINANCIERINGSPLAN

(108) BPF is van plan zijn bankkrediet op de lange termijn te verhogen van [0-5]* miljard EUR eind 2012 tot [5-10] * miljard EUR eind 2015. De bank heeft ook een depositoproduct gelanceerd voor particulieren. De financiering afkomstig van dit product zou volgens de financiële prognoses in 2015 [800-900]* miljoen EUR bedragen (ten opzichte van nul eind 2012). De financiering afkomstig van securitisatie en EMTN-uitgiften zou over dezelfde periode afnemen.

([23]) Netto-overdracht van kosten van 797 miljoen EUR, plus een uitzonderlijk dividend van 100 miljoen EUR, min 19 miljoen EUR voor de annulering van de bruto-autofinancieringsmarge.

Tabel 8

Situatie van de liquide middelen van BPF tegen de herstructurering*

[…]*

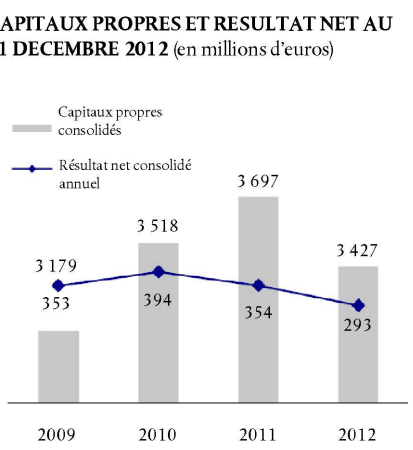
(109) Er wordt voorspeld dat de totale balans van de bank en dus de financieringsbehoefte geleidelijk zullen toenemen tijdens de prognoseperiode, met name van 27 186 miljoen EUR eind 2012 tot [>28 000] miljoen EUR eind 2015.

2.5.2. RENDABILITEIT EN SOLVABILITEIT

(110) Zoals uit grafiek 1 hieronder blijkt, was BPF in het verleden rendabel. Eind 2012 bedroeg het kapitalisatieniveau, gemeten aan de hand van de ratio „core Tier 1" ([24]), 13 %.

Grafiek 1

Overzicht van de rendabiliteit van BPF



(111) De bank verwacht winsten te blijven boeken tijdens de herstructureringsperiode van de groep, zoals in tabel 9 hieronder is weergegeven.

Tabel 9

Prognose van de rendabiliteit van BPF

(%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Rendabiliteit eigen vermogen (RoE)*	8,0	[4-6]	[6-8]	[8-10]	[10-12]	[10-12]

(112) Volgens deze informatie zou een stopzetting van de activiteiten van BPF geen verliezen meebrengen voor de schuldeisers. Door een uitdoofbeleid zou er, in een stressscenario en afhankelijk van het toegepaste stressniveau, op het einde van het derde jaar nog steeds een liquiditeitspremie kunnen zijn van [1-3]* miljard tot [2-4] * miljard EUR.

(113) De activa van BPF hebben een zeer korte looptijd, die gemiddeld korter is dan die van de passiva.

(114) De risicokosten van de bank zijn gestegen van […]* in 2011 tot […]* in 2012. De dubieuze uitstaande bedragen zijn geleidelijk toegenomen van 3 % eind 2008 tot 4,2 % eind 2012.

([24]) De „core Tier 1" is een solvabiliteitsratio aan de hand waarvan de solvabiliteit van banken kan worden beoordeeld. De ratio geeft de verhouding weer tussen het eigen vermogen en de activa van de bank (afgewogen tegenover de risico's).

2.5.3. PENETRATIEGRAAD

(115) Volgens de Franse autoriteiten financiert BPF, gezien de penetratiegraad in de autoverkoop van de PSA-groep van ongeveer 29,8 % (in 2012), een groot deel van de vraag naar voertuigen die door de PSA-groep worden geproduceerd, en is de rol van BPF in de financiering van zijn verkoopactiviteiten, en van de gehele automobieltak, met het dealernetwerk en klanten, bepalend.

(116) De Franse autoriteiten merken op dat voor het prognoseplan ervan wordt uitgegaan dat de penetratiegraad tot in 2017 licht zal toenemen ten opzichte van die van 2011. Dergelijke ontwikkeling is gebaseerd op de volgende factoren:

a) de gedeeltelijke en geleidelijke terugtrekking uit deze sector van de traditionele banken, die hun balansen selectiever zijn gaan beheersen als gevolg van de financierings- en kapitaaleisen, met name door de inwerkingtreding van Bazel III;

b) de ontwikkeling van de financieringsbehoeften van de consumenten als gevolg van een sterke inkrimping van de koopkracht in Europa;

c) het rentepercentage dat historisch laag is en aanzet om te lenen voor de financiering van voertuigen, en ten slotte

d) de tendens om voertuigen te beschouwen als een alledaags consumptiegoed, dat aanleunt bij een commodity, wat gepaard zou gaan met de ontwikkeling van de financiering ervan via leningen en maandelijkse afbetalingen.

(117) De ontwikkeling van de penetratiegraad van BPF per geografische zone en per segment (B, C, D, H en BV (bedrijfsvoertuig)) is in tabel 10 hieronder geïllustreerd („AP" staat voor „Automobile Peugeot" en „AC" staat voor „Automobile Citroën").

Tabel 10

Penetratiegraad van BPF per geografische zone, per voertuigsegment en per merk (in %)

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Frankrijk						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
BV						
Totaal						
Groot-Brittannië						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segment D						
Segment H						
BV						
Totaal						
Duitsland						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
BV						
Totaal						
Italië						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
BV						
Totaal						
Spanje						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
BV						
Totaal						
Totaal G5						
Segment B	[28-33]	[31,6-36,6]	[33,1-38,1]	[26,5-31,5]	[29-34]	[34,4-39,4]
Segment C	[20,4-25,4]	[21,6-26,6]	[22,7-27,7]	[18,9-23,9]	[25,5-30,5]	[29,1-34,1]

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

2.5.4. AFHANKELIJKHEID VAN DE GROEP

(118) Volgens de Franse autoriteiten hangt de rating van BPF samen met de rating van PSA. Dit blijkt uit de nauwe samenhang tussen de rendementen van de obligaties van de groep en van de bank.

(119) De kredietbeoordelaars hebben in hun verslagen het verband tussen de rating van de PSA-groep en de rating van BPF gelegd door een verschil van maximaal twee punten tussen de rating van de groep en die van de captive ([25]) vast te stellen. Op 14 februari 2013 is de rating van BPF gedaald tot non investment grade.

2.6. *DE KLACHT*

(120) De anonieme indiener van de klacht is van mening dat, dankzij de garantie van de Franse Staat, BPF aan de dealers en de klanten van PSA kredietvoorwaarden zal kunnen voorstellen die interessanter zijn dan de voorwaarden die de captives van concurrerende autobouwers kunnen bieden.

3. **REDENEN VOOR HET INLEIDEN VAN DE PROCEDURE**

(121) In het besluit tot inleiding heeft de Commissie over de volgende zaken haar twijfels uitgedrukt:

3.1. *LEVENSVATBAARHEIDSPLAN VAN BPF*

(122) Het levensvatbaarheidsplan van BPF, dat moet worden geanalyseerd aan de hand van de bankenmededeling, roept twijfels bij de Commissie op omdat onzekerheid blijft bestaan over de levensvatbaarheid van de gehele PSA-groep.

3.2. *HERSTRUCTURERINGSPLAN VAN DE PSA-GROEP*

(123) Het herstructureringsplan van de industriële groep, dat moet worden geanalyseerd aan de hand van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering", roept volgens de Commissie twijfels over de volgende elementen op:

3.2.1. TWIJFELS OVER HET HERSTEL VAN DE LEVENSVATBAARHEID

(124) De Commissie had van derden graag hun mening vernomen over:

a) de gekozen aannames over de ontwikkeling van de automobielmarkt in Europa en in de rest van de wereld, met name de vraag of deze aannames voldoende bedachtzaam zijn;

([25]) Dit verschil bedraagt momenteel drie notches voor Moody's als gevolg van de gunstige garantie voor BPF.

b) de voorgestelde herstructureringsmaatregelen om de levensvatbaarheid van de PSA-groep te herstellen;

c) de bijdrage van het $50CO_2$Cars-project aan het herstel van de levensvatbaarheid, en voornamelijk de samenhang van deze investering in O&O voor het lanceren van een onderzoeksprogramma op het gebied van mild-hybridation, terwijl gelijktijdig wordt aangekondigd dat wordt afgestapt van de plug-in hybridetechnologie die de groep beweerdelijk beheerst.

3.2.2. TWIJFELS OVER DE COMPENSERENDE MAATREGELEN

(125) De Commissie had van derden graag hun mening vernomen over de kwalificering, in de betekenis van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering", van de maatregelen die worden voorgesteld als compenserende maatregelen, hun kwantificering en hun geschiktheid ten aanzien van de risico's op vervalsing van de mededinging als gevolg van de steunverlening.

4. **OPMERKINGEN VAN FRANKRIJK OP HET BESLUIT TOT INLEIDING**

4.1. *OVER HET STEUNBEDRAG*

(126) De Franse autoriteiten menen dat het steunbedrag niet kan overeenstemmen met het nominale bedrag van de garantie, dat de uitgiften van BPF enkel kunnen worden uitgevoerd met een liquiditeitspremie en een variabel risico, ongetwijfeld hoger dan de 24 basispunten van bij de uitgifte die dankzij de reddingssteun werd uitgevoerd, en dat de referentieperiode voor de historische rendementen van BPF drie maanden zou moeten zijn.

(127) Volgens de Franse autoriteiten wordt in dit geval niet voldaan aan de twee cumulatieve voorwaarden om het steunbedrag gelijk te kunnen achten aan het bedrag dat door de garantie is gedekt, namelijk de bijzonder grote kans dat de lener de door de garantie gedekte lening niet kan terugbetalen en het bestaan van uitzonderlijke omstandigheden. Het deel van de overheidsgarantie dat als steun kan worden bestempeld, zou bijgevolg overeenkomen met het verschil tussen de totale kost van de financiering als gevolg van de garantie en de garantie zelf, en de totale kost van de financiering die de onderneming bij afwezigheid van de garantie zou hebben betaald.

(128) De Franse autoriteiten zijn ook van mening dat de aanname van de meerkosten voor BPF van 40 basispunten gegrond is. De uitgiften door BPF op 25 maart 2013 zouden immers onder bijzonder gunstige marktomstandigheden zijn gerealiseerd. De spreads ten opzichte van met schatkistpapier gelijkgestelde obligaties op het moment van deze uitgifte (24 basispunten) zouden historisch laag zijn geweest. De Franse autoriteiten zijn bijvoorbeeld van mening dat investeerders normaal een hogere vergoeding zouden moeten vragen voor een captive in de automobielsector dan voor overheidsinstellingen zoals Unedic ([26]) of Cades ([27]), vooral omdat ze beschikbare lijnen zouden hebben om in te schrijven op dit soort Cades- of Unedic-transacties en niet noodzakelijk voor een transactie met BPF.

(129) Tot slot zou de door de Franse autoriteiten gekozen referentieperiode (namelijk van 12 juli tot en met 16 oktober 2012) de werkelijke situatie van de rendementen van de BPF-obligaties op de markten het best weergeven, rekening houdend met de moeilijkheden van de PSA-groep en niet met de aankondiging van de overheidsgarantie.

4.2. *OVER DE LEVENSVATBAARHEID VAN BPF*

(130) De Franse autoriteiten nemen akte van het standpunt van de Commissie dat BPF geen rendements- of solvabiliteitsproblemen heeft, maar dat zijn liquiditeitsprobleem uitsluitend het gevolg zou zijn van zijn verband met de PSA-groep.

(131) Ze wensen echter de volgende opmerkingen te maken:

a) Volgens de Franse autoriteiten zou de balans van BPF slechts gematigd toenemen, in lijn met de inflatievooruitzichten. Deze toename zou het gevolg zijn van de slechtere macro-economische omstandigheden en het frequenter gebruik door consumenten van kredieten om de aankoop van voertuigen te financieren.

b) Als antwoord op het argument van de Commissie dat men zou moeten vermijden dat BPF slechte leningen financiert om de omzet van de PSA-groep kunstmatig te doen stijgen, herinneren de Franse autoriteiten eraan dat:

([26]) Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Nationale Unie voor werkgelegenheid in industrie en handel).
([27]) Caisse d'amortissement de la dette sociale (Fonds voor de aflossing van de sociale schuld).

— de enige doelstelling van de compenserende maatregel voor BPF het verzwakken van zijn mededingingsgedrag en het beperken van zijn marktaandeel is,

— het percentage non performing loans van ongeveer 4 % de laatste drie jaar weinig is veranderd,

— BPF zijn risicobeleid onafhankelijk en onder toezicht van de bedrijfseconomische toezichthouder bepaalt.

Het percentage dubieuze vorderingen wordt nauw opgevolgd door de kredietbeoordelaars en de auditcommissie van BPF. Bijgevolg kan het risicobeleid van de bank volgens de Franse autoriteiten niet worden gewijzigd.

4.3. *OVER HET HERSTEL VAN DE LEVENSVATBAARHEID VAN DE PSA-GROEP*

4.3.1. OVER DE GEKOZEN AANNAMES OVER DE MARKTONTWIKKELING

(132) De Franse autoriteiten zijn in de eerste plaats van mening dat de vooruitzichten van de PSA-groep niet in tegenspraak zijn met de marktontwikkeling in het eerste kwartaal van 2013, noch met het veronderstelde verschil tussen de verwachte resultaten voor 2012 en de uiteindelijke behaalde resultaten in dat jaar.

(133) Volgens de Franse autoriteiten heeft de PSA-groep de blijvende daling van de verkoop in 2013 verwacht en heeft hij, net zoals het instituut IHS Global Insight, de daling van de markt geraamd op uiteindelijk 4 % tussen 2012 en 2013.

(134) De Franse autoriteiten hebben bijgestelde financiële prognoses ingediend, die gebaseerd zijn op minder optimistische aannames dan de prognoses in overwegingen 54 tot en met 58 van het besluit tot inleiding. De in deze overwegingen van het besluit tot inleiding beschreven strategische koers blijft ongewijzigd.

(135) De prognoses werden bijgesteld naar aanleiding van de bijgestelde vooruitzichten inzake de marktontwikkeling „Europe 30” van het instituut IHS Global Insight en zijn zichtbaar in de omzet van de automobielsector, die lager is in de periode van de vooruitzichten.

(136) Het „ongunstige” scenario, waarin de verkoop van de PSA-groep in Europa jaarlijks zou dalen (ten opzichte van het neutrale scenario) met 100 000 extra voertuigen vanaf 2013, werd eveneens bijgesteld.

Tabel 11

Omvang van de Europese markt volgens de prognoses van IHS Global Insight en marktaandeel van PSA

	2013	2014	2015	2016	2017
Omvang van de Europese markt (Europe 30) als geraamd door IHS Global Insight in april 2014 (in duizend voertuigen)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Europees marktaandeel van PSA*	[10-14]	[10-14] %	[10-14] %	[9-13] %	[9-13] %

Tabel 12

Verwachte omzet van de PSA-groep (in miljoen EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Neutraal scenario in het besluit tot inleiding*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Bijgesteld neutraal scenario*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[59 000-64 000]	[60 000-65 000]
Bijgesteld ongunstig scenario (verschil van -100 000 voertuigen per jaar)*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-70 000]	[60 000-65 000]

Tabel 13

Verwachte omzet van het automobielsegment (in miljoen EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Neutraal scenario in het besluit tot inleiding*	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Bijgesteld neutraal scenario*	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]
Bijgesteld ongunstig scenario (verschil van -100 000 voertuigen per jaar)*	[35 000-40 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]

(137) Op het gebied van liquide middelen is de bijstelling zichtbaar in de lagere cashflow uit bedrijfsactiviteiten. De cashflow uit investeringsactiviteiten blijft ongewijzigd. Bijgevolg wordt een schuld […]* verwacht, die hoger is dan de vooruitzichten in het besluit tot inleiding. De verwachte schuld in het neutrale scenario is hoger dan de schuld die eerder werd voorgesteld in het ongunstige scenario.

(138) PSA heeft ook nettoschuldprognoses voorgesteld in een scenario van hogere stress waarin de verkoop van de PSA-groep in Europa vanaf 2013jaarlijks met 200 000 extra voertuigen zou dalen (ten opzichte van het neutrale scenario). De nettoschuld in de verschillende scenario's zijn hieronder in tabel 14 weergegeven. Volgens de cijfers van PSA verhoogt een stressfactor van 100 000 voertuigen de nettoschuld […]* met [200-400]* miljoen EUR per jaar.

Tabel 14

Nettoschuld […]* in miljoen EUR

	2013	2014	2015	2016	2017
Neutraal scenario in het besluit tot inleiding	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Bijgesteld neutraal scenario	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2013	2014	2015	2016	2017
Bijgesteld ongunstig scenario (verschil van -100 000 voertuigen per jaar)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Bijgesteld ongunstig scenario (verschil van -200 000 voertuigen per jaar)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(139) Voorts zijn de Franse autoriteiten van mening dat het desbetreffende in aanmerking te nemen gegeven om de aannames over het herstel van de levensvatbaarheid op de lange termijn van de PSA-groep te onderbouwen, niet zijn omzet maar zijn courant bedrijfsresultaat is. Tijdens de toezichtraad van 6 november 2012 is dit resultaat geraamd op een verlies van [1 000-2 000]* miljoen EUR. Het uiteindelijk behaalde resultaat bedroeg een verlies van 1 504 miljoen EUR (dus een verschil van minder dan [0-3] %).

(140) De Franse autoriteiten zijn ook van mening dat de vooruitzichten inzake de marktontwikkeling waarop de PSA-groep zich baseert, bijzonder voorzichtig zijn, terwijl de cijfers van analisten waarop de Commissie haar redenering baseert, onsamenhangend en betwistbaar zouden zijn.

(141) Alle betrokken actoren zijn immers van mening dat de markt een dieptepunt heeft bereikt en dat het vanaf nu alleen maar beter zou kunnen gaan. In de laatste analyses ([28]) wordt in het algemeen benadrukt dat de macro-economische omstandigheden in Europa de komende jaren zouden verbeteren. Deze verbetering zou, volgens de Franse autoriteiten, zeker positieve gevolgen hebben op de automobielsector.

(142) Tot slot zijn de Franse autoriteiten van mening dat de Commissie de gegevens van financiële analisten op een niet-representatieve manier heeft geselecteerd, door de gegevens die aanleunden bij de vooruitzichten van de PSA-groep, links te laten liggen. De Franse autoriteiten betwisten in ieder geval het gebruik van financiële analyses voor het evalueren van een herstructureringsplan op middellange termijn. Volgens hen bestaat de taak van de financiële analisten erin advies over de aankoop of verkoop van titels te geven, in functie van de vastgestelde richtkoers. Zij zouden zich eigenlijk niet bezighouden met de volumes van de verwachte verkoop, noch met ramingen van de omzet. Deze beoordelingen staan dus zeer vaak los van de onderliggende economische grondslagen.

(143) De Franse autoriteiten zijn bijgevolg van mening dat zij zich voor de uitvoering van het herstructureringsplan terecht kunnen baseren op de verwachtingen van het instituut IHS Global Insight, waarop een stressfactor zou worden toegepast, en dat zij geen rekening hoeven te houden met de aannames van financiële analisten.

(144) De Franse autoriteiten benadrukken ten slotte dat de privésector zou geloven in het herstel van de levensvatbaarheid van de PSA-groep. Een eerste bewijs van dit geloof zou de versterking van de alliantie tussen PSA en GM zijn door de ondertekening op 20 december 2012 van definitieve overeenkomsten over drie voertuigprojecten en de oprichting van een joint venture voor aankopen. Een ander bewijs van het marktvertrouwen in een betere toekomst zijn de bankfinancieringen die BPF heeft ontvangen ten bedrage van 11,6 miljard EUR. Tot slot blijkt uit de recente securitisatieactiviteiten van BPF dat de markt helemaal geen schrik heeft voor het risico van de automobielactiviteiten.

4.3.2. OVER DE BEZETTINGSGRAAD VAN DE CAPACITEITEN VAN DE PSA-GROEP EN DE DIVERSIFICATIE VAN ZIJN VERKOOP

(145) De Franse autoriteiten zijn van mening dat de twijfels van de Commissie over de bezettingsgraad ongegrond zijn, aangezien deze geen rekening zouden houden met de sluiting van de vestiging in Aulnay, waardoor volgens de Franse autoriteiten kan worden tegemoetgekomen aan het tekort aan mededingingsvermogen van de PSA-groep in segment B. Voor zover de PSA-groep te maken heeft met een zeer hevige mededinging in dit segment, zou deze sluiting bijzonder belangrijk zijn voor het herstel van zijn levensvatbaarheid.

([28]) „World Economic Outlook", hoofdstukken 1 en 2, van april 2013.

(146) Volgens de Franse autoriteiten heeft de PSA-groep alle nodige maatregelen genomen om zijn doelstelling om in 2015 50 % van zijn verkoop buiten Europa te verwezenlijken, te behalen: opening van een derde fabriek en nieuwe concessies in China, vernieuwing van het assortiment voertuigen dat in Latijns-Amerika wordt verkocht, lancering van twee modellen die specifiek zijn bestemd voor de verkoop buiten Europa en tot slot, in het kader van de alliantie met GM, de ontwikkeling van een gemeenschappelijk platform voor de verkoop van voertuigen van segment B in Europa en in de rest van de wereld, de gezamenlijke ontwikkeling van een nieuwe generatie kleine, zuinige benzinemotoren en van voertuigprojecten in Latijns-Amerika, Rusland en in andere groeiende markten.

4.3.3. OVER DE BIJDRAGE VAN HET 50CO_2CARS-PROJECT AAN HET HERSTEL VAN DE LEVENSVATBAARHEID VAN DE PSA-GROEP

a) **Over de samenhang tussen het 50CO_2Cars-project en het herstructureringsplan van de PSA-groep**

(147) De Franse autoriteiten benadrukken dat er in het kader van 50CO_2Cars belangrijke O&O-inspanningen worden geleverd om een technologie te beheersen die de milieu- en energiebalans van diesel verbetert. In deze context zou het O&O-project bijdragen aan de uitvoering van een strategie om de neerwaartse tendens in de verkoop van dieselvoertuigen om te keren.

(148) Dieselvoertuigen zijn op dit moment een belangrijke inkomstenbron voor de PSA-groep: in 2012 was [60-80] % van de door PSA verkochte voertuigen in Europa uitgerust met dit soort motor. PSA zou beschikken over een geoptimaliseerd industrieel instrument, een goed merkimago en een belangrijke rendabiliteitsgraad voor dit soort voertuigen, beter dan voor benzinemotoren. De huidige context zou voor de PSA-groep echter niet gunstig zijn: geleidelijke afbrokkeling van het imago van deze motoren in Europa en de ontwikkeling van het rechtskader (Euro VI), die zou kunnen leiden tot relatieve meerkosten voor dieselmotoren ten opzichte van benzinemotoren en dus de verkoop van dieselvoertuigen zou benadelen, en dit terwijl de bestaande strategie voor aanpassing aan de normen door downsizing ([29]) haar grenzen zou hebben bereikt en bepaalde staten of lokale gemeenschappen zouden overwegen om een fiscaal kader vast te stellen ten nadele van diesel. PSA raamt de margeverliezen als gevolg van de vervanging van de dieselverkoop door de benzineverkoop op de Europese markt op ongeveer [500-700]* miljoen EUR. Gezien de dalende koopkracht van gezinnen en de toenemende bezorgdheid van de consumenten om het milieu is het behoud van het mededingingsvermogen en het merkimago van dieselmotoren (ten opzichte van benzinemotoren) een uiterst belangrijke doelstelling voor de PSA-groep. Aangezien de prijs van de huidige hybride dieselvoertuigen geen algemeen gebruik door de massa toelaat, zijn grote investeringen in O&O noodzakelijk om deze technologie voor een groter publiek toegankelijk te maken. Bovendien kan het 50CO_2Cars-project, door het herstel van het concurrentievermogen en de verbetering van het imago van diesel, volgens de Franse autoriteiten positief bijdragen aan het herstel van de levensvatbaarheid, niet alleen door de verkoop van dieselvoertuigen van de PSA-groep in stand in te houden maar ook de marges van de autobouwer te behouden. Als de industriële ontwikkeling slaagt, heeft de technologie van het 50CO_2Cars-project tegen 2020 een belangrijk groeipotentieel op een ontluikende markt. Door de mogelijkheid aan te grijpen om winst te halen uit de vermoedelijke omzet uit dieselmotoren van het type mild-hybrid na afloop van het herstructureringsplan, kan ook de groei van de omzet worden veiliggesteld dankzij een diversificatie naar een veelbelovend segment dat de kern van de groep vormt (grote-serievoertuigen).

(149) Voor wat de behoefte om te investeren betreft, maken de Franse autoriteiten een onderscheid tussen de voorgestelde daling van de investeringen „als compenserende maatregel", met als bedoeling de omvang van de vervalsing van de mededinging als gevolg van de staatssteun te beperken, en het behoud van de nodige O&O-investeringen om „de onderneming weer levensvatbaar te maken op de lange termijn". De Franse autoriteiten benadrukken dat de Commissie in haar beschikkingspraktijk meerdere malen heeft toegestaan dat het herstel van de levensvatbaarheid van een onderneming berust op de lancering van nieuwe producten om de groei van de omzet te verzekeren ([30]).

(150) De autoriteiten verklaren dat de afwezigheid van specifieke staatssteun aan het 50CO_2Cars-project PSA in het kader van het herstructureringsplan zou hebben gedwongen een „contrafeitelijk" project ten uitvoer te leggen. Indien er geen samenwerking met de vermoedelijke partners voor het uitvoeren van het 50CO_2Cars-project mogelijk was, zou de groep, die niet in staat zou zijn alle technologische obstakels alleen te overwinnen, zijn investeringen tot een minimum hebben moeten beperken, om er enkel voor te zorgen dat zijn dieselmotoren voldoen aan de regelgevende ontwikkelingen. De Franse autoriteiten benadrukken in dit verband dat de tussenkomst van de overheid zich niet beperkt tot financiële steun aan de PSA-groep voor de uitvoering van het 50CO_2Cars-project maar integendeel ook de mogelijkheid biedt een consortium van partners (afkomstig uit de industrie, verenigingen, onderzoekslaboratoria enz.) rond zich te verzamelen, die op een gecoördineerde manier de nodige inspanningen moeten leveren om de technologische obstakels voor de ontwikkeling van een betaalbaar, hybridedieselvoertuig weg te nemen. Ze preciseren dat, indien geen staatssteun aan de PSA-groep als hoofdpartner van 50CO_2Cars zou worden toegekend, de uitvoering van het project naar alle waarschijnlijkheid

([29]) Het gaat om het beperken van de CO_2-emissies door de grootte van de motoren te beperken en te voorzien in een aangepaste drukvulling.

([30]) Beschikking van de Commissie van 1 december 2004, zaak C-504/03, Bull, overweging 51; beschikking van de Commissie van 18 februari 2004, zaak C-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, overweging 236; beschikking van 3 juli 2001, zaak C-33/98, Babcock Wilcox España SA, overweging 98.

niet alleen voor de PSA-groep, maar ook voor al zijn partners zou mislukken. De contrafeitelijke strategie, met name de vervanging van diesel door benzine, zou leiden tot meerkosten en zou een aanzienlijk industrieel risico teweegbrengen: het opgeven van de deskundigheid op het gebied van diesel, verkoopverliezen tijdens de overgangsperiode en het beslag op middelen, die eigenlijk nodig waren voor het herstel van de levensvatbaarheid, om de productie van de groep aan te passen aan en te heroriënteren naar benzinemotoren.

(151) Samengevat zijn de Franse autoriteiten van mening dat het 50CO_2Cars-project nodig is voor het behoud van de rendabiliteit van de industriële kernactiviteit van de PSA-groep (dieselmotoren) en voor het definitieve herstel van de levensvatbaarheid door de groep na de herstructurering groeimogelijkheden te geven (nieuw assortiment innoverende, rendabele voertuigen). Deze O&O-investeringen stemmen dus volledig overeen met de doelstellingen van het herstructureringsplan.

b) **Over de twijfels van de Commissie in het besluit tot inleiding**

(152) De Franse autoriteiten leiden uit het besluit tot inleiding af dat de Commissie, die vertrekt vanuit de vaststelling dat de PSA-groep een achterstand zou hebben opgelopen op het gebied van O&O, zou menen dat het 50CO_2Cars-project „slechts noodzakelijk kan zijn voor het herstel van de levensvatbaarheid van de PSA-groep in de mate dat deze door het project de ten opzichte van zijn mededingers opgebouwde achterstand op het gebied van O&O zou kunnen inhalen". Ze betwisten het beginsel van dergelijke analyse.

a) Ten eerste herhalen de Franse autoriteiten dat het 50CO_2Cars-project kan bijdragen aan het herstel van de levensvatbaarheid van de groep: herstel van het milieu-imago van dieselvoertuigen; nieuwe dynamiek op het gebied van consumptie (concept van hybride voertuigen die voor de meeste mensen toegankelijk zijn); groeipotentieel na afloop van het herstructureringsplan.

b) Ten tweede heeft de structurele handicap op het gebied van O&O, die in de aanmelding werd voorgesteld als een mogelijke verklaring voor bepaalde moeilijkheden van de PSA-groep, betrekking op de achterstand op het gebied van de standaardisering van onderdelen, waardoor de productiviteit van de O&O-inspanningen lager zou zijn dan die van de mededingers (schaaleffect). Het 50CO_2Cars-project zou hiervoor echter net een oplossing zijn, aangezien:

— ten eerste het 50CO_2Cars-project de standaardisering van bepaalde auto-onderdelen, met name de aandrijflijn, zou verbeteren,

— ten tweede de uitvoeringsvoorwaarden van het 50CO_2Cars-project de productiviteit van de O&O-inspanningen van de PSA-groep zou verbeteren, in het bijzonder dankzij de synergieën die tot stand komen door de coördinatie van de werkzaamheden met verschillende partners, maar ook door de opvolging door de overheden die de steun verstrekken.

c) Ten derde, en niet minder belangrijk, verwijten de Franse autoriteiten de „juridisch vernieuwende" aard van het vermeende criterium van de Commissie in overweging 169 van het besluit tot inleiding, dat gebaseerd is op het bestaan van een opgebouwde achterstand die de PSA-groep op het gebied van O&O zou hebben opgelopen. Ze zijn van mening dat de argumenten die ze tot hiertoe hebben aangehaald om de positieve bijdrage van het 50CO_2Cars-project aan het herstel van de levensvatbaarheid van de PSA-groep aan te tonen, voldoende zijn. Het is bijgevolg slechts bijkomend dat ze antwoorden op de vraag of in dit geval aan dit criterium wordt voldaan:

i) *Het bestaan van een technologische achterstand voor de hybridisatietechnologieën*

(153) Volgens de Franse autoriteiten is aan dit criterium van een opgebouwde achterstand op het gebied van O&O voldaan om de volgende drie redenen:

a) Ten eerste wijzen ze erop dat de drie technologiebouwstenen van het 50CO_2Cars-project betrekking hebben op de technologische gebieden waarop de PSA-groep een achterstand zou hebben opgebouwd:

— voor de dieselmotoren zou de achterstand zijn opgelopen voor de technologieën om het verbruik van de motoren te verminderen. Het 50CO_2Cars-project heeft net betrekking op dit gebied,

— voor wat de transmissie betreft, zou de PSA-groep een achterstand hebben opgebouwd voor de transmissie met dubbele koppeling, ook wel „DCT" (dual clutch transmissions) genoemd, door met name steeds de voorkeur te hebben gegeven aan SensoDrive-versnellingsbakken („BVMP"), terwijl is gebleken dat deze technologie minder goed verkoopt dan DCT. Dankzij het 50CO_2Cars-project zou de onderneming dus een dubbele achterstand kunnen inhalen op het gebied van DCT- en eDCT-transmissies,

— voor wat de hybridisatiesystemen betreft, zou de PSA-groep een achterstand hebben op het gebied van een betaalbare hybridisatietechnologie die voldoende generisch is om op grote schaal te worden geproduceerd. Bepaalde concurrerende autobouwers, zoals Toyota, Honda en VAG ([31]), zouden echter beschikken over (of binnenkort toegang hebben tot) generische hybridisatietechnologieën, en zijn dus beter uitgerust voor de massamarkt. In deze context ondersteunen de Franse autoriteiten de voorlopige analyse van de Commissie (zie overweging 187 van het besluit tot inleiding), met name dat de huidige microhybridisatietechnologie ([32]) Stop & Start „onder de technologische grens op het gebied van CO_2-winst" zou liggen, een grens die slechts kan worden bereikt met mild- en/of full-hybrid-technologie. Bijgevolg zou het de ambitie van het 50CO_2Cars-project zijn om een technologische achterstand op het gebied van hybridisatiesystemen in te halen.

b) Ten tweede biedt het 50CO_2Cars-project de PSA-groep de middelen om zijn achterstand in te halen aangezien het project een bepaald aantal technologische obstakels op het gebied van hybridetechnologie wegneemt:

— met de dieselmotoren die in het kader van het 50CO_2Cars-project worden ontwikkeld, kunnen in segment B CO_2-emissiewaarden van [50-70]* g/km (motoren met een vermogen van 40 tot 70 kW) worden behaald, onder andere door uitsluitend gebruik te maken van de Stop & Start-technologie, waardoor PSA tegen 2017-2018 toegang zou kunnen hebben tot een dieselaanbod met laag verbruik en met een vergelijkbaar emissieniveau als zijn mededingers op de Europese markt,

— met de intelligente transmissie met dubbele koppeling (eDCT) kan het energierendement van de hybride aandrijflijn worden geoptimaliseerd, een systeem dat overigens verenigbaar is met elektromotoren met een uiteenlopend vermogen. Dankzij deze standaardisering kan de PSA-groep de opgebouwde technologische achterstand inhalen,

— wat tot slot het hybridisatiesysteem betreft, kan het 50CO_2Cars-project de kosten drukken door enerzijds het energieverbruik tot een minimum te herleiden (accu en vermogenselektronica) en anderzijds de mechanische architectuur te optimaliseren (koppeling tussen de elektromotor en de aandrijflijn). Door de standaardisering van het hybridisatiesysteem kunnen ook grotere volumes worden geproduceerd en zou dus het systeem toegankelijker worden in segment B.

c) Tot slot bespreken de Franse autoriteiten de eventuele nieuwe strategische wending waarin het 50CO_2Cars-project wordt uitgevoerd en tegelijk wordt afgestapt van de plug-in hybridetechnologie. Ze benadrukken in dit kader dat de twee technologieën (mild-hybrid en plug-in) niet dezelfde reikwijdte hebben, noch dezelfde gevolgen op de verkoop. Terwijl de plug-intechnologie ([33]) vanwege de prijs eerder bestemd is voor premiumvoertuigen (met belangrijke neveneffecten op het merkimago, met name bij de ondernemingen), kunnen dankzij de toegankelijkheid van de mild-hybridtechnologie heel wat verschillende sociale klassen (met een laag tot gemiddeld inkomen) worden bereikt, en kan dus een groter deel van het klantenbestand van de groep worden tevredengesteld. De Franse autoriteiten benadrukken dat deze twee technologische oplossingen elkaar niet uitsluiten, en dat de PSA-groep oorspronkelijk de bedoeling had de twee tegelijk uit te voeren, zodat naast de betaalbare hybride voertuigen in segmenten B en C ook de hybride premiumvoertuigen met plug-intechnologie konden worden verkocht. Het opgeven van de hybridetechnologie plug-in als compenserende maatregel zou dan ook geen „nieuwe strategische wending" zijn, maar het stopzetten van een commercieel haalbare activiteit om het herstel van de levensvatbaarheid van de groep niet in het gedrang te brengen. Het 50CO_2Cars-project past perfect in het herstructureringsplan. De Franse autoriteiten zijn dan ook van mening dat de voorgestelde strategie op het gebied van hybridisatie volledig samenhangt met het herstructureringsplan.

ii) *De samenhang tussen de middelen voor 50CO_2Cars en de rest van het herstructureringsplan*

(154) Volgens de Franse autoriteiten past de aanpassing van het industrieel instrument van de PSA-groep voor de uitvoering van het 50CO_2Cars-project in de logica van het herstructureringsplan. Door de standaardisering van de aandrijflijnen en de transmissies van de dieselvoertuigen van de groep zou met name de productie kunnen worden gerationaliseerd en geoptimaliseerd:

a) Op het gebied van dieselmotoren zou voor [100-200]* miljoen EUR, of [0-5]* % van de geplande te investeren [10-20]* miljard EUR over de looptijd van het herstructureringsplan, worden geïnvesteerd in de vestigingen van Trémery en Douvrin. Volgens de Franse autoriteiten is dit aandeel „bijzonder bescheiden, zelfs

([31]) De VAG-groep heeft op het laatste congres van Wenen een „assemblagekit" voorgesteld voor zijn hybridetechnologie, waarmee een hybridisatietechnologie tegen minimale kosten kan worden aangepast aan de verschillende voertuigmodellen van de groep. Aangehaalde bron: verslag van de voorstelling van de VAG-groep op het 34e symposium van Wenen, 26 april 2013, blz. 28.

([32]) Micro hybridation komt overeen met een vermogen van 2 tot 4 kW, mild hybridation met 8 tot 15 kW, en full hybridation met meer dan 20 kW.

([33]) De Franse autoriteiten bevestigen dat de PSA-groep, onder voorbehoud van de industriële toepassing in economisch aanvaardbare omstandigheden, de plug-intechnologie reeds zou beheersen.

onbeduidend". Dit financieel effect zou overigens zijn opgenomen in het middellangetermijnplan van de PSA-groep voor de periode vanaf november 2012, alsook in de bijgewerkte versie ervan. Hieruit leiden de Franse autoriteiten af dat deze investeringen wel degelijk deel uitmaken van de logica van het aangemelde herstructureringsplan. Op het gebied van industrieel effect, zijn de maatregelen bedoeld om de bestaande productiecapaciteiten voor dieselmotoren bij een gelijkblijvende omvang te wijzigen ([34]): de productiecapaciteiten zouden niet worden verhoogd, aangezien ze voldoende worden geacht voor de [100 000-200 000] voertuigen die in dit stadium na afloop van het 50CO_2Cars-project worden verwacht, maar een deel van de productie zou worden verschoven van een segment met een overcapaciteit naar een segment in ontwikkeling met mogelijk een ondercapaciteit (interne beslissing ten voordele van aantrekkelijke producten).

b) Voor wat de transmissies betreft, bevestigen de Franse autoriteiten de analyse in overweging 202 van het besluit tot inleiding: in geval van welslagen van het 50CO_2Cars-project, zou de momenteel buiten de onderneming geproduceerde hoeveelheid intern worden geproduceerd ([35]). De nodige investeringen, die reeds zijn opgenomen in het aangemelde herstructureringsplan, zijn in het bijgewerkte middellangetermijnplan behouden. De Franse autoriteiten menen dat deze internaliseringsstrategie verenigbaar is met het herstel van de levensvatbaarheid van de groep. Op financieel gebied zou deze operatie toelaten de marge te internaliseren en zich los te maken van het wisselkoersrisico met Japan ([36]), en van de logistieke kosten/vertragingen, zonder afbreuk te doen aan de capaciteit van de PSA-groep om zich snel aan te passen aan de vraag.

c) Tot slot bedragen de investeringen in de hybridisatiesystemen [40-50] miljoen EUR over de uitvoeringsperiode van het herstructureringsplan, ofwel minder dan [0-5] % van het geplande totaal. Volgens de Franse autoriteiten is dit aandeel zeer klein. Bovendien gaat het om een nieuwe markt (waar dus nog geen overcapaciteit is). Bijgevolg passen deze investeringen ook in de logica van het herstructureringsplan van de PSA-groep.

iii) *Een positief effect op de verkoop en de rendabiliteit van de groep*

(155) Volgens de Franse autoriteiten kan het 50CO_2Cars-project na het herstructureringsplan de verkoop en de rendabiliteit van de PSA-groep doen opleven.

a) In antwoord op de vragen van de Commissie in de overwegingen 210 en 211 van het besluit tot inleiding (over de gegrondheid van een strategie die dieselmotoren boven benzinemotoren stelt) en in overweging 216 (over het bedrijfsplan van het 50CO_2Cars-project en de betrouwbaarheid van de onderliggende aannames) betreft, stellen de Franse autoriteiten dat de gevolgde strategie niet alleen op industrieel gebied gewettigd is maar ook een positief effect heeft op de verkoop van de groep. In plaats van gewoon een goedkope hybridisatietechnologie voor benzinemotoren te ontwikkelen is het verkieslijk te investeren in een betere milieu-/energiebalans van diesel om, in een eerste fase, „de terughoudende consument te overtuigen" en vervolgens, in een tweede fase, de resultaten van het 50CO_2Cars-project aan te passen ([37]) aan benzinemotoren, die dan wereldwijd door toeleveranciers kunnen worden verspreid, wat de rendabiliteit van de investeringen verhoogt door het schaaleffect. De gegrondheid van de strategie van PSA is overigens bevestigd in marktonderzoeken, waarin voor de komende jaren eenstemmig een groei van de verkoop van dieselvoertuigen wordt voorspeld ([38]).

b) Voor wat het financieel effect van het 50CO_2Cars-project betreft, hebben de Franse autoriteiten een bedrijfsplan overgelegd, dat is gebaseerd op aannames die in ruime mate worden ondersteund door een aantal persartikelen, en dat de stromen bevat tot in 2026 (wat gerechtvaardigd is gezien toekomstige bijwerkingen en de vervanging van de Euro VI-normen tegen die tijd). De O&O-activiteiten voor het 50CO_2Cars-project zouden plaatsvinden tussen 2013 en 2017, zodat de eerste motoren kunnen worden verkocht tussen midden 2016 en begin 2017, kort daarna gevolgd door een betaalbaar hybridisatiesysteem. Twee disconteringspercentages (van respectievelijk [10-13]* % en [13-15]* %) werden gebruikt om de rendabiliteit te berekenen, waarvan het tweede beter rekening houdt met de recente stijging van de financieringskost. Er worden geen inkomsten opgenomen die voortvloeien uit de octrooiering van bepaalde resultaten van het 50CO_2Cars-project. Tot slot werden de verkoopvolumes en -prijzen van nieuwe dieselmotoren en hybride aandrijflijnen geraamd voor verschillende scenario's: een scenario „A" waarin het 50CO_2Cars-project wordt uitgevoerd met staatssteun en waarin de verkoop van een hybride voertuig een aanvullende marge zou genereren van naar

([34]) Het woord „wijzigen" is onderstreept in de originele tekst van de Franse autoriteiten.
([35]) De Franse autoriteiten verduidelijken dat deze internalisering slechts gedeeltelijk kan zijn, afhankelijk van de resultaten van het 50CO_2Cars-project.
([36]) De Franse autoriteiten benadrukken dat de wisselkoers tussen de euro en de yen tussen 2009 en 2012 een ongunstige ontwikkeling heeft gekend van ongeveer 30 %, en dat daarna de wisselkoers tussen eind 2012 en mei 2013 opnieuw op zijn pariteit kwam. Door deze volatiliteit zouden de toeleveringskosten van de automatische versnellingsbakken onzeker zijn. Hierbij komen nog de douanerechten die Frankrijk te hoog vindt.
([37]) De belangrijkste onderdelen van het 50CO_2Cars-systeem zullen specifiek voor diesel zijn. Volgens de Franse autoriteiten zou echter voor de omschakeling naar benzinemotoren met een gelijkwaardig vermogen slechts „gematigde O&O-investeringen gedurende een zeer korte termijn" nodig zijn.
([38]) Aangehaalde bron: http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles

schatting [200-300]* EUR tot [300-400]* EUR, afhankelijk van technologische optie (bovenop de marge van [2 000-3 000]* EUR voor de autobouwer door de verkoop van een voertuig van segment B); een scenario „B" waarin het 50CO_2Cars-project wordt uitgevoerd zonder staatssteun en waarin de marges gelijk zijn aan die van scenario A, Volgens de Franse autoriteiten is dit echter een fictief scenario dat de PSA-groep niet kan realiseren (dit scenario wordt slechts gegeven om een theoretische vergelijking te maken); een contrafeitelijk scenario „C", waarin, indien het 50CO_2Cars-project niet wordt uitgevoerd, een alternatief project zou worden uitgevoerd en waarvoor de aanvullende marges kleiner zouden zijn (tussen [100-200]* EUR en [200-300]* EUR). Op basis van deze aannames zouden de differentiële netto contante waarden (NCW) ([39]) berekend voor de eDCT-producten en de producten voor de krukaszijde van de motor de volgende zijn:

Tabel 15

Financiële indicatoren van het 50CO_2Cars-project

PSA-groep (vergelijkingen met het contrafeitelijke scenario C)		Scenario A* (50CO_2Cars met steun)	Scenario B* (50CO_2Cars zonder steun)
eDCT	NCW van [10-13]* %	[0-10] M EUR	– [60-70] M EUR
	NCW van [13-15]* %	– [50-60] M EUR	– [90-100] M EUR
Krukaszijde van de motor	NCW van [10-13]* %	+ [30-40] M EUR	– [20-30] M EUR
	NCW van [13-15]* %	– [20-30] M EUR	– [60-70] M EUR

De Franse autoriteiten concluderen hieruit dat, ongeacht de gekozen technologische optie, de relatieve rendabiliteit van scenario B altijd negatief zou zijn ten opzichte van scenario C, waardoor zonder overheidssteun het 50CO_2Cars-project „eenvoudigweg onuitvoerbaar" zou zijn. De zeer beperkte NCW in scenario A (licht positief ten opzichte van scenario C met een discontering van [10-13]* %, negatief met een disconteringspercentage [13-15]* %) zou aantonen dat dergelijke relatieve rendabiliteitsniveaus in verhouding zouden zijn met de doelstelling van de ontwikkeling van een innovatieve technologie van de eerste generatie.

c) De risico's van het 50CO_2Cars-project ten slotte zijn viervoudig en kunnen door de geplande staatssteun grotendeels worden beperkt:

— de reglementaire risico's, verbonden met de nieuwe goedkeuringscyclus voor dieselvoertuigen,

— de technologische risico's van het wegnemen van de talrijke technologische obstakels voor de ontwikkeling van een betaalbare *mild-hybridation*-technologie,

— de commerciële risico's, verbonden met het gedrag van de consumenten en hun gevoeligheid voor de milieuproblematiek,

— de financiële risico's, in het bijzonder gezien de problemen met de beschikbare liquide middelen van de PSA-groep.

([39]) De Franse autoriteiten hebben in een nota van 11 juli 2013 uitgelegd dat hoewel het mogelijk was het aandeel van de ontwikkelingskosten in en de kostprijs van de productie van voertuigonderdelen te kennen, het daarentegen niet mogelijk was de absolute waarde van het deel van de motor in de verkoopwaarde van een voertuig te berekenen. Zij hebben ook voorgesteld een „marginale" benadering toe te passen, waarbij de scenario's A en C (respectievelijk B en C) worden vergeleken voor wat de verschillen tussen de uitgaande stromen van de verschillende projecten betreft (kosten van O&O en industriële investeringen) en die van de inkomende stromen (inkomsten door de verkoop van voertuigen of valorisatie van aanvullende diensten). Op basis van de geleverde indicator kan de relatieve rendabiliteit van de scenario's voor de desbetreffende onderdelen worden vergeleken.

4.4. *OVER DE COMPENSERENDE MAATREGELEN*

4.4.1. ALGEMENE OPMERKINGEN OVER DE KWALIFICERING VAN DE VOORGESTELDE MAATREGELEN ALS ALGEMENE COMPENSERENDE MAATREGELEN EN HUN REIKWIJDTE

(156) De Franse autoriteiten menen dat de Commissie in het besluit tot inleiding de beweerde vervalsing van de mededinging niet nauwkeurig zou evalueren. Bijgevolg zouden de door de PSA-groep voorgestelde compenserende maatregelen al ruim moeten volstaan. Elke verdere verzwaring zou in tegenspraak zijn met de evenredigheidsvereiste in punt 47 van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering".

(157) Voorts hebben de voorgestelde compenserende maatregelen betrekking op de segmenten B en C, in tegenstelling tot wat in het besluit tot inleiding is vermeld. Dit is het geval voor de maatregel ter beperking van de penetratiegraad van de BPF-financiering, die hoofdzakelijk op deze twee segmenten betrekking heeft. Het is ook het geval voor de vervroegde stopzetting van de Citroën C6 en het niet vernieuwen van de modellen C6 en Peugeot 607 in het kader van de aanbestedingen. Tot slot zal de maatregel om van de productie van motoren van meer dan 2 liter af te stappen en de ontwikkeling en de productie van de plug-in hybridetechnologie stop te zetten een aanzienlijk effect hebben op segment C.

(158) De Franse autoriteiten herinneren eraan dat de door de PSA-groep voorgestelde compenserende maatregelen aanzienlijk zijn: in de praktijk komen ze overeen met een daling van het marktaandeel met [0-2]* % aan het einde van de periode.

4.4.2. SPECIFIEKE OPMERKINGEN OVER DE VERSCHILLENDE VOORGESTELDE COMPENSERENDE MAATREGELEN

a) **Over de vermindering van de aanvullende investeringen van de PSA-groep**

i) *De vervroegde stopzetting van de Citroën C6 en het niet vernieuwen van de modellen Citroën C6 en Peugeot 607*

(159) De Franse autoriteiten menen dat, hoewel de verkoopvolumes van deze voertuigen lager waren, de nettomarge hoger was dan die van de verkoop van andere soorten voertuigen, en in het bijzonder de voertuigen van segment B. Zij erkennen dat de rendabiliteit op het programma ontoereikend was, maar om dit te verhelpen was de PSA-groep van plan een partnerschap met DPCA aan te gaan om de C6 en de 607 in China te verkopen.

(160) Tot slot bevestigen de Franse autoriteiten dat de PSA-groep nooit heeft overwogen om vanaf 2009 af te stappen van de hogere klassen. PSA heeft enkel het O&O-project stopgezet voor een nieuw voertuig dat naast de C6 en de 607 had kunnen worden verkocht.

ii) *De vervroegde stopzetting en het niet vernieuwen van het model Bipper/Nemo*

(161) De Franse autoriteiten menen dat de PSA-groep door deze maatregel geen voordeel zal kunnen halen uit eerdere investeringen en zijn concurrentievermogen in het segment van lichte bedrijfsvoertuigen hierdoor aanzienlijk zal worden beknot.

(162) De modellen Bipper/Nemo werden tot op heden immers in samenwerking met Fiat en Tofaș geproduceerd. Dit partnerschap zou een zodanige maturiteit hebben bereikt dat PSA op basis hiervan een betere kennis van de markt, het product en de gebruikte productiecapaciteiten heeft kunnen verwerven. Indien de Commissie niet zou besluiten deze voorgestelde compenserende maatregel op te leggen, zou PSA zich op basis van de opgedane kennis in een veel betere positie bevinden om te onderhandelen over de overdrachtsprijs voor een tweede generatie van deze modellen, die hypothetisch gesproken rendabeler zou zijn. Deze rendabiliteit zou des te groter zijn dankzij de recente en toekomstige ontwikkelingen in de organisatie van het stadsvervoer, waarin het gebruik van lichte bedrijfsvoertuigen de voorkeur geniet.

iii) *De stopzetting van dieselmotoren van meer dan 2 liter*

(163) De Franse autoriteiten herinneren eraan dat deze compenserende maatregel bijzonder belangrijk is, aangezien de PSA-groep de leider is op de markt van traditionele dieselmotoren.

(164) De Franse autoriteiten benadrukken dat deze motoren belangrijk zijn voor de segmenten D en E, twee segmenten die essentieel zijn voor het merkimago van de autobouwer en zijn toegang tot aanbestedingen.

(165) Voor wat het mogelijke effect betreft van de ontwikkeling van een aanbod van dieselvoertuigen met *plug-in* hybridetechnologie, in het bijzonder op de verkoop van zijn voertuigen met een cilinderinhoud van meer dan 2 liter, meent de PSA-groep dat de omvang van dit effect is gebleken uit de recente ontwikkelingen van de *plug-in* hybridemarkt, met name door de aankondiging van Volvo dat het merk heeft beslist zijn productiedoelstellingen voor het model V60 diesel plug-in in 2014 te verdubbelen tot 10 000 exemplaren als gevolg van het commerciële succes.

b) **Over het overdragen van capaciteiten van de Sevelnord-fabriek aan een mededinger**

(166) De Franse autoriteiten herinneren er eerst en vooral aan dat deze maatregel ertoe bijdraagt dat de PSA-groep minder aanwezig zal zijn op de markt ten voordele van zijn mededingers, voor zover:

— de PSA-groep bijna 30 % van zijn productiecapaciteiten in de Sevelnord-vestiging overdraagt aan Toyota;

— deze overeenkomst een belangrijke mededinger, met name Toyota, de kans geeft toe te treden tot een markt waarop de onderneming tot dan nog niet aanwezig was, en zijn assortiment bedrijfsvoertuigen uit te breiden;

— deze overeenkomst een rechtstreeks en vaststaand concurrentievoordeel geeft aan Toyota, aangezien Toyota dankzij de overeenkomst aanspraak kan maken op een belangrijk deel van het volume van de betreffende voertuigen en klanten op de markt waarop ze tot dan afwezig was, kan werven en aan zich kan binden;

— deze maatregel betrekking heeft op een markt waarop de PSA-groep in bijzonder belangrijke mate aanwezig is (21 % in Europa 30 in 2011).

(167) De Franse autoriteiten merken ook op dat, gezien de economische balans van het project (positieve courante exploitatiemarge van [0-5] %, in de lijn van wat gewoonlijk van PSA kan worden verwacht), de groep zou verdergaan met een referentiescenario zonder partner. PSA is dus van mening dat het beheer van de Sevelnord-vestiging zonder partner levensvatbaar en rendabel is.

(168) De Franse autoriteiten herinneren eraan dat de persmededeling van 31 augustus 2012, rekening houdend met de in de huidige omstandigheden zeer gespannen maatschappelijke context, zeer omzichtig moet worden gelezen.

c) **Over het stopzetten van de ontwikkeling en productie van de plug-in hybridetechnologie**

(169) De Franse autoriteiten zijn in de eerste plaats van mening dat het niet relevant is over het tijdstip van uitvoering van deze maatregel te discussiëren om de maatregel te kwalificeren als compenserende maatregel of noodzakelijke maatregel voor het herstel van de levensvatbaarheid. Volgens hen moeten maatregelen, om als compenserende maatregelen te worden aangemerkt, werkelijk van dien aard zijn dat ze eventuele vervalsing van de mededinging als gevolg van de steun kunnen beperken.

(170) Vervolgens wensen de Franse autoriteiten niet te reageren op de vragen die de Commissie zich stelt over de echtheid van de ramingen van het effect van deze maatregel, aangezien deze haar kritiek hierover niet voldoende zou hebben verklaard. Ze menen in ieder geval dat de rekenhypothesen waarop de raming van het effect van deze maatregel is gebaseerd, in samenhang zijn met de recentste ontwikkelingen van de plug-in hybridemarkt.

(171) Volgens de Franse autoriteiten zou overigens het toekennen van een licentie voor deze technologie door een autobouwer of toeleverancier niet mogelijk zijn, gezien de ontwikkelingsfase van de markt en het belang van deze technologie om zich van de mededingers te onderscheiden. Indien echter dergelijke aanname werkelijkheid wordt, zou de PSA-groep bereid zijn te beloven geen licentie te kopen van derden tijdens de uitvoering van het herstructureringsplan.

(172) Tot slot zijn de Franse autoriteiten van mening dat de effecten van deze maatregel niet worden tenietgedaan door het 50CO_2Cars-project, aangezien dit project betrekking heeft op een andere markt en andere klanten (hogere klasse) dan de compenserende maatregel, en andere CO_2-winsten oplevert dan de plug-in hybridetechnologie.

d) **Over de vaststelling van een maximale penetratiegraad van BPF**

(173) De Franse autoriteiten herinneren er ten eerste aan dat deze maatregel in het onderhavige geval de meest gerichte compenserende maatregel is, die de mogelijke vervalsing van de mededinging als rechtstreeks gevolg van de steun in de vorm van een garantie ten gunste van BPF het best herstelt.

(174) Ze zijn van mening dat de keuze van de maximale penetratiegraad gelijk aan de graad van het tweede kwartaal van 2012 vermeerderd met een flexibiliteitsniveau van 1 % nodig is om de penetratiegraad van BPF af te stemmen op de behoeften van de groep en om BPF zijn systeemrol ten aanzien van de automobielactiviteit van PSA te laten vervullen. Voor zover wordt verwacht dat de stijgende tendens van de penetratiegraad als vastgesteld tussen 2001 en 2012 zich tussen 2012 en 2013 voortzet, wordt het mededingingsvermogen van BPF aanzienlijk beperkt door het gekozen maximum.

(175) Volgens de Franse autoriteiten leidt de verwachte flexibiliteit niet tot verlies aan doeltreffendheid en blijft de voorgestelde compenserende maatregel even dwingend van aard. De penetratiegraad van BPF zal immers, ten opzichte van de voorspelbare marktontwikkeling, systematisch een jaar achterlopen en dus lager blijven dan die van zijn best vergelijkbare mededingers.

(176) Bovendien zijn de Franse autoriteiten, als antwoord op een vraag van de Commissie, bereid om de captives van de Fiat- en de Ford-groep op te nemen in het panel van de geselecteerde banken voor de indexering van de penetratiegraad van BPF.

(177) Tot slot kan PSA, volgens de Franse autoriteiten, door de algemene aard van zijn verbintenis (voor de G10-landen en zonder onderscheid van segment) in bepaalde landen en bepaalde segmenten geen agressief handelsbeleid voeren, waardoor de effecten van de compenserende maatregel teniet worden gedaan. Naast het feit dat de PSA-groep BPF niet kan dwingen zijn risicobeleid te wijzigen, betreft de maatregel voor het beperken van de penetratiegraad van de BPF-financiering immers voornamelijk de segmenten B en C wegens hun relatief gewicht in het gewogen gemiddelde van de penetratie (meer dan […]* % van de door BPF toegekende financieringen tijdens de laatste jaren en gemiddeld […]* % van de financieringen die in 2012 door BPF zijn toegekend in Frankrijk, Groot-Brittannië, Duitsland, Spanje en Italië).

5. OPMERKINGEN VAN DE BELANGHEBBENDEN

(178) Naar aanleiding van het besluit tot inleiding heeft de Commissie opmerkingen ontvangen van vijf belanghebbende partijen, namelijk de PSA-groep, een onderneming die anoniem wenst te blijven (hierna „de anonieme derde" genoemd), Fiat, GM en Toyota.

5.1. *OPMERKINGEN VAN DE ANONIEME DERDE*

(179) De anonieme derde heeft de Commissie op de hoogte gebracht van zijn bezorgdheid over bepaalde handelspraktijken van PSA. Hij meent immers dat PSA de Franse toeleveranciers zou bevoordelen ten opzichte van de niet-Franse toeleveranciers. De manier waarop PSA zich volgens de anonieme derde tegenover de toeleverancier Agrati France gedraagt, is veelzeggend: PSA heeft een dreigende gerechtelijke liquidatie van Agrati France vermeden door bij hem producten te kopen tegen prijzen die heel wat hoger lagen dan de marktprijzen. Deze anonieme derde beweert ook dat PSA, ondanks de schade die hij zou hebben ondervonden als gevolg van een verstoring van de voorziening, zou hebben afgezien van een beroep tegen Agrati France, om te vermijden dat deze al zwakke onderneming nog meer financiële problemen zou hebben.

(180) De anonieme derde beweert in zijn opmerkingen dat de betrekkingen tussen PSA en de Franse overheid, alsook de overheidssteun waarop onderhavige procedure betrekking heeft, in strijd zouden zijn met de regels van de interne markt, met name de regels inzake het vrij verkeer van goederen als bepaald in artikel 34 VWEU.

(181) Volgens de anonieme derde zou PSA, om Agrati France te helpen, hebben gebruikgemaakt van zijn deelname in het „Fonds de modernisation des équipementiers automobiles" (hierna „FMEA" genoemd) en zou hij de onderneming indirecte steun hebben toegekend ter waarde van 17 miljoen EUR.

(182) De anonieme derde vraagt ten slotte dat PSA, als compenserende maatregel, zich terugtrekt uit het FMEA en afziet van elke vorm van financiële deelname in leveranciers of distributeurs van sluitingen van auto's, zolang hij staatssteun ontvangt, en dat de onderneming de aan Agrati France toegekende sommen terugvordert en een transparant, niet-discriminatoir systeem instelt voor de selectie van zijn leveranciers.

5.2. *OPMERKINGEN VAN OPEL (EN VAN DE GM-GROEP)*

(183) Voor wat de marktvooruitzichten betreft, onderstreept GM dat de meeste autobouwers gebruikmaken van de gegevens van instellingen als Global Insight of POLK.

(184) Voor wat het O&O-project 50CO_2Cars betreft, herinnert GM eraan dat alle autobouwers investeren in technologieën die de emissie van gassen beperken. Het is in het algemeen moeilijk te voorspellen wat de toekomstige successen van deze onderzoeken op industrieel gebied zullen zijn. Er zijn talrijke technische oplossingen mogelijk, ook op het gebied van hybridisatie. Dit is overigens een gebied waarop autobouwers kunnen samenwerken om schaalvoordelen te behalen. GM beweert ook dat de steun van 85 miljoen EUR voor het 50CO_2Cars-project geen grote som is in vergelijking met de O&O-uitgaven in de sector, maar wel een niet te verwaarlozen bedrag voor een O&O-project voor de ontwikkeling van een mild hybridation-systeem. GM meent dat deze maatregel een concurrerende autobouwer niet zou kunnen belemmeren om een eigen O&O-programma op hetzelfde gebied te ontwikkelen, gezien de huidige technologische onzekerheden.

(185) Voor wat de rol van captives van autobouwers betreft, meent GM dat deze de verkoop van voertuigen zeker zouden bevorderen, door hun klanten interessante financieringsoplossingen te bieden. Ze bieden de autobouwers veel flexibiliteit om op de automobielmarkt een kortetermijnreactie teweeg te brengen.

(186) Tot slot is GM van mening dat PSA zijn capaciteiten aanzienlijk is beginnen in te krimpen, wat volgens hem een moeilijk en ingewikkeld proces is.

5.3. *OPMERKINGEN VAN FIAT*

5.3.1. OVER HET HERSTEL VAN DE LEVENSVATBAARHEID

(187) Voor wat het herstel van de levensvatbaarheid betreft, verwijst Fiat naar de opmerkingen van bepaalde analisten, in het bijzonder de vooruitzichten van het instituut Global Insight dat de verkoop zal dalen, en daarna, in 2015/2016, opnieuw zou kunnen stijgen, maar slechts matig en zeer geleidelijk.

(188) Volgens Fiat zou de huidige crisis van de automarkt te wijten zijn aan:

a) de grote mededingingsdruk op de markt, met name in de massasegmenten, samen met de komst van nieuwe Koreaanse en mogelijk Japanse en Indische mededingers;

b) de bipolarisatie van de markt, waardoor de winstmogelijkheden beperkt zouden blijven tot de markt voor premiumvoertuigen;

c) de tendens van de consumenten om steeds meer te kiezen voor laagwaardige producten;

d) de afwezigheid van vooruitzichten op een terugkeer naar de verkoopniveaus van voor de crisis, en ten slotte

e) de structurele overcapaciteit van de Europese autobouwers.

5.3.2. OVER HET 50CO_2CARS-PROJECT

(189) Voor wat het 50CO_2Cars-project betreft, is Fiat van mening dat, ondanks de weinig beschikbare informatie, de doelstelling haalbaar lijkt te zijn. Niettemin kan de eenheidsprijs per voertuig met dit soort technologie de penetratie ervan op de markt beperken, wegens de hoge verkoopsprijs of door de moeilijkheden voor de autobouwer om op het moment van de verkoop winst te maken. Volgens Fiat zijn de emissiehoeveelheden CO_2 die de Europese Commissie voor 2020 heeft vastgesteld, een echte uitdaging voor alle autobouwers. Om deze doelstelling te behalen zou een meervoudige O&O-aanpak moeten worden gevolgd, die zich niet beperkt tot één enkel O&O-project voor de ontwikkeling van één enkele technologie, zoals het 50CO_2Cars-project blijkt te doen (volgens de perceptie van Fiat).

(190) Fiat weet niet of andere autobouwers staatssteun ontvangen voor O&O-projecten. Volgens hem zouden er geen uittredingsbarrières zijn voor innovatieprocessen, met uitzondering van de kosten, de vereiste investeringen en de nodige tijd om technologische keuzes recht te zetten. De technologische vooruitgang die dankzij het 50CO_2Cars-project kan worden bereikt, zou ook geen toegangsdrempel vormen. Toch is Fiat van mening dat het eventueel ontvangen van steun, en dus het beperken van de uiteindelijke kosten voor de ontwikkeling van nieuwe technologieën ten opzichte van mededingers, ontegenzeglijk een voordeel verleent aan de begunstigde van de steun.

5.3.3. OVER HET EFFECT VAN DE GARANTIE OP DE MARKT

(191) Volgens Fiat stemt de overheidsgarantie voor BPF overeen met een derde van de schuld van de captive van PSA. Bovendien zou de transactie niet gepaard gaan met de betaling van een premie bij niet-opneming van de steun (commitment fee). Ten minste 100 basispunten zouden moeten worden toegevoegd om de kosten voor de garantie in overeenstemming te brengen met de praktijken op de markt.

(192) Tot slot heeft de overheidsgarantie de markt verstoord ten aanzien van de andere, op de markt aanwezige captives. Dankzij de garantie hebben de door BPF uitgegeven aandelen immers een zelfde soort rating gekregen als de Franse Staat, namelijk Aa1/AA, in plaats van een rating op basis van hun eigen verdiensten. Fiat besluit hieruit dat de rating van BPF tot in 2016 ongewijzigd zou blijven.

(193) Volgens Fiat kan het verschil in financieringskosten tussen de PSA-groep en BPF, dat wordt geraamd op 40 basispunten, duidelijk worden verklaard door deze garantie. Fiat is van mening dat BPF zich op de secundaire markt zou kunnen financieren met een „nieuwe" spread van 360/380 basispunten, terwijl de spread van een obligatie van de PSA-groep ongeveer 400 basispunten voor een looptijd tot in 2016 zou bedragen. Bij de uitgifte door BPF in maart 2013 van de door de overheidsgarantie gedekte 1,2 miljard EUR bedroegen de totale financieringskosten ongeveer 270 basispunten.

(194) Fiat is ook van mening dat BPF dankzij de overheidsgarantie opnieuw heeft kunnen onderhandelen over de voorwaarden van zijn leningen met de financiële instellingen om deze af te stemmen op de voorwaarden die de Franse Staat vereist.

(195) Tot slot heeft de overheidsgarantie een positief effect gehad op de rating van BPF. Ondanks de lagere rating die de belangrijkste kredietbeoordelaars in het begin van 2013 aan BPF hebben toegekend, heeft deze voortdurend een hogere rating, gelijk aan één punt, kunnen genieten, dan die hij zonder garantie had kunnen halen. Fiat verwijst hiervoor met name naar de verklaringen van Standard and Poor's van 28 januari, 14 februari en 18 april 2013. Volgens Fiat wordt overigens algemeen erkend dat de verbintenis tot toekenning van enigerlei garantie of financiering de financiële situatie van de begunstigde van nature verbetert, ongeacht de mate waarin van de ter beschikking gestelde financiering wordt gebruikgemaakt.

(196) Fiat is in het algemeen van mening dat de captives van autobouwers uiterst doeltreffende verkoop- en marketinginstrumenten zijn:

a) om nieuwe klanten aan te trekken, doordat ze zeer aantrekkelijke financieringsvoorwaarden voorstellen ([40]);

b) om de verkoop te ondersteunen, voornamelijk omdat de „klassieke" financiële instellingen niet meer bereid zijn aan consumenten en dealers leningen voor voertuigen te bieden, en

c) om het loyaliteitsgevoel van consumenten die reeds klant zijn te vergroten.

(197) Fiat is van mening dat een stijging met 100 basispunten van de financieringskosten van BPF een rechtstreeks, onmiddellijk en uiterst negatief effect zou hebben op de winsten van de PSA-groep in de Europese landen.

5.3.4. OVER DE COMPENSERENDE MAATREGELEN

(198) Volgens Fiat werd reeds beslist de capaciteiten in te krimpen in een vorig plan, dat als doel het sluiten van de niet-rendabele fabrieken had. Bijgevolg zouden de aangekondigde sluitingen voor PSA niet essentieel zijn voor het herstel van zijn levensvatbaarheid (de bezettingsgraden blijven ongewijzigd). Het effect ervan zou enkel de vaste kosten beperken.

(199) Voor wat de CAPEX-beperkingen betreft, is FIAT van mening dat PSA zijn herstructureringsplan zou gebruiken om op een opportunistische manier zijn strategische beslissingen over de herpositionering in segmenten B en C te rechtvaardigen en andere, minder doeltreffende maatregelen die recent werden genomen, te verbergen. De aangekondigde stopzetting van de dieselmotoren van meer dan 2 liter zou wellicht voortvloeien uit de huidige tendens van autobouwers om hun cilinderinhouden te beperken (downsizing). Voor wat Sevelnord betreft, is Fiat van mening dat deze maatregel niet echt een capaciteitsinkrimpende maatregel zou zijn, maar slechts een tijdelijke capaciteitsverhuur aan een mededinger, waarbij PSA de mogelijkheid blijft hebben om de capaciteiten op een gemakkelijke manier en in functie van zijn behoeften terug te winnen.

([40]) Fiat haalt het voorbeeld aan van zijn eigen captive, waarvan de penetratiegraad is toegenomen van 23,3 % in 2012 tot 39,6 % in 2013 na een wijziging van zijn handelsstrategie om zijn klanten meer concurrerende financiële oplossingen te bieden.

(200) Tot slot erkent Fiat voor wat de laatste compenserende maatregel betreft, dat de gevolgen van de stopzetting van de plug-in hybridetechnologie moeilijk te analyseren zijn op basis van de verstrekte informatie alleen. De reden om van deze technologie af te stappen zou volgens hem de herpositionering van PSA op de markt zijn. Het rechtzetten van een foute technologische keuze zou een andere reden kunnen zijn. Fiat betwist dat het mogelijk is de doelstellingen van de Europese Unie op het gebied van emissiereductie te behalen door zich slechts op een enkele technologie te concentreren.

(201) Voor wat de compenserende maatregel op het gebied van de penetratiegraad betreft, kan volgens Fiat geen enkele compenserende maatregel het effect van de door de garantie veroorzaakte vervalsing beperken.

5.4. *OPMERKINGEN VAN TOYOTA*

(202) Toyota acht zich niet in staat opmerkingen te formuleren over het herstructureringsplan van PSA. Dit zou overigens zijn taak niet zijn. Toyota bevestigt dat de aannames waarop het PSA-plan is gebaseerd, geloofwaardig zijn. In het algemeen is het door de vele factoren die de automobielmarkt beïnvloeden, moeilijk om voorspellingen te doen.

(203) Voor wat het 50CO_2Cars-project betreft, is Toyota van mening dat de ontwikkeling van milieutechnologieën voor autobouwers een sleutelfactor is in de verkoop. De verkoop van hybride benzinevoertuigen zou in de toekomst belangrijker zijn dan de verkoop van hybride dieselvoertuigen, ook al wordt erkend dat er een markt kan bestaan voor hybride diesel. De verkoop hiervan zou echter achterblijven ten opzichte van de verkoop van hybride benzine, gezien de hogere kosten van deze technologie. Toyota verwacht niet dat dit O&O-project de mededingers van PSA zou verhinderen door te breken op de mild-hybrid-markt.

(204) Voor wat de rol van de captives betreft, is Toyota van mening dat ze in het algemeen zouden toelaten de getrouwheid van klanten van het merk met ongeveer 15 % te verhogen (customer loyalty). De penetratiegraden zouden overigens hoger zijn in de segmenten van kleinere modellen.

(205) Voor wat de compenserende maatregelen betreft, stelt Toyota zich vragen over de mogelijke juridische kwalificatie als „compenserend" van een maatregel die de stopzetting van de productie van weinig verkochte modellen beoogt. De samenwerking tussen Toyota en PSA in de Sevelnord-vestiging zou geen noodzakelijke voorwaarde zijn geweest voor het overleven van de PSA-groep. Bovendien is de plug-in hybridetechnologie volgens Toyota nog niet voldoende ontwikkeld wegens de kosten die de technologie teweegbrengt en de infrastructuur die ervoor nodig is. Volgens Toyota blijft de full-hybrid-technologie de enige technologische oplossing op middellange termijn.

(206) Tot slot acht Toyota zich niet in staat de relevantie van de door de PSA-groep voorgestelde compenserende maatregelen te evalueren.

5.5. *OPMERKINGEN VAN DE PSA-GROEP*

(207) Ter inleiding stelt PSA dat hij het volledig eens is met de opmerkingen van de Franse autoriteiten.

(208) PSA brengt vervolgens zijn strategie voor het herstel van zijn levensvatbaarheid in herinnering, die de aanpassing van zijn productieapparaat aan de nieuwe marktrealiteit beoogt. Deze aanpassing zou zich met name vertalen in een aanzienlijke beperking van de aanwezigheid van de groep op de markt. PSA wenst ook te vermelden dat deze herstructureringsmaatregelen bijna uitsluitend worden gefinancierd door eigen middelen die afkomstig zijn van de verkoop van activa. Dergelijke maatregelen zouden volgens hem ruimschoots hebben volstaan als BPF niet onterecht was bestraft door de regels van kredietbeoordelaars, aangezien de moeilijkheden van de captive uitsluitend het gevolg zijn van zijn betrekkingen met de PSA-groep. Bijgevolg zou de tussenkomst van de Staat volgens PSA slechts noodzakelijk zijn geweest door deze regels van kredietbeoordelaars. PSA besluit dat de overheidsgarantie uiteindelijk slechts een beperkt effect zou hebben, voornamelijk omdat er geen enkele rechtstreekse overheidssubsidie aan BPF zou zijn toegekend.

(209) PSA benadrukt voorts dat de herstructureringsmaatregelen gepaard gaan met een heroriëntering van zijn handelsbeleid. Dit beleid is gebaseerd op O&O-projecten die de kosten van technologische innovaties voor de eindconsumenten moeten beperken, en op de toenemende internationalisering van de groep, met als doel de groep minder bloot te stellen aan de schommelingen op de Europese markt, in het bijzonder in de Zuid-Europese landen.

(210) PSA preciseert dat, indien de situatie van de automobielmarkt in Europa slechter zou worden dan de in aanmerking genomen vooruitzichten, de groep alle nodige maatregelen zou nemen om het herstel van zijn levensvatbaarheid op de lange termijn te verzekeren.

(211) De compenserende maatregelen brengen volgens PSA zeer grote inspanningen mee die het mededingingsvermogen van de PSA-groep in alle segmenten sterk verminderen. De omvang van deze maatregelen is enorm in verhouding tot het steunbedrag, en met name in verhouding tot de middelen die PSA aanwendt om zijn herstructurering te financieren. Voorts zal BPF gezien zijn balansstructuur wellicht geen beroep hoeven te doen op de garantie en zullen de effecten van de steun op de mededingers van de PSA-groep derhalve uiteindelijk zeer beperkt zijn.

(212) De geplande compenserende maatregelen hebben echter een bijzonder groot effect. Op industrieel niveau heeft de stopzetting van de plug-in hybridetechnologie een groot negatief effect op de Europese markt. Bovendien zal PSA naar eigen zeggen, door productiecapaciteiten in de Sevelnord-vestiging aan een van zijn rechtstreekse mededingers over te dragen, deze mededinger helpen tot een markt toe te treden. Daarnaast hebben de beperkingen op investeringen gevolgen voor het imago van PSA op de markt. Dit zou met name het geval zijn door af te stappen van twee modellen in het segment van lichte bedrijfsvoertuigen, een segment waarin het marktaandeel van PSA aanzienlijk is. Tot slot zal het niet vernieuwen van de voertuigen in de hogere klasse en van de krachtige motoren de mogelijkheden beperken om te concurreren in aanbestedingen van zakelijke klanten en zou het een effect op het merkimago van de groep hebben tot ver na de herstructureringsperiode.

(213) PSA is ook van mening dat de vaststelling van een maximum voor de penetratiegraad van BPF en de aanpassing ervan aan de ontwikkeling van de captives van de belangrijkste mededingers, het hypothetische effect van de steun op de markt ruimschoots compenseert.

(214) Tot slot herinnert PSA eraan dat de goedkeuring van de steun door de Commissie uiterst belangrijk is voor de Franse economie, gezien de omvang van de automobielsector in Frankrijk (meer dan 2 miljoen directe en indirecte banen). Het herstel van PSA is ook cruciaal voor de levensvatbaarheid en het mededingingsvermogen van de Europese automobielindustrie. PSA merkt in deze context op dat bepaalde mededingers massaal voordeel hebben gehad (of nog steeds hebben) bij steun van hun respectieve overheden door het behoud van voor hun export bijzonder gunstige wisselkoersen of door tijdelijke nationaliseringen van hun captives. Andere autobouwers buiten de Europese Unie hebben baat bij vrijhandelsovereenkomsten die in hun voordeel zijn gesloten waardoor ze een agressief handelsbeleid op de Europese markt kunnen voeren.

6. **OPMERKINGEN VAN FRANKRIJK OP DE OPMERKINGEN VAN DE BELANGHEBBENDEN**

6.1. *COMMENTAAR OP DE OPMERKINGEN VAN DE ANONIEME DERDE*

(215) Ter inleiding merken de Franse autoriteiten op dat de toekenning van steun voor de herstructurering van de PSA-groep geen bijzonder belangrijk onderwerp voor de ondernemers van de Europese automobielmarkt blijkt te zijn: slechts vier belanghebbende partijen hebben gereageerd (ondanks de publiciteit die aan het besluit tot inleiding werd gegeven).

(216) Voor wat de opmerkingen van de anonieme derde betreft (die zijn samengevat in overwegingen 179 tot en met 182 in deel 5.1 hierboven), benadrukken de Franse autoriteiten dat ze geen verband houden met onderhavige onderzoeksprocedure inzake de steun voor de herstructurering van de PSA-groep, maar eerder met de klacht die deze anonieme derde heeft ingediend bij de Europese Commissie.

(217) De Franse autoriteiten stellen subsidiair dat deze opmerkingen geen tastbaar bewijs zouden leveren van vermeende intriges van PSA met Agrati France en dat PSA, als privéonderneming, naar eigen goeddunken kan beslissen over zijn handelsbetrekkingen met zijn leveranciers. In deze context, en in het kader van zijn alliantie met GM, zou PSA sinds 25 februari 2013 een rationaliseringsbeleid voor zijn aankopen voeren door met name systematisch aanbestedingen te houden om de beste marktprijzen te krijgen. De Franse autoriteiten wijzen erop dat alleen een maatregel die aan de staat toe te schrijven is, een inbreuk op artikel 34 VWEU kan vormen. Besluiten die privéondernemingen als PSA nemen, vallen hier niet onder. Tot slot zou het vermeende gedrag van FMEA geen verband houden met onderhavige procedure.

(218) De Franse autoriteiten besluiten dat het onderzoek van de desbetreffende steun niet mag worden vertraagd door een niet-onderbouwde bewering van schending van artikel 34 VWEU, die overigens betrekking heeft op feiten die geen verband houden met de betrokken steun, noch met de herstructurering van de PSA-groep.

6.2. *COMMENTAAR OP DE OPMERKINGEN VAN DE GM-GROEP*

(219) De Franse autoriteiten hebben geen commentaar gegeven op de opmerkingen van de GM-groep (die zijn samengevat in overwegingen 183 tot en met 186 in deel 5.2 hierboven).

6.3. *COMMENTAAR OP DE OPMERKINGEN VAN FIAT*

6.3.1. OVER HET HERSTEL VAN DE LEVENSVATBAARHEID VAN DE PSA-GROEP

(220) Volgens de Franse autoriteiten zou Fiat in zijn opmerkingen op dit punt (die zijn samengevat in overwegingen 187 tot en met 188, onder e), in deel 53.1 hierboven) uitgaan van een hypothetische marktontwikkeling die optimistischer is dan die van de PSA-groep, wat bevestigt dat het in aanmerking genomen scenario van de PSA-groep geloofwaardig en voldoende omzichtig zou zijn. Ze wijzen er ook op dat Fiat (en ook Opel) de relevantie van de gegevens van het instituut IHS Global Insight voor het evalueren van de verwachte marktontwikkeling heeft bevestigd. Tot slot achtte Fiat zich niet bekwaam om op basis van de beschikbare informatie te oordelen over het herstel van de levensvatbaarheid. De Franse autoriteiten achten het daarom niet nuttig elk punt te weerleggen dat door de analisten van Fiat is opgeworpen.

6.3.2. OVER HET STEUNELEMENT DAT VOORTVLOEIT UIT DE GARANTIE EN ZIJN EFFECT OP DE MARKT

(221) De Franse autoriteiten wijzen erop dat Fiat, in zijn opmerkingen op dit punt (die zijn samengevat in overwegingen 191 tot en met 196, onder c), in deel 5.3.1 hierboven), het staatssteunelement raamt op ongeveer 100 tot 110 basispunten, ofwel een steunbedrag van 231 miljoen EUR, ver onder de ondergrens van de marge die de Commissie in het besluit tot inleiding vermeldt. Volgens de Franse autoriteiten zou deze evaluatie van Fiat bewijzen dat het door de Commissie aangenomen steunbedrag waarschijnlijk overschat is.

(222) Voor wat de commitment fee betreft, herinneren de Franse autoriteiten eraan dat de garantiepremie die de PSA-groep aan de Staat betaalt, is berekend op basis van de all-in-kosten van de banken die deel uitmaken van de New Club Deal (440 basispunten), die zijn herzien met hun liquiditeitskosten (geraamd op 180 basispunten op basis van de gemiddelde maandelijkse waarde van de Itraxx Senior Financial index op vijf jaar). Deze kosten bevatten een up-front-commissie van 120 basispunten en een commitment fee van 40 % van de marge, dus hoger dan wat Fiat als gangbare praktijk op de markt beschouwt. De opmerkingen van Fiat bevestigen volgens de Franse autoriteiten dus dat deze commissie overschat is ten opzichte van de marktnorm.

(223) Tot slot zou het volgens de Franse autoriteiten logisch zijn geweest geen rekening te houden met de up-front-commissie en de commitment fee, want de Staat zou geen opportuniteitskosten hebben, d.w.z. kosten als gevolg van het mobiliseren van kapitaal, die in het geval van een bank zouden moeten worden vergoed.

(224) Volgens de Franse autoriteiten bevestigt Fiat dat de aanwezigheid van de garantie bijzonder grote gevolgen heeft op de markt zonder uit te leggen wat deze gevolgen zijn. Volgens Frankrijk biedt de garantie aan BPF naar het oordeel van Fiat een niet door de Commissie geanalyseerd voordeel dat het gevolg is van het handhaven van zijn financieringskosten op een bepaald niveau, ongeacht de marktontwikkelingen. De Franse autoriteiten zijn verbaasd over dit argument, aangezien het vermeende effect uiteraard verband zou houden met het bestaan van de garantie zelf, die net als doel heeft de herfinancieringskosten van de bank binnen een maximum van 7 miljard EUR te stabiliseren. Voorts moet het aan BPF en aan de PSA-groep verleende voordeel uiteraard worden geanalyseerd op het moment dat de garantie werd aangekondigd.

6.3.3. OVER DE COMPENSERENDE MAATREGELEN

(225) Ter inleiding zijn de Franse autoriteiten van mening dat de opmerkingen van Fiat op dit punt (die zijn samengevat in overwegingen 198 tot en met 200 in deel 5.3.4 hieronder) bijzonder zwak en ongegrond zijn.

(226) Voor wat de CAPEX-beperkingen betreft, brengt Fiat geen enkel concreet en ondersteund element aan waarmee de bijzondere belastende aard van de stopzetting van voertuigen van hogere klasse in twijfel kan worden getrokken.

(227) De maatregel inzake Sevelnord zou volgens Fiat alleen maar een verhuring van capaciteiten betreffen die PSA naar eigen goeddunken op elk moment zou kunnen terugvorderen. De Franse autoriteiten menen dat deze kritiek absoluut niet relevant is, aangezien Fiat met dit argument abstractie maakt van de bindende aard van de maatregelen die de Commissie bij besluit oplegt. Volgens Frankrijk zou deze maatregel daarentegen onomkeerbaar zijn, aangezien Toyota hiermee in optimale omstandigheden voet aan wal kan zetten op een markt.

(228) Fiat heeft ook kritiek op het stoppen van de plug-in hybridetechnologie, omdat het strategisch het meest interessant zou zijn meerdere manieren te gebruiken om de emissie van verontreinigende stoffen te beperken. De Franse autoriteiten antwoorden dat dit net de oorspronkelijke strategie van PSA was. De PSA-groep zou ook, door af te stappen van de plug-in hybridetechnologie, zijn concurrentievermogen op de markt aanzienlijk verkleinen ten aanzien van autobouwers die meerdere technologieën om de emissie van verontreinigende stoffen te beperken kunnen combineren. Bovendien moet de kritiek van Fiat dat PSA een „foute technologische keuze" heeft gemaakt door te investeren in de plug-in hybridetechnologie, volgens Frankrijk worden gezien in de context van de eigen technologische keuzes van Fiat. In tegenstelling tot alle andere autobouwers, die ervoor hebben gekozen in deze technologie te investeren, waaronder de meest performante autobouwers, is Fiat een van de weinige die dat niet heeft gedaan.

(229) Tot slot merken de Franse autoriteiten op dat Fiat zich niet rechtstreeks uitspreekt over de compenserende maatregel inzake de beperking van de penetratiegraad van BPF. Ze leiden eruit af dat het invoeren van een verbintenis per land en per segment uiterst moeilijk zou zijn. Verder bevestigt volgens de Franse autoriteiten Fiat, door te verwijzen naar de marktontwikkelingen, dat de traditionele banken de markt verlaten en dat tegelijk de penetratiegraad van de captives toeneemt. Tot slot zou het nieuwe handelsbeleid dat Fiat in het eerste kwartaal van 2013 heeft ingevoerd en waardoor Fiat een penetratiegraad van 39,6 % heeft kunnen behalen, volgens de Franse autoriteiten goed illustreren dat de voorgestelde compenserende maatregel bijzonder belastend is. Door te verhinderen dat zijn penetratiegraad toeneemt, zou BPF zijn capaciteit om concurrerende aanbiedingen te doen en bijgevolg ook het mogelijke effect van de overheidsgarantie op de markt aanzienlijk beperken.

6.3.4. OVER HET $50CO_2$CARS-PROJECT

(230) Volgens Frankrijk hebben de opmerkingen van Fiat (die zijn samengevat in overwegingen 189 en 190 in deel 5.3.2 hierboven) enerzijds betrekking op de bijdrage van dit project aan het herstel van de levensvatbaarheid, en anderzijds op het effect van dit project op de markt.

(231) De Franse autoriteiten menen dat de kritiek van Fiat absoluut niet relevant is en de doelstelling van het project miskent, namelijk het combineren van verschillende vaardigheden en technologieën, met de steun van de overheid, om de partners de mogelijkheid te bieden een hybridisatietechnologie tegen lage kostprijs te ontwikkelen.

(232) Volgens de Franse autoriteiten heeft Fiat erkend dat er geen sprake is van crowding-out door te bevestigen dat alle autobouwers aanzienlijk investeren in projecten om de emissie van verontreinigende stoffen te beperken.

(233) Tot slot menen de Franse autoriteiten, voor wat het effect op de markt betreft, dat de opmerkingen van Fiat tegenstrijdig zijn. Het project beantwoordt immers aan de bezwaren van Fiat: de geplande grote technologische breuk zou het mogelijk maken om de kosten van de hybride technologieën aanzienlijk te beperken zodat deze voldoende kunnen worden verspreid en rendabel worden. Bijgevolg is de kritiek van Fiat op het beperkte commerciële succes van $50CO_2$Cars volgens de Franse autoriteiten niet relevant. De Franse autoriteiten zijn ten slotte ook van mening dat Fiat niet uitlegt hoe een steunbedrag van 86 miljoen EUR effect kan hebben op de uiteindelijke prijs van ontwikkelde voertuigen, terwijl de onderneming ook van mening is dat de autobouwers massaal investeren om de doelstellingen van de Europese wetgeving inzake het beperken van de emissie van verontreinigende stoffen te behalen.

6.4. *COMMENTAAR OP DE OPMERKINGEN VAN TOYOTA*

(234) In het algemeen bevestigt het commentaar van Toyota (samengevat in overwegingen 202 tot en met 206 in deel 5.4 hierboven) de geloofwaardigheid van de aannames en de relevantie van de keuzes waarop het herstructureringsplan van de PSA-groep is gebaseerd. Voor wat het $50CO_2$Cars-project betreft, heeft Toyota bevestigd dat milieuvriendelijke technologieën de drijvende kracht van de toekomstige markt vormen. Volgens de Franse autoriteiten kan uit de opmerkingen van Toyota worden afgeleid dat de staatssteun voor het $50CO_2$Cars-project geen effect zou hebben op het mededingingsvermogen van de mededingers in het mild-hybrid-segment.

(235) Voor wat de compenserende maatregelen betreft, en in het bijzonder als antwoord op de vragen van Toyota over de daadwerkelijk compenserende aard van een maatregel tot stopzetting van de productie van voertuigen waarvan slechts een kleine hoeveelheid wordt verkocht, bevestigen de Franse autoriteiten opnieuw dat de verkoop van modellen van een hogere klasse een overloopeffect heeft op alle onder het merk verkochte voertuigen.

(236) Over de Sevelnord-vestiging heeft Toyota verklaard dat de onderneming dankzij haar overeenkomst met PSA aanwezig kan blijven in het segment van lichte bedrijfsvoertuigen. De Franse autoriteiten benadrukken opnieuw dat Toyota door zijn aanwezigheid in Sevelnord een groter mededingingsvermogen zal hebben, aangezien hij in dit segment een echte, aanzienlijke marktaanwezigheid zal kunnen ontwikkelen.

(237) Tot slot zijn de Franse autoriteiten van mening dat de opmerkingen van Toyota in strijd zijn met zijn gedrag op de markt. De verkoop van een *plug-in* hybrideversie van de Prius, die Toyota voorstelt als het „pronkstuk" van zijn hybridewagenpark, zou niet stroken met zijn negatieve beoordelingen over de marktvooruitzichten voor dit soort motoren.

6.5. *COMMENTAAR OP DE OPMERKINGEN VAN PSA*

(238) De Franse autoriteiten hebben geen commentaar gegeven op de opmerkingen van de PSA-groep (die zijn samengevat in overwegingen 207 tot en met 214 in deel 5.5 hieronder).

7. **WIJZIGINGEN DIE DE FRANSE AUTORITEITEN IN DE AANMELDING HEBBEN AANGEBRACHT**

(239) In de nota van 16 juli 2013, als gewijzigd bij schrijven van 23 juli 2013 (hierna „verbintenisbrief van 23 juli 2013" of „brief van 23 juli 2013" genoemd), hebben de Franse autoriteiten wijzigingen aangebracht in de aanmelding van het herstructureringsplan van 12 maart 2013 en zijn ze de volgende verbintenissen aangegaan. Deze verbintenissen vervangen de oorspronkelijke, door de Franse autoriteiten voorgestelde compenserende maatregelen.

(240) De Franse autoriteiten hebben gepreciseerd dat, tenzij anders bepaald, de opnieuw geformuleerde verbintenissen in onderhavig 7 van toepassing zullen zijn tot het herstructureringsplan van de PSA-groep volledig zal zijn uitgevoerd, dus tot en met 31 december 2015.

7.1. *VERBINTENIS BETREFFENDE HET HERSTEL VAN HET SCHULDENNIVEAU VAN DE PSA-GROEP*

(241) Voor elk jaar waarin het herstructureringsplan wordt uitgevoerd, zal de geconsolideerde nettoschuld („nettoschuld") van de industriële en verkoopactiviteiten van de PSA-groep, als opgenomen in de jaarrekening die is geauditeerd volgens constante boekhoudkundige normen, op 31 december van elk jaar niet hoger zijn dan het maximum „A" in tabel 16 hieronder.

Tabel 16

Maximale nettoschuld van de PSA-groep

(in miljoen EUR)

	2013	2014	2015	2016
Maximale nettoschuld A	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Maximale nettoschuld B	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(242) Indien de nettoschuld het maximum „A" overschrijdt aan het einde van een bepaald jaar (N), zal de PSA-groep financiële en/of industriële maatregelen moeten nemen die nodig en toereikend zijn om tegen het einde van het daaropvolgende jaar (N+1) ervoor te zorgen dat de nettoschuld van de PSA-groep het maximum „A" niet overschrijdt, de kosten voor de uitvoering van deze maatregelen door PSA („corrigerende maatregelen") niet meegerekend.

(243) De corrigerende maatregelen en hun verwachte financiële effecten zullen afzonderlijk moeten worden gedetailleerd en gekwantificeerd en zullen vergezeld moeten gaan van een nauwkeurig en strikt op te volgen tijdschema voor de uitvoering ervan. Deze maatregelen kunnen geheel of gedeeltelijk bestaan uit vooraf uitgevoerde maatregelen na 31 juli 2013, op voorwaarde dat ze worden vastgesteld en duidelijk worden omschreven en dat hun verwachte financiële effecten voor de resterende termijn van het herstructureringsplan worden gekwantificeerd. De corrigerende maatregelen, bestaande uit bijgewerkte prognoses van de cashflow van de PSA-groep, moeten, uiterlijk een maand na de bekendmaking van de geauditeerde geconsolideerde jaarrekening waaruit blijkt dat de nettoschuld van de PSA-groep het maximum A van het overeenstemmende jaar heeft overschreden, worden meegedeeld aan de Europese Commissie en vergezeld gaan van het advies van een onafhankelijke deskundige, als omschreven in deel 7.6 hieronder. De Commissie zal nagaan of de kwantificering van de verwachte financiële effecten van deze corrigerende maatregelen toereikend is en de levensvatbaarheid van de PSA-groep niet in gevaar wordt gebracht. In het tegengestelde geval moeten andere corrigerende maatregelen worden voorgesteld en door de Commissie worden goedgekeurd.

(244) Het herstructureringsplan zal worden beschouwd als zijnde correct uitgevoerd en de verbintenissen van de Franse autoriteiten als voldaan als, aan het einde van het jaar N+1, de corrigerende maatregelen of elke andere financiële en/of industriële herstructureringsmaatregel die de PSA-groep heeft genomen na 31 juli 2013, de verwachte financiële effecten op de nettoschuld heeft teweeggebracht of indien de nettoschuld het maximum „A" voor het

jaar N + 1 niet overschrijdt. Indien dit niet het geval is, moeten, in voorkomend geval, de Franse autoriteiten aan de Commissie een gewijzigd herstructureringsplan van de PSA-groep aanmelden, binnen de grenzen van het eenmaligheidsbeginsel, zodat de Commissie onderhavig besluit kan wijzigen en de staatssteun voor de herstructurering van de PSA-groep verenigbaar met de interne markt kan verklaren.

(245) Dezelfde gevolgen zullen van toepassing zijn als de nettoschuld van de PSA-groep tijdens de uitvoering van het herstructureringsplan het maximum „B" gedurende twee opeenvolgende jaren overschrijdt. Ook dan moeten, in voorkomend geval, de Franse autoriteiten op dezelfde manier een gewijzigd herstructureringsplan aan de Europese Commissie aanmelden zodat deze opnieuw de verenigbaarheid van de staatssteun voor de herstructurering van de PSA-groep kan analyseren.

(246) Onderhavige verbintenis zal hoe dan ook als voldaan worden beschouwd voor de hele herstructureringsperiode van zodra de corrigerende maatregelen die de PSA-groep heeft uitgevoerd en die aan de Commissie zijn meegedeeld overeenkomstig de voorwaarden in overweging 243 hierboven, een totaal financieel effect op de nettoschuld zullen hebben teweeggebracht van [0-5] miljard EUR.

7.2. *VERBINTENIS BETREFFENDE DE PENETRATIEGRAAD VAN BPF*

(247) De Franse autoriteiten verbinden zich ertoe om de in overwegingen 248 tot en met 250 hieronder beschreven wijzigingen aan te brengen aan de garantiepremie (hierna „de garantiepremie" genoemd) waarvan sprake is in artikel 3.3 van het protocol tussen Peugeot S.A., Banque PSA en de Staat van 5 maart 2013 (hierna „het protocol" genoemd) voor de vergoeding van de autonome garantie op eerste verzoek (hierna „de garantie" genoemd) die zal worden overeengekomen tussen de Staat en Banque PSA, in aanwezigheid van Peugeot S.A. en de Banque de France.

(248) Zolang er uitstaande bedragen zijn onder de noemer „gegarandeerde titels" die zijn uitgegeven in het kader van en gebruikmaken van de garantie (overeenkomstig de definitie van deze gegarandeerde titels in het protocol), wordt de garantiepremie van 260 basispunten waarvan sprake is in artikel 3.3 van het protocol verhoogd overeenkomstig de voorwaarden in overwegingen 249 en 250 hieronder zodra de penetratiegraad van Banque PSA in de G10 (Duitsland, Oostenrijk, België, Italië, Spanje, Nederland, Portugal, Zwitserland, Frankrijk en Groot-Brittannië) meer bedraagt dan [26-29]* %.

(249) De garantiepremie zal worden verhoogd:

a) in functie van de penetratiegraad van Banque PSA in de G10, alsook overeenkomstig tabel 17 in overweging 250 hieronder, waarbij, indien de penetratiegraad voor een bepaalde periode één of meerdere cijfers na de komma heeft, de verhoging van de garantiepremie zal worden berekend door lineaire interpolatie tussen de te betalen garantiepremie voor de penetratiegraad zonder de laagste decimaal en de te betalen garantiepremie voor de penetratiegraad zonder hoogste decimaal in tabel 17 in overweging 250 hieronder;

b) met maximaal 231 basispunten zodat de garantiepremie niet meer kan bedragen dan 491 basispunten, wat volgens de raming van de Europese Commissie de marktwaarde van de garantie is.

(250) De penetratiegraad zal jaarlijks worden gemeten op 30 juni van elk jaar. De verhoging van de garantiepremie zal worden berekend op 30 juni van elk jaar over de voorbije twaalf maanden op basis van de hoofdsom van de gemiddelde uitstaande bedragen over deze periode van de verschillende lijnen van „gegarandeerde titels" die zijn uitgegeven in het kader van en gebruikmaken van de garantie (overeenkomstig de definitie van deze gegarandeerde titels in het protocol). De eerste verhoging van de garantiepremie zal moeten worden berekend op 30 juni 2013 op basis van de penetratiegraad van de periode van 1 juli 2012 tot en met 30 juni 2013.

Tabel 17

Verhoging van de garantiepremie

Penetratiegraad (%)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Verhoging van de garantiepremie (basispunten)*	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[90-120]	[120-150]	[150-180]	[180-210]	[200-230]-	231

7.3. *VERBINTENIS BETREFFENDE HET AFZIEN VAN VERWERVINGEN*

(251) De PSA-groep zal afzien van elk nieuw belang in andere ondernemingen of andere verwervingen van activa van ondernemingen, zolang zijn herstructureringsplan in uitvoering is, dus tot en met 31 december 2015. Deze eis is niet van toepassing op: i) de verwerving van deelnemingen of activa van ondernemingen wanneer het bedrag in geld dat de PSA-groep moet betalen voor de geplande verwerving lager is dan 100 miljoen EUR per jaar; ii) de verwerving van een deelneming in een onderneming of van activa van ondernemingen, na goedkeuring van de Europese Commissie, indien deze verwerving noodzakelijk is voor de levensvatbaarheid van de PSA-groep en voor het bereiken van de doelstellingen van zijn herstructureringsplan. De intentie om over te gaan tot een in ii) van onderhavige overweging bedoelde verwerving moet binnen een redelijke termijn aan de Commissie worden gemeld zodat deze de geplande verwerving kan evalueren op basis van de gedetailleerde financiële gegevens over de geplande verwerving, de valorisatie ervan, alsook de effecten op het eigen vermogen van de PSA-groep.

(252) Daarnaast kan de PSA-groep, na goedkeuring van de Europese Commissie, overgaan tot het verwerven van: i) een belang in ruil voor een inbreng van deelnemingen of activiteiten die plaatsvindt in het kader van een verkooptransactie voor of de samenvoeging (door fusie of inbreng) van activa of activiteiten; ii) effecten of andere elementen aan de actief- of passiefzijde met het oog op hun gelijktijdige verkoop onder voorwaarden die het niveau van de nettoschuld van de PSA-groep niet verhogen. Deze verwervingen zullen niet worden meegerekend in het bedrag van 100 miljoen EUR waarvan sprake is in de vorige overweging. De intentie om over te gaan tot een in i) en ii) van onderhavige overweging bedoelde verwerving moet binnen een redelijke termijn aan de Commissie worden gemeld zodat deze de aard van de geplande transacties kan evalueren.

(253) Verwervingen van deelnemingen in of activa van ondernemingen door Faurecia of een van haar dochterondernemingen tijdens de uitvoering van het herstructureringsplan van de PSA-groep, dus tot en met 31 december 2015, van meer dan het hierboven vastgestelde maximumbedrag van 100 miljoen EUR per jaar, moeten vooraf ter goedkeuring aan de Europese Commissie worden voorgelegd. Deze zal zich voor haar goedkeuring positief laten beïnvloeden door verwervingen die: i) al dan niet rechtstreeks bijdragen aan het herstel van de levensvatbaarheid van de PSA-groep doordat ze een positief effect hebben op de verwachte rendabiliteit van de PSA-groep, en ii) geen omzeiling zijn van de plicht om de effecten van de steun te beperken tot het absolute minimum dat nodig is om de doelstellingen van het herstructureringsplan van de PSA-groep te behalen. De intentie om over te gaan tot een in onderhavige overweging bedoelde verwerving moet binnen een redelijke termijn aan de Commissie worden gemeld zodat deze de geplande verwerving kan evalueren op basis van de twee hiervoor vermelde criteria.

(254) In het geval het niveau van de nettoschuld van de PSA-groep (als hierboven omschreven) tijdens een bepaald jaar (N) zou worden teruggebracht op een lager niveau dan het voor dat jaar vastgestelde niveau in het middellangetermijnplan van 2013 v1 van 31 mei 2013, als aangemeld door de Franse autoriteiten op 3 juni 2013, wordt het maximumbedrag van 100 miljoen EUR per jaar als bepaald in onderhavige verbintenis automatisch verhoogd voor het volgende jaar (N+1) overeenkomstig het verschil, uitgedrukt in miljoen euro, tussen het niveau van de nettoschuld van de PSA-groep in het jaar (N) en het niveau voor hetzelfde jaar dat is vastgesteld in het middellangetermijnplan van 2013 v1 van 31 mei 2013, als aangemeld door de Franse autoriteiten op 3 juni 2013.

7.4. *VERBINTENIS BETREFFENDE DE MARGE VAN DE FINANCIERINGEN AAN DE DEALERS*

(255) De PSA-groep zal, tijdens de volledige looptijd van het herstructureringsplan, de gemiddelde jaarlijkse handelsmarge van de financieringen aan de dealers van zijn netwerk (uitstaande bedragen *corporate réseau*, als voorgesteld in het jaarverslag van Banque PSA) niet onder de op 30 juni 2013 vastgestelde gemiddelde jaarlijkse handelsmarge over de laatste twaalf maanden brengen.

7.5. *VERBINTENIS BETREFFENDE HET 50CO_2CARS-PROJECT*

(256) De Franse autoriteiten verbinden zich ertoe om, in het kader van het 50CO_2Cars-project, als omschreven in deel 1.2 van de aanmelding van de Franse autoriteiten van 12 maart 2013, de oorspronkelijke subsidie van 24,5 miljoen EUR ten gunstige van de PSA-groep toe te kennen in de vorm van terugbetaalbare voorschotten, volgens de voorwaarden en modaliteiten van terugbetalingen die vergelijkbaar zijn *mutatis mutandis* met die van de terugbetaalbare voorschotten van 61,4 miljoen EUR die nu al zijn toegekend voor het 50CO_2Cars-project. Het oorspronkelijke tijdschema voor de terugbetaling blijft behouden. De terug te betalen bedragen op elke vervaldatum worden verhoogd met het bedrag waarmee de voorschotten zijn verhoogd.

7.6. *UITVOERING EN ONAFHANKELIJKE DESKUNDIGE*

(257) De Franse autoriteiten verbinden zich ertoe dat de PSA-groep een onafhankelijke deskundige (hierna „de onafhankelijke deskundige" genoemd) belast met een omstandige controle van de toepassing van de verbintenissen in de verbintenisbrief van 23 juli 2013 tijdens de uitvoering van het herstructureringsplan, dus tot en met 31 december 2015, volgens de voorwaarden in bijlage 1.

8. **BEOORDELING VAN DE STEUN**

8.1. *DE VRAAG OF ER SPRAKE IS VAN STEUN IN DE ZIN VAN ARTIKEL 107, LID 1, VWEU*

(258) Volgens artikel 107, lid 1, VWEU „zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd, die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de interne markt, voor zover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt".

(259) Op basis van deze bepaling is de Commissie van mening dat de kwalificatie van een nationale maatregel als staatssteun veronderstelt dat aan de volgende cumulatieve voorwaarden is voldaan, te weten: i) dat de betreffende maatregel een economisch voordeel verleent aan zijn begunstigde; ii) dat dit voordeel door de overheid wordt toegekend; iii) dat dit voordeel selectief is, en iv) dat de betreffende maatregel de mededinging vervalst of dreigt te vervalsen en een invloed kan hebben op het handelsverkeer tussen de lidstaten.

(260) De Commissie is van mening dat de overheidsgarantie aan BPF en de terugbetaalbare voorschotten ten gunste van de PSA-groep voor de uitvoering van het O&O-project 50CO_2Cars een vorm van staatssteun zijn in de betekenis van artikel 107, lid 1, VWEU, wegens de volgende redenen.

8.1.1. OVERHEIDSGARANTIE AAN DE DOCHTERBANK VAN DE PSA-GROEP

(261) De Commissie merkt in de eerste plaats op dat zij in haar besluit van 11 februari 2013 tot voorlopige goedkeuring van een eerste schijf van de garantie als reddingssteun, had geconcludeerd dat de maatregel een vorm van steun vormde in de betekenis van artikel 107, lid 1, VWEU. Frankrijk heeft dit besluit niet betwist en heeft onderhavige maatregel aangemeld als herstructureringssteun.

8.1.1.1. ***Over de aanwezigheid van staatsmiddelen***

(262) Voor wat de overdracht van staatsmiddelen betreft, moet worden benadrukt dat de garantie door Frankrijk zal worden toegekend krachtens artikel 85 van wet nr. 2012-1510 van 29 december 2012 tot wijziging van de begroting.

(263) Deze omstandigheid alleen al volstaat om aan te tonen dat de maatregel van de overheid afkomstig is.

8.1.1.2. ***Over de aanwezigheid van een economisch voordeel***

(264) Voor wat het bestaan van een voordeel betreft, blijkt uit vaste rechtspraak dat, om te beoordelen of een staatsmaatregel een vorm van steun is, moet worden bepaald of de begunstigde onderneming een economisch voordeel ontvangt dat zij onder normale marktomstandigheden niet zou hebben ontvangen. De Commissie moet dus evalueren in welke mate de aan BPF toegekende garantie een marktconforme vergoeding is.

(265) In de aanmelding van 12 maart 2013 hebben de Franse autoriteiten het steunelement geraamd op 453 tot 480 miljoen EUR voor een maximaal garantiebedrag van 7 miljard EUR (hoofdsom). Deze raming was gebaseerd op een interpolatie van de rendementen van BPF-obligaties met een looptijd van drie jaar. In hun opmerkingen op het besluit tot inleiding, die zijn samengevat in overweging 128, stellen de Franse autoriteiten dat het steunbedrag dat voortvloeit uit de garantie, 396 miljoen EUR bedraagt, rekening houdend met een risicopremie van 40 basispunten en de referentieperiode van drie maanden. Indien rekening zou moeten worden gehouden met een risicopremie van 24 basispunten (als vastgesteld bij de uitgiften in het kader van de reddingssteun), zou het steunbedrag 429 miljoen EUR bedragen.

(266) Daarnaast hebben de Franse autoriteiten benadrukt dat BPF op 25 maart 2013 obligaties heeft uitgegeven in bijzonder gunstige marktomstandigheden: de spreads ten opzichte van met schatkist gelijkgestelde obligaties waren op dat moment bijzonder laag (24 basispunten). De Franse autoriteiten zijn dan ook van mening dat de aanname van de meerkosten voor BPF van 40 basispunten zeker gegrond is.

(267) Tot slot loopt de door de Franse autoriteiten gehanteerde de referentieperiodes van 12 juli tot en met 16 oktober 2013. Volgens hen wordt op die manier immers rekening gehouden met de mededeling over de moeilijkheden van de groep op 12 juli naar aanleiding van de aankondiging van het reorganisatieplan en kunnen dankzij deze periode de effecten van de eerste geruchten over de toekenning van de garantie op 16 oktober 2012 teniet worden gedaan.

(268) De Commissie herinnert er eerst en vooral aan dat, op basis van de in overweging 30 genoemde feiten, het steunbedrag in de garantie van 1,2 miljard EUR die voorlopig werd goedgekeurd op 11 februari 2013, voor het eerst in het reddingsbesluit werd geraamd op een bedrag tussen 91,8 miljoen EUR en het nominale bedrag van de garantie, d.w.z. 1,2 miljard EUR. Door toepassing van dezelfde ramingsmethode voor de ondergrens van de steun (spread van 24 basispunten en referentieperiode van een maand), zou dus het steunelement in de door Frankrijk aangemelde garantie van 7 miljard EUR 486 miljoen EUR bedragen, zoals weergegeven tabel 18 hieronder:

Tabel 18

Berekening van het steunelement in de gegarandeerde obligaties

	16.10.2012	12.7-16.10	16.9-16.10
Met schatkistpapier gelijkgestelde obligatie op drie jaar	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Geraamde spread ten opzichte van schatkistpapier na garantie	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Rentevoet BPSA na garantie (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Garantiekost (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Geraamde totaalkost van de gegarandeerde uitgiften (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Rendement secundaire markt BPSA geïnterpoleerd drie jaar	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Bedrag staatssteun dat hieruit volgt (in miljoen EUR)	401	429	486

(269) Met betrekking tot de gekozen aannames die de basis van deze raming vormen, wenst de Commissie de volgende verduidelijkingen te maken.

(270) In overweging 51 van het reddingsbesluit heeft de Commissie het steunelement voor het bedrag van de uitgiften van 1,2 miljard EUR geraamd op 91,8 miljoen EUR. Voor uitgiften ten bedrage van 7 miljard EUR zou het overeenstemmende steunbedrag 535 miljoen EUR zijn.

(271) Zoals beschreven in overweging 26 van het besluit tot inleiding, werd een rendementsverschil van 24 basispunten ten opzichte van met schatkistpapier gelijkgestelde obligaties vastgesteld bij de uitgifte van obligaties van 1,2 miljard EUR. De Commissie bevestigt, in overeenstemming met overwegingen 119 en 120 van het besluit tot inleiding, dat dit vastgestelde verschil, dat volgens Frankrijk het gevolg is van een lagere liquiditeit van de gegarandeerde obligaties ten opzichte van schatkistpapier gelijkgestelde obligaties, moet worden opgenomen in de berekening van het steunelement, door met name het verschil in mindering te brengen op het steunelement.

(272) Voor wat de **referentieperiode** betreft, is de Commissie van mening dat de gekozen periode van een maand (16 september-16 oktober) lang genoeg is om de eventuele volatiliteit als gevolg van de aankondiging te laten uitdoven. Om het steunelement nauwkeurig te kunnen bepalen, moet de referentieperiode immers dicht bij het moment van aankondiging liggen zodat de marktrendementen de informatie over de moeilijkheden van de groep zo goed mogelijk weerspiegelen. De in aanmerking genomen secundaire markt is ten slotte een liquide markt en bijgevolg is een langere periode slechts noodzakelijk indien de aankondiging van het herstructureringsplan van PSA in juli 2012 en de laatste berichtgeving over de verkoop van beschikbare voertuigen perfect zouden zijn opgenomen in de markten. De Commissie meent voorts dat het steunelement op deze basis correct is berekend en niet opnieuw moet worden berekend op basis van de rendementsniveaus van obligaties van de bank op de secundaire markt ten tijde van de afzonderlijke opname. De reden hiervoor is enerzijds dat de steun volgens Frankrijk beperkt is tot wat minimaal noodzakelijk is voor het herstel van de levensvatbaarheid en dat dus volgens Frankrijk de garantie in haar geheel zal worden opgenomen, en anderzijds omdat de representatieve marktprijs gelijk is aan het niveau van de secundaire obligaties vóór de aankondiging van de steunmaatregel. PSA heeft door deze steun de mogelijkheid om de garantie op gelijk welk moment na de toekenning ervan op te nemen.

(273) In overweging 51 van het reddingsbesluit heeft de Commissie aangenomen dat het steunbedrag kan oplopen tot het nominale bedrag van de obligatieleningen. Gezien de feiten die zijn aangehaald in overwegingen 105 en 106 van het besluit tot inleiding over het bestaan van een liquiditeitspremie van [1-3]* miljard tot [2-4]* miljard EUR in een stressscenario en in het geval van een uitdoofbeleid, meent de Commissie dat het steunbedrag in de overheidsgarantie van 7 miljard EUR (hoofdsom) in overweging 33 niet meer bedraagt dan het voordeel, met name de emissieprijs van de obligatie voor een bedrag van 486 miljoen EUR. Het gaat om het voordeel dat de groep geniet indien hij zijn activiteit voortzet. Indien de steun niet werd verleend en op de bank een uitdoofbeleid werd toegepast, zouden noch de schuldeisers noch de aandeelhouders (de PSA-groep) een aanvullend voordeel hebben genoten.

(274) De Commissie merkt op dat, van alle belanghebbende partijen, alleen Fiat opmerkingen heeft gemaakt op de berekening van de steun door, in overweging 191 hierboven, aan te nemen dat minstens 100 basispunten aan de garantiekosten moeten worden toegevoegd om deze in overeenstemming te brengen met de marktvoorwaarden. Een van de opmerkingen van Fiat heeft betrekking op de betaling van een commitment fee. De Commissie merkt hierover op dat, als uitgelegd in overweging 272, het steunelement wordt gekwantificeerd op basis van de aanname dat de garantie in haar geheel wordt opgenomen, aangezien de steun is beperkt tot wat minimaal noodzakelijk is voor het herstel van de levensvatbaarheid van de groep. Het door de Commissie geraamde steunelement is overigens hoger dan het door Fiat geraamde steunelement, zelfs als dit wordt aangepast met een commitment fee, aangezien de Commissie van mening is dat de betaalde prijs 231 basispunten lager is dan de marktprijs, terwijl Fiat meent dat de prijs 100 basispunten lager is dan de marktprijs.

(275) Op basis van het vorige kan de Commissie dus besluiten dat het steunelement in de overheidsgarantie van 7 miljard EUR (hoofdsom) 486 miljoen EUR bedraagt.

8.1.1.3. ***Over de selectieve aard van het voordeel***

(276) BPF, en bijgevolg ook de PSA-groep, zijn de enige begunstigden van de garantie. Het voordeel is dus selectief van aard.

8.1.1.4. ***Voorwaarden voor de beïnvloeding van het handelsverkeer tussen de lidstaten en de verstoring van de mededinging***

(277) Voor wat het effect op de mededinging en de ongunstige beïnvloeding van het handelsverkeer betreft, moet worden herinnerd aan de vaste rechtspraak volgens welke, wanneer een onderneming werkzaam is in een sector waarin de producenten van verschillende lidstaten effectief met elkaar concurreren, elke steun die deze onderneming van de overheid ontvangt, het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig kan beïnvloeden en de mededinging vervalsen, voor zover de instandhouding van deze onderneming op de markt de mededingers belet hun marktaandeel te vergroten en de mogelijkheid om hun export te vergroten verkleint ([41]).

(278) De analyse van de Commissie, de opmerkingen van derden en de publicaties van analisten bevestigen immers het mechanisme dat voor vervalsing van de mededinging zorgt. Het rechtstreekse gevolg van de overheidsgarantie zijn de lagere financieringskosten voor BPF (ten aanzien van het contrafeitelijke scenario waarin de bank geen steun ontvangt). Door deze lagere financieringskosten zal BPF zijn financieringsmogelijkheden kunnen verbeteren en op die manier de verkoop van voertuigen van de merken Peugeot en Citroën kunnen bevorderen. Het belang van de rol van captives in de ondersteuning en ontwikkeling van de autoverkoop wordt unaniem erkend en benadrukt zowel door de PSA-groep als door derden.

(279) De belanghebbende derden hebben in hun opmerkingen het rechtstreekse verband tussen de activiteiten van de captive en de verkoop van voertuigen benadrukt. Zo geeft GM aan dat de financiering door captives „vitaal" is en de autobouwers de „flexibiliteit" biedt om snel in te spelen op de marktomstandigheden. De Fiat-groep heeft het effect van de financiering van de verkoop door captives van de automobielgroepen uitgebreid beschreven. Volgens Fiat heeft deze financiering drie grote effecten hebben: nieuwe klanten aantrekken, het verkoopproces ondersteunen en de getrouwheid van klanten vergroten. Fiat vermeldt een intern uitgevoerde studie over de aantrekkelijkheid van zijn model „Punto", die in hoofdzaak zou afhangen van de financieringsvoorwaarden (zoals lage rentevoeten). Mededingers die geen aantrekkelijke financiële voorwaarden bieden (zoals Peugeot), zouden minder populair zijn bij klanten. In het kader een ander intern onderzoek met betrekking tot de „Eco"-reeks hebben de meeste ondervraagde klanten aangegeven dat zij hun wagen niet zouden hebben gekocht (of hun

([41]) Zie met name het arrest van het Hof van 21 maart 1991, Italië/Commissie, C-305/89, Jurispr. blz. I-1603.

aankoop zouden hebben uitgesteld) zonder de financieringsmogelijkheid aan 0 %. Fiat concludeert dan ook dat een subsidie met als doel de activiteiten van een captive te ondersteunen, een „onmiddellijk en rechtstreeks" effect zou hebben op de autoverkoop. Volgens een ander intern onderzoek dat Fiat heeft beschreven, zouden captives ook een effect hebben op de bestaande klanten van het merk die hun auto willen vervangen. Het aantal klanten die besluiten tot een nieuwe aankoop van een Fiat, is verhoudingsgewijs immers groter bij klanten die bij hun vorige aankoop gebruik hebben gemaakt van een financiering door een captive.

(280) Voor wat het effect van een schommeling van de financieringskosten van een captive betreft, heeft Fiat in zijn antwoord een kwantitatief element aangegeven, namelijk dat een stijging van de financieringskosten met 100 basispunten zou kunnen leiden tot een verlaging van de penetratiegraad met 5 tot 10 %. De ervaring van Fiat op de Europese markt, via FGA Capital, blijkt dan ook te bevestigen dat er een rechtstreeks en negatief verband bestaat tussen de financieringskosten van de captive en zijn penetratiegraad. Bijgevolg leidt een daling van de financieringskosten van BPF als gevolg van de overheidsgarantie tot een toename van zijn penetratiegraad.

(281) Toyota bevestigt op zijn beurt dat de captives een belangrijke rol spelen bij het opbouwen van een vertrouwensrelatie tussen klanten en het merk en bijgevolg het verhogen van de verkoop: Toyota schat dat captives de getrouwheid van klanten met 15 % zouden verhogen, maar acht zich niet in staat het effect van een verhoging van de financieringskosten met 100 basispunten op de verkoop te kwantificeren (maar preciseert wel dat een dergelijk effect bestaat).

(282) Uit de opmerkingen van de belanghebbende derden blijkt dan ook dat door een verlaging van de financieringskosten van een captive aan mogelijke klanten aantrekkelijkere financieringsvoorwaarden kunnen worden geboden. Dergelijke concurrerende leningsvoorwaarden hebben een rechtstreeks effect op de autoverkoop en vormen tegenwoordig zelfs een van de belangrijkste factoren voor de ontwikkeling van deze verkoop.

(283) Zo ook legt Morgan Stanley in een publicatie van 21 augustus 2012 uit hoe door de lage financieringskosten van de financiële tak van een autobouwer een merk wagens kan aanbieden met lagere totale kosten van eigendom („Total Cost of Ownership", of „TCO") dan die van de mededingers. Deze studie toont in het algemeen aan dat de eerste factor voor het bepalen van de totale kosten van eigendom van een voertuig de financieringskosten van de captive van de autobouwer is ([42]). Door aantrekkelijke financieringsmogelijkheden te bieden, zorgt een captive dus rechtstreeks voor lagere totale kosten van eigendom van wagens van het merk. Bovendien zijn de financieringsbehoeften bijzonder groot in de B- en C-segmenten, waarin de PSA-groep het grootste deel van zijn verkoop realiseert.

(284) In een recente studie van Moody's ([43]) van 5 februari 2013 werd de belangrijke rol van captives bevestigd door hen te kwalificeren als „sleutelelementen van de strategie van de automobielgroepen". Voorts verwacht de studie dat, in de context van de crisis en de dalende verkoop, de automobielgroepen meer geneigd zouden zijn de captives in te zetten om hun verkoop te bevorderen. Deze bijzondere context moet eveneens in acht worden genomen bij de analyse van het risico op marktverstoring door de betreffende staatssteun.

(285) Volgens het door de Franse autoriteiten overgelegde levensvatbaarheidsplan van BPF wordt de rol van de captives in de toekomst overigens versterkt wegens vier belangrijke factoren (zie overweging 116).

(286) Bijgevolg zal de overheidsgarantie een rechtstreeks effect hebben op het mededingingsgedrag van BPF en zal de reeds aanzienlijke rol ervan, volgens de markttendensen die worden beschreven in het levensvatbaarheidsplan als vermeld in overweging 285, nog worden versterkt.

(287) De Commissie merkt in dit kader op dat meerdere financiële instellingen aanwezig zijn in de Europese Unie en dat de kapitalen tussen de lidstaten circuleren.

(288) De Commissie concludeert hieruit dat de desbetreffende maatregel ook de positie van BPF ten aanzien van zijn mededingers in het handelsverkeer tussen de lidstaten kan versterken.

(289) Bijgevolg concludeert de Commissie dat deze overheidsgarantie een vorm van staatssteun is, waarvan het bruto subsidie-equivalent 486 miljoen EUR bedraagt. De rechtstreekse begunstigde van deze garantie is BPF, maar de garantie komt uiteindelijk ten goede van de hele groep, aangezien BPF de verkoop financiert van de hoofdactiviteit van de groep, met name de automobielproductie.

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

8.1.2. OVERHEIDSSTEUN AAN DE PSA-GROEP VOOR DE UITVOERING VAN HET O&O-PROJECT $50CO_2$CARS

(290) De overheidsfinancieringen ([44]) aan de PSA-groep voor de uitvoering van het O&O-project $50CO_2$Cars voldoen aan de definitie van staatssteun in de zin van artikel 107 VWEU. De Franse autoriteiten hebben onderhavige maatregel aangemeld als herstructureringssteun.

8.1.2.1. ***Over de aanwezigheid van staatsmiddelen***

(291) Deze overheidsfinancieringen komen van de begrotingsmiddelen die de Staat heeft toegewezen aan ADEME in het kader van de actie „Véhicules du futur" van het programma „Investissements d'avenir". De financiële overheidsmiddelen die Frankrijk heeft toegekend aan het $50CO_2$Cars-project zijn immers een onderdeel van het programma „Investissements d'avenir" dat is ingevoerd bij de wet tot wijziging van de begroting nr. 2010-237 van 9 maart 2010. Dit bevestigt dus dat deze maatregel van de overheid afkomstig is.

8.1.2.2. ***Over de aanwezigheid van een economisch voordeel***

(292) Aangezien de subsidie bijdraagt aan de O&O-kosten van de PSA-groep, verleent ze aan de PSA-groep een economisch voordeel.

8.1.2.3. ***Over de selectieve aard van het voordeel***

(293) De maatregel richt zich specifiek tot de ontwikkelaars van het O&O-project $50CO_2$Cars, waarvan de PSA-groep deel uitmaakt, en zou dus geen algemene reikwijdte hebben.

8.1.2.4. ***Voorwaarden voor de beïnvloeding van het handelsverkeer tussen de lidstaten en de verstoring van de mededinging***

(294) Aangezien de PSA-groep activiteiten uitvoert in de autobouwsector, d.w.z. een economische sector die open staat voor intracommunautaire handel, kan de maatregel het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloeden, de positie van de PSA-groep ten aanzien van zijn mededingers op de desbetreffende markten wijzigen en de mededinging op de interne markt vervalsen.

(295) De Commissie kan dan ook concluderen dat de financiële steun die Frankrijk verleent in de vorm van terugbetaalbare voorschotten aan de PSA-groep voor de uitvoering van het $50CO_2$Cars-project, een vorm van staatssteun is in de betekenis van artikel 107, lid 1, VWEU.

(296) Tot slot erkent de Commissie de bijzondere aard van de terugbetaalbare voorschotten als staatssteuninstrument. Dit is weliswaar een „lening" aan de PSA-groep voor de uitvoering van het $50CO_2$Cars-project, maar de terugbetaling ervan zal worden bepaald na afloop van dit O&O-project. Aangezien de kans op succes en falen van tevoren niet kan worden bepaald, kan de Commissie het bruto subsidie-equivalent van deze steun in de vorm van terugbetaalbare voorschotten niet berekenen. Bijgevolg zal de Commissie rekening houden met het meest negatieve scenario waarin niets zal worden terugbetaald, en uit voorzichtigheid de totale som van de terugbetaalbare voorschotten toevoegen aan het bedrag van de desbetreffende staatssteun.

8.2. *RECHTSGRONDSLAG VAN DE BEOORDELING*

(297) In artikel 107, leden 2 en 3, VWEU, worden afwijkingen vastgesteld van de in lid 1 van hetzelfde artikel voorgeschreven algemene onverenigbaarheid. De in artikel 107, lid 2, VWEU vastgestelde afwijkingen zijn duidelijk niet van toepassing in dit geval.

(298) De Commissie had in haar reddingsbesluit de steun voorlopig verenigbaar verklaard op basis van artikel 107, lid 3, onder b), VWEU. De Commissie was echter van mening dat de overheidsgarantie, die onmiddellijk een oplossing moest bieden voor de liquiditeitsproblemen van BPF, ook een voordeel toekende aan de PSA-groep. Deze mening wordt overigens niet betwist door de Franse autoriteiten. De Commissie heeft ook benadrukt dat de liquiditeitsproblemen van de dochterbank voortvloeien uit de structurele moeilijkheden van de groep. In deze context hebben de Franse autoriteiten zich ertoe verbonden om, overeenkomstig de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering", een herstructureringsplan voor de gehele PSA-groep in te dienen dat ook de levensvatbaarheid van BPF zou verzekeren. Overeenkomstig deze verbintenis hebben ze een levensvatbaarheidsplan voor BPF en een herstructureringsplan voor de PSA-groep aangemeld.

([44]) Deze financieringen werden oorspronkelijk aangemeld als subsidies (ten bedrage van 24,5 miljoen EUR) en terugbetaalbare voorschotten (ten bedrage van 61,4 miljoen EUR). Rekening houdend met de door de Franse autoriteiten voorgestelde compenserende maatregel (als beschreven in overweging 256 hiervoor), nemen ze ten slotte de vorm aan van terugbetaalbare voorschotten ten bedrage van 85,9 miljoen EUR.

(299) Het levensvatbaarheidsplan van BPF moet worden geanalyseerd aan de hand van onderdeel 2 van de mededeling van de Commissie betreffende het herstel van de levensvatbaarheid en de beoordeling van de herstructureringsmaatregelen in de financiële sector in de huidige crisis met inachtneming van de staatssteunregels ([45]).

(300) Voor wat het herstructureringsplan betreft, heeft de Commissie in overweging 84 van haar reddingsbesluit reeds verklaard dat dit plan moet worden onderzocht op basis van artikel 107, lid 3, onder c), VWEU, en met name de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering". Het is immers een feit dat de steun werd toegekend om de levensvatbaarheid van een onderneming op de lange termijn te herstellen en bijgevolg moet deze steun in overeenstemming zijn met de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering", die de rechtsgrondslag zullen vormen voor de beoordeling van de steun. De Commissie merkt eveneens op dat het feit dat een deel van de geplande steun in het kader van het herstructureringsplan bedoeld is voor steun aan een O&O-project, geen invloed heeft op deze conclusie. De opname van een O&O-gedeelte in een herstructureringsplan is immers aanvaardbaar op twee voorwaarden, namelijk dat de geplande activiteiten echt noodzakelijk zijn voor het herstel van de levensvatbaarheid van de onderneming en dat alle elementen van het herstructureringsplan (met inbegrip van de O&O-activiteit) voldoen aan de voorwaarden van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering".

(301) Bovendien mogen, overeenkomstig punt 21 van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering", de voorwaarden voor de verenigbaarheid van de overheidssteun aan O&O-activiteiten van een onderneming in moeilijkheden niet leiden tot een omzeiling van de beginselen van de algemene regels voor financieel gezonde ondernemingen.

(302) De Commissie merkt op dat geen enkele belanghebbende partij kritiek had op de keuze van de rechtsgrondslagen.

8.3. *DE VRAAG OF DE ONDERNEMING IN AANMERKING KOMT VOOR HERSTRUCTURERINGSSTEUN*

(303) Om herstructureringssteun te kunnen krijgen, moet de onderneming in de eerste plaats kunnen worden beschouwd als een „onderneming in moeilijkheden", als bepaald in deel 2.1 van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering".

(304) In overweging 150 van het besluit tot inleiding heeft de Commissie gezegd dat de PSA-groep in moeilijkheden verkeerde in de zin van punt 11 van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering". De typische symptomen van een onderneming in moeilijkheden zijn immers aanwezig in onderhavig geval, met name toenemende verliezen, een dalende omzet, overcapaciteit, een geringere kasstroom en een dalend marktaandeel. Bovendien blijkt voldoende uit het feit dat BPF zijn financieringsplan voor de periode 2013-2016 niet heeft kunnen uitvoeren zonder de overheidsgarantie, dat de groep niet in staat was zijn herstel met eigen middelen of met die van zijn eigenaren/aandeelhouders of op de markt verkregen kapitaal te verwezenlijken.

(305) Bijgevolg heeft de Commissie in overweging 151 van het besluit tot inleiding geconcludeerd dat de PSA-groep en, onrechtstreeks en als gevolg ervan, BPF ondernemingen in moeilijkheden zijn in de zin van 2.1 van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering".

(306) In overweging 152 van het genoemde besluit heeft de Commissie ook opgemerkt dat noch PSA, noch zijn dochteronderneming BPF pas opgerichte ondernemingen zijn en dat, voor zover de begunstigde een groep is, de moeilijkheden van de onderneming niet het gevolg zijn van „een arbitraire kostenallocatie binnen het concern". Zoals de Franse autoriteiten immers hebben aangegeven, zijn de moeilijkheden van de groep hoofdzakelijk te wijten aan specifiek aan de groep toe te schrijven redenen en aan de achteruitgang van de automobielmarkt in Europa.

(307) De Commissie is dus van mening dat de beoordeling in het besluit tot inleiding betreffende de vraag of de onderneming in aanmerking komt op basis van punten 11 en 13 van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering", niet hoeft te worden herzien. De Commissie merkt immers op dat geen enkele belanghebbende partij dit punt heeft betwist.

(308) De Commissie concludeert dat volgens haar aan de voorwaarden in deel 2.1 van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering" is voldaan.

([45]) PB C 195 van 19.8.2009, blz. 9.

8.4. *HERSTEL VAN DE LEVENSVATBAARHEID OP DE LANGE TERMIJN*

8.4.1. HERSTRUCTURERINGSPLAN VAN DE PSA-GROEP

(309) Aangezien zijn situatie bleef verslechteren, is de PSA-groep, in het kader van het plan „Rebond 2015", vanaf 2012 maatregelen beginnen te nemen om de groep opnieuw op de lange termijn levensvatbaar te helpen maken. Enkele van die maatregelen betreffen het beperken van de overcapaciteit van de groep in segment B en de geplande besparingsmaatregelen. Het plan „Rebond 2015" bestaat uit:

a) een reorganisatie van de Franse industriële basis en een verlaging van de structuurkosten. Deze maatregel, die op 12 juli 2012 werd aangekondigd, zou een impact hebben van naar raming 600 miljoen EUR. Dit project bestaat uit het stopzetten van de productie in Aulnay in 2014, de aanpassing van de industriële vestiging in Rennes, heroplevingsmaatregelen voor de vestigingen van Aulnay en Rennes en de aanpassing van de structuren van de groep;

b) een gevoelige vermindering van de CAPEX met 550 miljoen EUR vanaf 2013, nadat de hoge investeringen voor capaciteiten in Rusland, Latijns-Amerika en China afgesloten werden;

c) een optimalisering van de productiekosten als gevolg van met name de alliantie met GM voor 350 miljoen EUR, waarvan de helft afkomstig is van de eerste synergieën, met name „Aankopen", van de alliantie, en de andere helft van de actieplannen betreffende de eenheidsprijzen voor ontwikkeling en productie.

(310) In haar besluit tot inleiding heeft de Commissie het herstel van de levensvatbaarheid op twee niveaus in twijfel getrokken.

a) De Commissie was op de eerste plaats van mening dat de aannames over de marktontwikkeling veel te optimistisch zouden kunnen zijn.

b) Ten tweede wou de Commissie nagaan in welke mate het $50CO_2$Cars-project zou kunnen bijdragen aan het herstel van de levensvatbaarheid.

8.4.1.1. ***Over de gekozen aannames betreffende de marktontwikkeling***

(311) De derde belanghebbenden betwisten in hun opmerkingen niet de relevantie van het gebruik van de prognoses van IHS Global Insight over de marktontwikkeling. Fiat bevestigt in zijn opmerkingen met name dat het instituut de voornaamste bron is voor financiële prognoses voor autobouwers.

(312) De Commissie merkt op dat deze voorspellingen echter optimistischer zijn dan die van andere marktbronnen, zoals de voorspellingen van Standard&Poor's ([46]).

(313) Voor de Commissie ondersteunen de bijgewerkte prognoses van de omzet ten opzichte van het besluit tot inleiding gedeeltelijk haar toentertijd uitgedrukte twijfels over de geloofwaardigheid van de vooruitzichten die Frankrijk in de inleidende fase van het onderzoek had overgelegd. Bovendien is, ondanks de lagere omzet, de geplande CAPEX niet verminderd in de bijgewerkte prognoses, wat dus geen negatieve invloed zal hebben op de toekomstige verkoop.

(314) De eventuele afwijkingen van de neutrale prognoses moeten worden geanalyseerd aan de hand van de gevolgen die ze zouden kunnen hebben op de capaciteit van PSA om zijn activiteiten voort te zetten in een ongunstig scenario. De moeilijkheden van de groep, die hadden geleid tot de tussenkomst van de staat, hielden verband met de capaciteit van BPF om zich voldoende te herfinancieren op de markten om in staat te kunnen zijn de verkoop van voertuigen van de groep te financieren. Bovendien heeft Frankrijk de Commissie niet gemeld dat het eigen vermogen van de groep ontoereikend zou zijn, zelfs niet nadat in de jaarrekening op 31 december 2012 in de totale waarde van de activa van het automobielsegment een vermindering met 3 888 miljoen EUR werd opgetekend. Daarom moet de analyse volgens de Commissie worden toegespitst op het niveau van de industriële nettoschuld van de groep in ongunstige scenario's.

(315) Frankrijk heeft de twijfels van de Commissie over de levensvatbaarheid van de groep kunnen wegnemen door zich, als beschreven in deel 7.1 hieronder, ertoe te verbinden PSA te verplichten tot afdoende voldoende maatregelen met het oog op de aanvulling van elk eventueel tekort aan liquide middelen dat het gevolg zou zijn van een ongunstige ontwikkeling van de verkoop en dat het risico zou inhouden dat de nettoschuld van PSA van het geplande niveau afwijkt. Het niveau van de schuld […]* zou dus worden teruggebracht op ongeveer […] * miljard EUR, een niveau dat in de lijn ligt met de huidige prognoses van de analisten. Door deze verbintenis

([46]) In het verslag „For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region" van 24 april 2013 is er geen sprake van een herstel vóór 2018 van de Europese markt, met name van de volumes van 2011, terwijl IHS dergelijk herstel voorspelt vanaf 2014.

kan de groep zelf kiezen welk middel het meest is geschikt om zijn nettoschuld te stabiliseren, zoals een vermindering van de capaciteit of de verkoop van deelnemingen. De Commissie merkt bovendien op dat Frankrijk zich ertoe heeft verbonden het hele plan opnieuw aan te melden indien de corrigerende maatregelen mislukken of indien een geplande nettoschuld twee opeenvolgende jaren wordt overschreden.

(316) Op basis van de vorige overwegingen concludeert de Commissie dat haar twijfels over het herstel van de levensvatbaarheid die ze in het besluit tot inleiding had geuit, zijn weggenomen.

8.4.1.2. ***Over de bijdrage van het 50CO_2Cars-project aan het herstel van de levensvatbaarheid van de PSA-groep***

(317) In overweging 167 van het besluit tot inleiding stelde de Commissie zich vragen over de bijdrage van het 50CO_2Cars-project aan de herstructurering en het herstel van de levensvatbaarheid van de PSA-groep.

a) **Inleidende opmerking op de betwisting door Frankrijk van de in het besluit tot inleiding voorgestelde analysemethode**

(318) Uit overweging 152 hierboven blijkt dat de Franse autoriteiten de door de Commissie in het besluit tot inleiding voorgestelde methode betwist om na te gaan of het 50CO_2Cars-project bijdraagt, en in voorkomend geval in welke mate, aan het herstel van de levensvatbaarheid van PSA. Volgens Frankrijk zouden de twijfels van de Commissie na afloop van haar inleidend onderzoek berusten op de aanname dat het 50CO_2Cars-project „slechts noodzakelijk kan zijn voor het herstel van de levensvatbaarheid van de PSA-groep in de mate dat de PSA-groep door het project de opgebouwde achterstand op het gebied van O&O ten opzichte van zijn mededingers zou kunnen inhalen". Bovendien zou de methode van de Commissie steunen op een „juridisch vernieuwend" criterium, dat volgens de Franse autoriteiten niet noodzakelijk is, aangezien de andere aangehaalde argumenten hun voldoende lijken om de positieve bijdrage van het 50CO_2Cars-project aan het herstel van de levensvatbaarheid van de groep aan te tonen.

(319) De Commissie betwist dat de door haar in het besluit tot inleiding voorgestelde methode in die zin kan worden samengevat en wenst de volgende verduidelijkingen te maken.

(320) In punt 17 van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering" wordt bepaald dat „[een] herstructurering […] berust op een haalbaar, samenhangend en ingrijpend plan om de levensvatbaarheid van een onderneming op langere termijn te herstellen". Deze doelstelling van „reorganisatie en rationalisering van de activiteiten van de onderneming op efficiëntere basis" kan via verschillende soorten maatregelen worden verwezenlijkt:

— „verliesgevende activiteiten [afstoten]",

— „herstructurering van bestaande activiteiten die opnieuw concurrerend kunnen worden gemaakt",

— „diversificatie naar nieuwe en levensvatbare activiteiten".

(321) De Commissie is van mening dat deze derde zuil, met name „diversificatie", de opname van O&O-activiteiten in een herstructureringsplan het best kan rechtvaardigen. Deze rechtvaardiging berust, in voorkomend geval, op de noodzaak om de onderneming in moeilijkheden te helpen nieuwe rendabele afzetmogelijkheden te vinden door haar productie met behulp van innovatie te heroriënteren.

(322) Uit hun opmerkingen (die zijn samengevat in overweging 149 hierboven) blijkt dat de Franse autoriteiten deze analyse overigens delen en menen dat het behoud van O&O-investeringen een bedrijf in moeilijkheden „weer levensvatbaar [kan] maken op de lange termijn". Volgens de Commissie zijn de precedenten die Frankrijk in voetnoot 30 in overweging 149 hierboven aanhaalt, echter niet relevant. Er moet immers worden vastgesteld dat deze precedenten geen dossiers zijn waarin, zoals in onderhavig geval, de uitvoering van een O&O-project in het kader van het herstructureringsplan positief zou kunnen bijdragen aan het herstel van de levensvatbaarheid van een onderneming in moeilijkheden, maar eerder gevallen waarin de Commissie heeft gemeend dat de levensvatbaarheid kon worden hersteld door de lancering van nieuwe producten op basis van „bestaande" kennis (en niet op basis van O&O). Zo blijkt uit overweging 51 van het besluit tot inleiding van de Commissie van 1 december 2004 (Staatssteun — Frankrijk — Société Bull, zaak C-504/03) dat de nieuwe productlijn van servers, waarvoor een „belangrijke rol" is weggelegd qua omzetcijfer en brutomarge, steunde op een technologie van Intel en niet op een door de begunstigde van de steun ontwikkelde technologie. Zo blijkt ook uit overweging 98 van de beschikking van de Commissie van 3 juli 2001 (Staatssteun — Spanje — Babcock Wilcox España SA, zaak C-33/98) dat de technologie op basis waarvan NewCo een nieuw Spaans marktsegment kon bedienen, reeds

bestond. Tot slot ziet de Commissie de relevantie niet in van de verwijzing naar overweging 236 van haar beschikking van 18 februari 2004 (Staatssteun — Duitsland — Bankgesellschaft Berlin AG, zaak C-28/02), waaruit blijkt dat ze geweigerd heeft een definitieve beoordeling te geven over de rol van „nieuwe producten en verkoopkanalen" in het kader van het herstel van de levensvatbaarheid van de bank in moeilijkheden.

(323) De Commissie wenst te benadrukken dat deze doelstelling niet mag worden verward met de doelstelling van de bevordering van O&O en innovatie ([47]), die zeer verschillend is en die wordt ondersteund met andere soorten overheidsfinancieringen voor ondernemingen die zich niet in moeilijkheden bevinden. In dit kader moet worden verwezen naar punt 20 van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering", waarin duidelijk het volgende wordt gesteld:

> „Aangezien het bestaan zelf van een onderneming in moeilijkheden in het gedrang is, kan een dergelijke onderneming niet worden beschouwd als een passend instrument om aan de verwezenlijking van andere beleidsdoelstellingen van de overheid bij te dragen, zolang haar levensvatbaarheid niet is verzekerd. Daarom is de Commissie van mening dat, enkel wanneer aan de in de onderhavige richtsnoeren uiteengezette voorwaarden is voldaan, steun aan ondernemingen in moeilijkheden kan bijdragen tot de ontwikkeling van de economische bedrijvigheid zonder het handelsverkeer zodanig te veranderen dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad. […]".

(324) De Commissie is van mening dat een en dezelfde steun geen twee verschillende doelen doeltreffend kan dienen en dat bijgevolg elke vorm van steun door een lidstaat in het kader van een herstructureringsplan, al dan niet door deze lidstaat voorgesteld als een steun die een mogelijk positief effect kan hebben door de bevordering van O&O, moet gericht zijn op het herstel van de levensvatbaarheid van de begunstigde. De verenigbaarheid van deze steun moet worden getoetst aan deze prioritaire doelstelling.

(325) Bovendien moet de lidstaat, indien het gaat om een „investering" in O&O, aantonen dat de ondersteunde activiteiten in samenhang zijn met de rest van het herstructureringsplan (en nodig zijn voor het welslagen ervan). In punt 45 van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering" is immers het volgende bepaald:

> „De steun mag noch geheel noch gedeeltelijk worden gebruikt voor de financiering van nieuwe investeringen die voor het herstel van de levensvatbaarheid van de onderneming niet onmisbaar zijn."

(326) Om te analyseren of de O&O-activiteit waarop het 50CO_2Cars-project betrekking heeft, al dan niet een interne maatregel vormt om de levensvatbaarheid van de onderneming in moeilijkheden te verbeteren die in voorkomend geval op die manier zou kunnen worden opgenomen in het herstructureringsplan (punt 35 van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering"), voldoet de analyse die door de Commissie in overwegingen 168 tot en met 217 van het besluit tot inleiding heeft voorgesteld, helemaal aan punt 36 van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering", waarin duidelijk is bepaald dat moet worden nagegaan op basis van „de omstandigheden die tot de moeilijkheden van de onderneming hebben geleid" of de voorgestelde maatregelen passend zijn. Bijgevolg heeft de Commissie in het besluit tot inleiding achtereenvolgens onderzocht:

a) in overwegingen 168 tot en met 192, of het 50CO_2Cars-project de PSA-groep kon helpen om zijn achterstand op het gebied van O&O in te halen, een element dat de Franse autoriteiten aanhaalden in overweging 16 als één van de structurele moeilijkheden waarmee de groep te maken had;

b) in overwegingen 193 en 194, of het 50CO_2Cars-project de PSA-groep kon helpen om zijn industrieel apparaat en zijn kostenstructuur, en met name zijn arbeidskostenstructuur, te rationaliseren, twee factoren die in overweging 15 werden voorgesteld als structurele handicaps van de PSA-groep;

c) in overwegingen 208 tot en met 217, of de nieuwe mild-hybridationtechnologieën waarop het 50CO_2Cars-project betrekking heeft, een oplossing konden bieden voor de moeilijkheden van PSA, niet alleen de conjuncturele moeilijkheden (inkrimping van de Europese markt als vermeld in overweging 11 van het besluit tot inleiding), maar ook structurele moeilijkheden (uitholling van de marges als vermeld in overweging 14 van het besluit tot inleiding).

(327) Het besluit tot inleiding is dus gebaseerd op de elementen die de Franse autoriteiten tijdens de inleidende fase van het onderzoek hebben genoemd als omstandigheden die de onderneming in moeilijkheden hebben gebracht. De Commissie heeft in elk geval geen lijst opgesteld van cumulatieve en/of uitsluitende criteria om na te kunnen gaan of het 50CO_2Cars-project al dan niet was „afgestemd" op de herstructurering van de groep.

([47]) Zoals verduidelijkt in overweging 39 hiervoor, is de kaderregeling O&O&I niet van toepassing op ondernemingen in moeilijkheden, en dit overigens gedurende de volledige uitvoering van het herstructureringsplan, als is bepaald in punt 16 van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering": „Zodra een herstructurerings- of liquidatieplan waarvoor steun is gevraagd, is opgesteld en ten uitvoer wordt gelegd, wordt alle verdere steun als herstructureringssteun aangemerkt.".

(328) Er moet worden vastgesteld dat tijdens de inleidende fase van het onderzoek de Franse autoriteiten de markttendens om de verkoop van dieselvoertuigen te vervangen door benzinevoertuigen (als vermeld in overweging 210 van het besluit tot inleiding en vervolgens herhaald in overweging 147 hierboven) niet hebben aangehaald als een van de obstakels voor het herstel van de levensvatbaarheid van de PSA-groep, maar gewoon als achtergrondelement. Desondanks bestond er toch, als aangegeven in overweging 214 van het besluit tot inleiding, „volgens de marktonderzoeken van PSA, een marktkans voor betaalbare dieselvoertuigen met hybridisatiesystemen".

(329) De onderhavige formele procedure heeft hoe dan ook als doelstelling de lidstaat de mogelijkheid te bieden om alle bewijzen over te leggen die volgens hem nodig zijn om de gegrondheid van de onderzochte steun aan te tonen, en met name de omstandigheden te verduidelijken die de onderneming in moeilijkheden hebben gebracht en die hij, in voorkomend geval, zou hebben verzuimd te beschrijven in de inleidende fase. Dit is nu juist wat de Franse autoriteiten in dit geval hebben kunnen doen.

b) **Analyse van de bijdrage van het 50CO_2Cars-project aan het herstel van de levensvatbaarheid van de PSA-groep**

(330) Uit de opmerkingen van de Franse autoriteiten (die zijn samengevat in overwegingen 147 tot en met 151 hierboven) blijkt dat het 50CO_2Cars-project erop is gericht een technologie te beheersen die het verbruik en de CO_2-emissies van dieselmotoren beperkt tegen een betaalbare prijs.

i) *De structurele handicaps van de PSA-groep helpen overwinnen*

(331) De dalende tendens van de verkoop van dieselmotoren omkeren: in het besluit tot inleiding heeft de Commissie zich in overweging 211 vragen gesteld over de samenhang tussen een O&O-investering voor een hybridisatietechnologie voor dieselvoertuigen en het herstructureringsplan, terwijl volgens de onlangs vastgestelde (en voor de komende jaren voorspelde) markttendens eerder benzinemotoren zouden worden verkocht dan dieselmotoren.

(332) Op dit punt blijkt uit de rechtvaardigingen die Frankrijk vermeldt in overweging 148 dat, gezien de huidige structuur van de productie van de PSA-groep (voornamelijk gericht op dieselvoertuigen, die goed zijn voor [60-80]* % van de verkoop in Europa in 2012), een strategie om de tendens van vervanging van dieselvoertuigen door benzinevoertuigen te ondergaan in plaats van erin mee te gaan, op korte/middellange termijn minder relevant kan zijn voor het herstel van de levensvatbaarheid van de groep. Volgens de Commissie, in haar opmerkingen in overweging 203, erkent de autobouwer Toyota in dit kader dat er een markt kan bestaan voor hybride dieselvoertuigen maar dat de verkoop wegens de relatieve meerkosten van de dieseltechnologie lager zou zijn dan die van hybride benzinevoertuigen. In dit perspectief zou de ontwikkeling van een „betaalbare" oplossing voor hybride dieselvoertuigen via het 50CO_2Cars-project, na de uitvoering van het project, de uitholling van de verkoop van dieselvoertuigen die de PSA-groep momenteel treft, helpen tegengaan. Op langere termijn, en indien, de tendensen die zich tot hiertoe aftekenen, zich overeenkomstig de prognoses van Toyota verder ontwikkelen (waardoor de verkoop van hybride benzinevoertuigen belangrijker blijft dan de verkoop van hybride dieselvoertuigen), kunnen de belangrijkste onderdelen van het hybridisatiesysteem 50CO_2Cars worden aangepast aan de basisstructuren van benzinemotoren (zie overweging 50 van het besluit tot inleiding).

(333) Bijgevolg deelt de Commissie de mening van de Franse autoriteiten, namelijk dat de PSA-strategie om een technologie te ontwikkelen die het milieu-imago kan herstellen en die ervoor zorgt dat dieselmotoren op economisch gebied even aantrekkelijk blijven bij met name de Europese consumenten, de rendabiliteit van het industriële apparaat van de PSA-groep op korte/middellange termijn kan verbeteren en dus kan bijdragen aan het herstel van de levensvatbaarheid door de uitvoering van het herstructureringsplan.

(334) De opgebouwde achterstand op het gebied van O&O inhalen: hoewel de Franse autoriteiten de relevantie van dit criterium betwisten, blijkt uit overweging 152, onder c), dat met het 50CO_2Cars-project een achterstand kan worden ingehaald die de groep op het gebied van O&O heeft opgebouwd, met name voor wat betreft de productiviteit van de uitgevoerde technologische-innovatieactiviteiten (het delen van middelen binnen een onderzoeksconsortium dat onder de bescherming van ADEME staat), de standaardisering van bepaalde auto-onderdelen (voornamelijk de aandrijflijn), de technologieën voor het beperken van het verbruik/de emissies van dieselmotoren en de DCT-transmissies. Deze inspanningen moeten de hybridisatiesystemen „betaalbaarder" maken voor de consumenten via de standaardisering en optimalisatie van de architectuur van de hybride aandrijflijn op het gebied van energierendement en productiekosten.

(335) GM wijst in overweging 184 hierboven op de veralgemening van technologische projecten van autobouwers om de emissies van gassen te beperken, en Fiat bevestigt in overweging 189 hierboven dat de normen voor CO_2-emissies in de Europese regelgeving die zijn vastgesteld, voor elke autobouwer een uitdaging vormen. Toyota is op zijn beurt ook van mening dat de ontwikkeling van milieutechnologieën voor autobouwers een sleutelfactor zal zijn in de verkoop (zie overweging 203 hierboven). In deze context van „technologische overvloed" op het gebied van het beperken van het verbruik/de CO_2-emissies, en zonder te vergeten dat moeilijk kan worden voorspeld wat de toekomstige verkoopsuccessen van de momenteel uitgevoerde onderzoeken zullen zijn, is de

Commissie van mening dat het behoud door een autobouwer in moeilijkheden van een bepaald niveau van technologische ambitie een waarborg voor het succes van zijn herstructurering is. De opbouw van achterstand op het gebied van O&O kan daarentegen zwaar wegen op de reboundvooruitzichten van zijn verkoop op korte/middellange termijn, en dus op zijn kansen op herstel van de levensvatbaarheid.

(336) Op basis van alle voorafgaande elementen concludeert de Commissie dat het 50CO_2Cars-project bepaalde structurele handicaps waaraan de PSA-groep lijdt, kan rechtzetten.

ii) *Het industrieel apparaat aanpassen aan mild-hybridation*

(337) In haar besluit tot inleiding heeft de Commissie zich afgevraagd of de geplande middelen voor de ontwikkeling van een mild-hybridationtechnologie in samenhang waren met de geplande rationalisering van de capaciteiten in de rest van het herstructureringsplan.

(338) Uit overweging 154 hierboven blijkt dat de industriële investeringen die nodig zijn om het 50CO_2Cars-project uit te voeren, en met name de aanpassing van de productiecapaciteiten aan de nieuwe dieselmotoren en hybridisatiesystemen, beperkt in omvang zullen zijn ten opzichte van de totale geplande investeringen over de looptijd van het herstructureringsplan. Hun financieel effect is bovendien opgenomen in de cijfers die de Franse autoriteiten hebben verstrekt. Tot slot is de Commissie, wat transmissies betreft, zoals de Franse autoriteiten van mening dat de internalisering van een momenteel aan Japanse leveranciers uitbestede productie in het geval van welslagen van het 50CO_2Cars-project aan het herstel van de levensvatbaarheid van PSA zal bijdragen, omdat hierdoor de marges van de autobouwer worden hersteld en de autobouwer niet langer afhankelijk zal zijn van logistieke kosten en wisselkoersrisico's.

(339) Op basis van deze elementen concludeert de Commissie dat de aanpassing van het industrieel apparaat van PSA aan mild-hybridation in samenhang is met de herstructurering en het herstel van de levensvatbaarheid van de groep.

iii) *De onderneming heroriënteren naar nieuwe, rendabele activiteiten*

(340) Fiat heeft in zijn opmerkingen (die zijn samengevat in overweging 189 hierboven) in wezen aangegeven dat de motor waarop het 50CO_2Cars-project betrekking heeft, technisch „uitvoerbaar" lijkt maar dat daardoor de eenheidskosten van uitgeruste voertuigen zouden kunnen toenemen, waardoor de grootschalige verspreiding van de ontwikkelde technologie economisch onmogelijk zou zijn.

(341) Op dit punt merkt de Commissie inderdaad op dat de momenteel hoge prijs van de full-hybrid-technologieën verklaart waarom deze slechts worden toegepast in de hogere marktsegmenten (de premiumvoertuigen). De geplande strategie en de O&O-inspanningen die PSA en zijn partners leveren, zijn net bedoeld om een hybridisatietechnologie te vinden met een betere verhouding kosten/prestaties dan de momenteel beschikbare oplossingen: terugdringen van CO_2-emissies met [10-20]* % ten opzichte van een gelijkwaardig niet-hybride voertuig aan een kostprijs die [70-80]* % lager is dan die van de HY425-oplossing.

(342) In overweging 216 van het besluit tot inleiding heeft de Commissie echter betreurd niet in staat te zijn om het effect van de nieuwe mild-hybridation-technologieën op de verkoop en de rendabiliteit van de PSA-groep te beoordelen. Zij heeft ook aangegeven financiële indicatoren te willen ontvangen waarmee de relevantie van dit soort investeringen in O&O doorgaans kan worden geanalyseerd, alsook een analyse van de risico's die de rendabiliteit van het project ongunstig kunnen beïnvloeden.

(343) Blijkens overweging 150 hierboven zou PSA in het kader van het herstructureringsplan zonder specifieke staatssteun voor het 50CO_2Cars-project, gedwongen zijn geweest een „contrafeitelijk" project op te starten om zijn O&O-investeringen tot een minimum te beperken en te blijven voldoen aan de regelgevende ontwikkelingen

op het gebied van CO_2-emissies. De financiële indicator die de Franse autoriteiten in tabel 15 van overweging 155, onder b), hebben verstrekt, is een contante „differentiële" nettowaarde, die, in tegenstelling tot de contante „standaard"-nettowaarde (die overeenstemt met de contante waarde van de som van de positieve en negatieve cashflows als gevolg van een investering), niet toelaat de intrinsieke rendabiliteit van de investering te beoordelen, maar wel het verschil in rendabiliteit tussen twee investeringen, in dit geval het 50CO_2Cars-project (met of zonder staatssteun) en het „contrafeitelijke" project.

(344) Overwegende dat, ongeacht het in aanmerking genomen disconteringspercentage (respectievelijk [10-13]* % of [13-15]* %), het contrafeitelijke project altijd een hogere contante nettowaarde heeft dan die van het 50CO_2Cars-project zonder steun (tussen [60-100]* miljoen EUR voor eDCT, tussen [20-70]* miljoen EUR voor de krukaszijde van de motor), besluiten de Franse autoriteiten dat zonder de steun de onderneming spontaan zou hebben gekozen voor het alternatieve project in plaats van het 50CO_2Cars-project. De Commissie betwist echter de geldigheid van deze redenering en stelt dat het logisch zou zijn te redeneren dat met een disconteringspercentage van [13-15]* %, dat volgens de Franse autoriteiten het best de huidige „grondslagen" van de financieringsvoorwaarden van de onderneming weergeeft, ook al blijkt het percentage van [10-13]* % het meest gebruikte om de rendabiliteit van zijn investeringen te beoordelen, PSA ook eerder vrijwillig zou hebben gekozen voor het contrafeitelijke project dan voor het 50CO_2Cars-project, in zoverre de relatieve rendabiliteit van twee van zijn onderdelen hoger zou zijn: [50-60]* miljoen EUR voor eDCT en [20-30]* miljoen voor de krukaszijde van de motor.

(345) De Commissie concludeert dat:

a) enerzijds de conclusies die kunnen worden genomen op basis van de voorgestelde „differentiële" indicator, veel te afhankelijk zijn van ad-hocaannames over het disconteringspercentage dat wordt gebruikt om de contante „differentiële" nettowaarde te berekenen;

b) anderzijds door de structuur van deze indicator het algemene economische effect van het 50CO_2Cars-project op de verkoop en de financiële prognoses van de groep niet kan worden geëvalueerd, maar dat slechts het behaalde rendement (respectievelijk de gedragen last) door het uitvoeren van het 50CO_2Cars-project progressief kan worden vergeleken met wat door het contrafeitelijke project, voor slechts twee onderdelen, had kunnen worden bereikt.

(346) Met de door Frankrijk verstrekte financiële indicatoren kan dus geen rekening worden gehouden met de effecten van het „systeem" van mild-hybridation waarop het 50CO_2Cars-project betrekking heeft. De Commissie stelt vast dat, in tegenstelling tot het contrafeitelijke project, enerzijds het 50CO_2Cars-project meerdere structurele handicaps waaraan de PSA-groep momenteel lijdt, helpt recht te zetten: de groep kan dankzij het project zijn situatie op het gebied van standaardisering van onderdelen verbeteren en kan de achterstand inhalen die de groep inzake O&O op bepaalde gebieden had opgebouwd. Het contrafeitelijke project heeft door zijn beperkte reikwijdte deze ambitie niet. Voorts zouden de geplande progressieve ontwikkelingen in het contrafeitelijke project, die slechts tot doel hebben te kunnen voldoen aan de regelgevende normen inzake CO_2-emissies, wellicht ontoereikend zijn om de uitholling van de verkoop van dieselvoertuigen waarmee de groep te maken heeft, doeltreffend tegen te gaan. Ten slotte, heeft de Commissie voor de evaluatie van de samenhang tussen de middelen die nodig zijn om elk project uit te voeren en de rest van het herstructureringsplan de totale kosten van het 50CO_2Cars-project (namelijk [300-400]* miljoen EUR volgens tabel 4 in overweging 41 hierboven) vergeleken met de meerkosten en industriële risico's die het contrafeitelijke project zou teweegbrengen: het mogelijke margeverlies door dit fenomeen is niet te verwaarlozen en wordt in overweging 148 hierboven geraamd op [500-700]* miljoen EUR.

(347) De Commissie concludeert dat, in tegenstelling tot de geplande progressieve verbeteringen in het contrafeitelijke project, de technologische doorbraak door het 50CO_2Cars-project, PSA tegen 2020 in geval van welslagen groeipotentieel kan bieden doordat de groep de mogelijkheid wordt geboden tot „diversificatie naar nieuwe en levensvatbare activiteiten". Het 50CO_2Cars-project draagt aan het herstel van de levensvatbaarheid van de groep bijgevolg beter bij dan het contrafeitelijke project zou hebben gedaan.

iv) *Deelconclusie over de bijdrage van het 50CO_2Cars-project aan de herstructurering van de PSA-groep*

(348) Uit de voorgaande analyse blijkt dat het 50CO_2Cars-project, als onderdeel van het herstructureringsplan, een positieve bijdrage levert aan het herstel van de levensvatbaarheid van de PSA-groep: de aanpassing van zijn industrieel apparaat waartoe de uitvoering van het project noopt, is in overeenstemming met de strategie en de beschikbare middelen voor de herstructurering en in geval van welslagen zal het project niet alleen bijdragen tot een correctie van de effecten van de structurele moeilijkheden van de onderneming (sterke gevoeligheid voor de ontwikkelingen op het gebied van de verkoop van dieselvoertuigen in Europa en achterstand op bepaalde O&O-gebieden), maar ook tot een diversificatie van de productie van de groep naar „nieuwe en levensvatbare activiteiten", wat de groep groeipotentieel biedt tegen 2020.

8.4.2. LEVENSVATBAARHEIDSPLAN VAN BPF

(349) In het besluit tot inleiding heeft Commissie vastgesteld dat de moeilijkheden van BPF voortvloeien uit de onderlinge afhankelijkheid met de PSA-groep, waardoor de bank, ondanks de goedkeuring van de reddingssteun, op 14 februari 2013 van S&P een verlaging van de financiële rating heeft gekregen naar BB+, een speculatieve rating (non-investment grade).

(350) In hun opmerkingen op het besluit tot inleiding hebben de Franse autoriteiten naar het oordeel van de Commissie de twijfels weggenomen die zij had over de toename van de balans en het percentage dubieuze vorderingen van BPF.

(351) De Commissie blijft dus bij de conclusie waartoe zij in het besluit tot inleiding was gekomen en die door geen enkele belanghebbende partij werd betwist, namelijk dat het probleem van BPF een liquiditeitsprobleem is dat uitsluitend het gevolg is van zijn banden met de PSA-groep. Aangezien de twijfels over het herstel van de levensvatbaarheid van de groep zijn weggenomen, kan worden aangenomen dat dit ook geldt voor het levensvatbaarheidsplan van BPF.

8.5. *PREVENTIE VAN EXCESSIEVE VERVALSING VAN DE MEDEDINGING*

8.5.1. ANALYSE VAN DE NOODZAAK VAN COMPENSERENDE MAATREGELEN

(352) Wil de herstructureringssteun door de Commissie worden goedgekeurd, dan moeten volgens punt 38 van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering" compenserende maatregelen worden genomen om de negatieve effecten te beperken die de steun heeft op de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt,. Anders wordt de steun als „schadelijk voor het gemeenschappelijk belang" aangemerkt en als onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt verklaard. Deze voorwaarde wordt vaak in de praktijk omgezet door middel van een beperking van de aanwezigheid van de onderneming op haar markt of markten na afloop van de herstructureringsperiode.

(353) Ter herinnering, de Franse autoriteiten hadden oorspronkelijk de volgende compenserende maatregelen voorgesteld: aanvullende beperkingen van de CAPEX (capital expenditures), overdracht van capaciteiten van de Sevelnord-fabriek aan een mededinger, stopzetting van de ontwikkeling en productie van de plug-in hybridetechnologie en een maatregel tot vaststelling van een maximale penetratiegraad van BPF.

(354) In het besluit tot inleiding had de Commissie haar twijfels uitgedrukt over de kwalificering van bepaalde van deze maatregelen als compenserende maatregelen, of over de toereikendheid ervan wegens hun uitvoeringsvoorwaarden.

(355) Nu onderhavige formele onderzoeksprocedure is afgerond, is de Commissie van mening dat de maatregelen in deel 2.4.5 hierboven, althans die welke door PSA reeds zijn genomen en uitgevoerd vóór de aanmelding van het herstructureringsplan, niet kunnen worden aangemerkt als „compenserende maatregelen" in de zin van punten 38 e.v. en overeenkomstig de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering", maar eerder als strategische keuzes „die in ieder geval nodig zijn om de levensvatbaarheid van de groep te herstellen".

(356) In hun nota van 23 juli 2013 hebben de Franse autoriteiten echter besloten alle op 12 maart 2013 aangemelde compenserende maatregelen in te trekken, met uitzondering van de maatregel tot vaststelling van een maximale penetratiegraad van BPF, die is gewijzigd zoals omschreven in deel 8.5.2 hierboven.

(357) De Commissie neemt bijgevolg akte van deze intrekking en is van mening dat zij zich in dit kader niet hoeft uit te spreken over de volgende maatregelen:

a) aanvullende beperkingen van de CAPEX (capital expenditures), en met name de stopzetting van de productie van de modellen Citroën 6 — Peugeot 607, de stopzetting en niet-vernieuwing van het model Bipper/Nemo en de stopzetting van de productie van dieselmotoren van meer dan 2 liter,

b) overdracht van capaciteiten van de Sevelnord-fabriek aan een mededinger, en

c) stopzetting van de ontwikkeling en productie van de plug-in hybridetechnologie.

(358) De Commissie zal haar analyse van „compenserende maatregelen" dus beperken tot het voorstel van de Franse autoriteiten om, vertrekkende van een ondergrens van [26-29]* %, een mechanisme in te stellen voor de toename van de garantiekosten in functie van de penetratiegraad van BPF.

8.5.2. MECHANISME VOOR DE TOENAME VAN DE KOSTEN VAN DE OVERHEIDSGARANTIE IN FUNCTIE VAN DE PENETRATIEGRAAD VAN BPF

(359) In haar besluit tot inleiding merkte de Commissie op dat de beperking van de penetratiegraad een passende maatregel leek om het effect van de financieringssteun aan BPF op de verkoop van PSA-voertuigen te beperken. De Commissie had echter twijfels over het reële effect van deze maatregel wegens de uitvoeringsvoorwaarden ervan. PSA stelde immers voor om voor het jaar 2013 voor elk Europees land de graad H2 2012 vermeerderd met een flexibiliteitsniveau van +1, ofwel een maximumgraad van 33,4 %, niet te overschrijden. Deze grens leek echter reeds de voorspelbare stijging over het jaar 2013 te bevatten, aangezien de graad in 2012 29,8 % was. Daarnaast stelden de Franse autoriteiten voor de jaren 2014 en 2015 voor om de penetratiegraad van het voorbije jaar voor alle G10-landen van BPF samen te voegen, aangepast met de variatie van de penetratiegraden van de vergelijkbare banken die PSA heeft opgesomd (captives van Renault, Ford, BMW, VW en Daimler) en met de vaststelling van een ondergrens voor de graad. Deze verandering zou een zekere flexibiliteit voor PSA hebben teweeggebracht, waardoor deze maatregel minder belastend en dus minder doeltreffend zou kunnen zijn.

(360) Er bleven echter vragen bestaan over de identiteit van de vergelijkbare banken die PSA heeft voorgesteld (momenteel slechts de penetratiegraden van de captives van Renault en Volkswagen, terwijl ook andere autobouwers zoals Ford en Fiat naaste mededingers zijn). Aangezien de penetratiegraad van land tot land zeer verschillend is, had BPF zijn leencapaciteiten kunnen concentreren op de segmenten waarin hij het meest aanwezig is, en op die manier een agressieve handelsstrategie tegenover de mededingers kunnen ontwikkelen.

(361) De Franse autoriteiten hebben op de argumenten van de Commissie geantwoord in hun opmerkingen op het besluit tot inleiding (zie overweging 173). Ze gaan met name ermee akkoord om hun in aanmerking genomen vergelijkbare captives uit te breiden met de captives van Fiat en Ford. Voor de rest hebben ze de beginselen van het in de aanmelding voorgestelde mechanisme behouden. Wat de gedetailleerde opsplitsing van de penetratiegraden betreft zijn zij van mening dat geen enkele autobouwer zijn penetratiegraden per segment meedeelt. Voor wat de flexibiliteit van het mechanisme betreft, zijn ze van mening dat deze flexibiliteit onontbeerlijk is voor BPF om zich aan te passen aan de voorspelbare marktontwikkeling, en dat deze maatregel hierdoor niet minder doeltreffend en belastend wordt. De Commissie neemt akte van de opmerking van de Franse autoriteiten over de mogelijke flexibiliteit ten gevolge van het gebruik van een totale penetratiegraad voor de aan BPF opgelegde compenserende maatregel: uit overweging 177 hierboven blijkt dat […]* % van de door BPF toegekende financieringen betrekking zou hebben op de segmenten B en C en de volgende vijf landen: Frankrijk, Groot-Brittannië, Duitsland, Spanje en Italië. Gezien deze cijfers is de Commissie van mening dat het risico dat de compenserende maatregel ondoeltreffend zou zijn wegens een te grote toegestane flexibiliteit door het gebruik van een totale penetratiegraad, kan worden uitgesloten.

(362) Ter inleiding merkt de Commissie op dat, volgens de Franse autoriteiten, de compenserende maatregel betreffende de penetratiegraad „de meest gerichte compenserende maatregel is, die de mogelijke vervalsing van de mededinging als rechtstreeks gevolg van de steun in de vorm van een garantie ten gunste van BPF het best herstelt. Dankzij dergelijke maatregel kan immers op een passende manier een duidelijk verband tot stand worden gebracht tussen de gevolgen van de toekenning van de overheidsgarantie op de activiteiten van de PSA-bank en de verkoop van voertuigen ([48])".

(363) Voorts merkt de Commissie op dat alle autobouwers in hun opmerkingen hebben bevestigd dat een captive een belangrijke rol speelt in de financiering van de autoverkoop. Toyota benadrukt dat door een captive de getrouwheid van klanten van een merk met ongeveer 15 % kan worden verhoogd en dat de penetratiegraad groter is in de segmenten van kleine modellen. Fiat is van mening dat de captives van autobouwers uiterst doeltreffende verkoop- en marketinginstrumenten zijn. Fiat deelt de mening van Toyota over de rol van captives in het versterken van de getrouwheid van klanten en voegt eraan toe dat zij ook een belangrijke rol spelen in de ondersteuning van het verkoopproces omdat ze de „klassieke" financiële instellingen vervangen die niet langer dergelijke leningen verstrekken. Fiat is van mening dat de overheidsgarantie aan BPF dus een rechtstreeks, onmiddellijk en zeer negatief effect zal hebben op de mededingers van de PSA-groep.

(364) Aangezien de belanghebbende partijen het unaniem eens zijn over de centrale rol van een captive in de financiering van de verkoop van autobouwers en de rechtstreekse, bijzonder negatieve gevolgen van de toekenning van de garantie aan BPF op de mededinging, oordeelt de Commissie dat hiermee de relevantie wordt bevestigd van de maatregel die voorziet in een beperking voor BPF van zijn mogelijkheid om de overheidsgarantie te gebruiken om zijn financieringscapaciteit onrechtmatig te versterken ten nadele van de captives van zijn mededingers die geen staatssteun krijgen.

(365) De Franse autoriteiten hebben zich in hun verbintenisbrief van 23 juli 2013 ertoe verbonden de in deel 7.2 hierboven beschreven wijzigingen door te voeren om de vervalsing van de mededinging als gevolg van de overheidsgarantie aan BPF te compenseren.

([48]) Overweging 234 van de opmerkingen.

(366) Om de mogelijke effecten van de vervalsing van de mededinging als gevolg van de garantie te beperken, maar ook om BPF een bepaalde flexibiliteit te geven om te antwoorden op de mogelijke marktontwikkelingen, neemt de voorgestelde verbintenis de vorm aan van een aanvullende garantievergoeding in functie van de penetratiegraad van BPF. Het beginsel van deze verbintenis is dat de garantievergoeding wordt verhoogd wanneer BPF voor alle G10-landen samen de ondergrens van de penetratiegraad van [26-29]* % overschrijdt. De Commissie merkt enerzijds op dat deze tien landen (België, Duitsland, Frankrijk, Groot-Brittannië, Italië, Nederland, Oostenrijk, Portugal, Spanje en Zwitserland) de meest representatieve indicator van alle beschikbare indicatoren op de Europese markt blijken te zijn ([49]). Bovendien blijkt dit mechanisme geschikt als compenserende maatregel (die elke vorm van vervalsing van de mededinging moet beperken) en om het herstel van de levensvatbaarheid te verzekeren. Door een stijging van de penetratiegraad te koppelen aan een toename van de garantievergoeding, zal de capaciteit van BPF om dankzij de garantie bijzonder aantrekkelijke financieringsvoorwaarden te bieden immers beperkt zijn tot wat nodig is om zijn levensvatbaarheid te verzekeren en tegelijk de vervalsing van de mededinging te beperken. De groep zal geen vergoeding betalen die hoger is dan wat hij met zijn kapitaal kan financieren, want hij zal de mogelijkheid hebben om de penetratiegraad te handhaven op een bepaald niveau dat overeenkomt met een bepaald vergoedingsniveau. De vergoeding zal toenemen met de penetratiegraad tot 491 basispunten (geraamd marktpercentage). Grafiek 2 hieronder illustreert het verband tussen de garantievergoeding en de penetratiegraad van PSA (zie tabel 17 in overweging 250 hierboven voor de exacte cijfers).

Grafiek 2

Verband tussen de garantievergoeding (in basispunten) en de penetratiegraad in G10 (%)

[…]*

(367) Voor de analyse van het effect van deze maatregel moet onder andere rekening worden gehouden met de theoretische penetratiegraad die PSA had kunnen behalen zonder de steun (hierna „de contrafeitelijke penetratiegraad" genoemd). De Commissie herinnert er immers aan dat, zonder de overheidsgarantie, de slechtere rating van BPF en de vermindering van zijn financieringscapaciteit zouden hebben geleid tot een daarmee verband houdende vermindering van leningverstrekkingen, die op hun beurt zou hebben geleid tot een daling van de autoverkoop met [5-20] % ([50]). Zo zou de omzet van het automobielsegment van PSA, die wordt gerealiseerd dankzij de financieringen van de captive, volgens de Franse autoriteiten [6 000-7 000]* miljoen EUR zonder steun bedragen, en [35 000-40 000]* miljoen EUR met steun (met inachtneming van een voorspelbare daling van de verkoop van [10-20] %). Deze cijfers geven dus aan dat de theoretische penetratiegraad van BPF ongeveer [15-20]* % zou zijn geweest. Met andere woorden, indien BPF geen overheidsgarantie had ontvangen, zou zijn financieringscapaciteit in die mate zijn gedaald dat dit had geleid tot een aanzienlijke daling van zijn penetratiegraad. Daarnaast zou ook de verkoop zijn gedaald, gezien de centrale rol van captives in de autoverkoop. Volgens de Franse autoriteiten zou de levensvatbaarheid door een dergelijke daling niet kunnen worden hersteld en zou PSA in een vicieuze cirkel terechtkomen van herhaalde dalingen van zijn rating en die van BPF, die op hun beurt zouden leiden tot bijkomende verliezen voor de groep.

(368) Met deze contrafeitelijke penetratiegraad kan ter indicatie de ondergrens worden gekwantificeerd die moet worden gebruikt om de omvang van de compenserende maatregel te beoordelen. Dit minimum zou hoger moeten liggen dan de geraamde theoretische graad van [15-20]* %. De ondergrens van de penetratiegraad zou ook onder de huidige penetratiegraad ([29-31]* % voor de G10 in 2012) moeten liggen. Elke compenserende maatregel beoogt immers het effect van staatssteun op de mededingers van de begunstigde onderneming te beperken. De overheidsgarantie laat BPF al het huidige niveau van zijn penetratiegraad handhaven (zoals blijkt uit de contrafeitelijke penetratiegraad). Daarom zou elke compenserende maatregel in de vorm van een aanvullende vergoeding al van toepassing moeten zijn op de huidige penetratiegraad.

(369) Bijgevolg wordt, gezien de penetratiegraad van [29-31]* %, de ondergrens van [15-20]* % als hiervoor beschreven, de mogelijke positieve ontwikkelingen die door de Franse autoriteiten zijn beschreven en het belang van de financieringsrol van de captives voor de autoverkoop, de verbintenis tot verhoging van de overheidsgarantie vanaf [26-29]* % ([51]) beschouwd als een passende maatregel om de vervalsing van de mededinging te beperken. Gezien de huidige penetratiegraad impliceert de verbintenis immers dat BPF de garantievergoeding al

([49]) De G5-indicator, die is vervat in de G10-indicator, bestrijkt reeds, zoals eerder gezegd in overweging 361 hierboven, […]* % van de door BPF toegekende financieringen.

([50]) Nota van de Franse autoriteiten van 7 december 2012: contrafeitelijk scenario — voorlopige effecten op de PSA-groep.

([51]) Er dient ook te worden opgemerkt dat deze penetratiegraad van [26-29]* % gevoelig lager ligt dan de oorspronkelijke, door de Franse autoriteiten voorgestelde penetratiegraad in de eerste versie van de compenserende maatregel, met name 33,4 %, zoals is weergegeven in tabel 7 van overweging 102.

zou moeten verhogen met ongeveer [40-50]* basispunten (wat erop neerkomt dat de overheidsgarantie zou worden vergoed op ongeveer [300-310]* basispunten in plaats van 260 basispunten als vastgesteld in het oorspronkelijke met de Staat gesloten protocol). Indien BPF deze penetratiegraad wenst te verhogen, zal de vergoeding volgens tabel 17 van overweging 250 hierboven verhoudingsgewijs stijgen ([52]). Indien deze penetratiegraad afneemt, zal de aanvullende vergoeding op dezelfde manier afnemen ([53]). Bijgevolg leidt de verbintenis tot een onmiddellijke toename van de garantiekosten voor BPF, kosten die zullen toenemen naarmate het aandeel PSA-voertuigen dat door BPF wordt gefinancierd in het totaal van zijn verkoop toeneemt.

(370) De Commissie is dus van mening dat deze maatregel de buitensporige vervalsing van de mededinging in de zin van punten 38 tot en met 40 van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering" kan compenseren.

(371) Tot slot is de Commissie, ondanks de structurele overcapaciteit waaronder de Europese automobielsector lijkt te lijden, van mening dat een aanvullende vermindering van de productiecapaciteit van de PSA-groep in onderhavig geval niet de beste oplossing zou zijn:

a) enerzijds was, zoals aangegeven in overweging 49 hierboven, de onderneming al akkoord gegaan met de grote structurele inspanningen in de vestigingen van Aulnay en Rennes;

b) anderzijds lijkt het beter, zoals uitgelegd in overweging 315 hierboven, en indien in de toekomst nieuwe herstructureringsinspanningen nodig zouden zijn, PSA een zekere strategische manoeuvreerruimte te laten voor de keuze van de middelen om zijn economische situatie in evenwicht te brengen, want een aanvullende vermindering van de capaciteiten is slechts één van de denkbare middelen om dit te bereiken.

8.5.3. VERBINTENIS BETREFFENDE DE MARGE VAN DE FINANCIERINGEN AAN DE DEALERS

(372) De Commissie merkt ook op dat de Franse autoriteiten zich ertoe hebben verbonden dat PSA over de volledige looptijd van het herstructureringsplan de gemiddelde jaarlijkse handelsmarge van de financieringen aan dealers van zijn netwerk niet onder de op 30 juni 2013 vastgestelde gemiddelde jaarlijkse handelsmarge over de twaalf laatste maanden zal brengen.

(373) De Commissie is van mening dat deze verbintenis geen afbreuk doet aan de dwingende aard van de beperking van de penetratiegraad van BPF. Door de gemiddelde handelsmarge voor dealers op het niveau te houden dat er zonder de steun zou zijn geweest, zal BPF de garantie immers niet kunnen gebruiken om een agressief handelsbeleid te voeren ten aanzien van zijn dealers.

8.5.4. OMVORMING VAN DE OORSPRONKELIJK GEPLANDE SUBSIDIES VOOR DE UITVOERING VAN HET $50CO_2$CARS-PROJECT IN TERUGBETAALBARE VOORSCHOTTEN

(374) Om ervoor te zorgen dat de middelen van de overheid om de technologische bekwaamheden van de autobouwer in moeilijkheden te behouden, evenredig blijven, acht de Commissie het noodzakelijk dat:

a) de in het kader van het herstructureringsplan uitgevoerde O&O-activiteiten niet van die omvang zijn dat hierdoor een risico op „crowding-out", als aangehaald door de Commissie in overweging 243 van het besluit tot inleiding, ontstaat;

b) in het geval van een verbetering van de situatie, een aanzienlijk deel van de overheidsmiddelen die ter beschikking van de autobouwer werden gesteld om zijn competentieniveau op de „technologische grens" te houden, wordt terugbetaald aan de steun verlenende autoriteit ingeval het O&O-project een succes wordt en de levensvatbaarheid is hersteld.

(375) Voor wat het eerste punt betreft, moet de Commissie dus nagaan of in geval van uitvoering van het $50CO_2$Cars-project de dynamische stimulansen van andere autobouwers om hun O&O-activiteiten op het gebied van hybridisatie verder te zetten, niet gevoelig (of helemaal) zouden zijn beperkt. Blijkens de opmerkingen van GM zouden de overheidsmiddelen die worden verstrekt voor de uitvoering van het $50CO_2$Cars-project, weliswaar „niet-verwaarloosbaar" zijn voor een O&O-project voor ontwikkeling van een mild-hybridationsysteem maar zouden zij toch ook niet „aanzienlijk" zijn in vergelijking met de O&O-uitgaven in de hele sector, en in elk geval onvoldoende om „een concurrerende autobouwer [te] belemmeren om een eigen O&O-programma op hetzelfde gebied te ontwikkelen" (zie overweging 184 hierboven). Fiat bevestigt op zijn beurt ook dat de technologische

([52]) Als bijvoorbeeld de penetratiegraad op [30-40]* % komt te liggen (tegenover de huidige [29-31]* %), zullen de garantiekosten toenemen met [70-80]* basispunten.

([53]) Als bijvoorbeeld de penetratiegraad op [20-30]* % komt te liggen (tegenover de huidige [29-31]* %), zullen de garantiekosten met niet meer dan [20-30]* basispunten toenemen.

vooruitgang dankzij het 50CO_2Cars-project geen toetredingsbelemmering zal vormen die de andere autobouwers zal ontmoedigen (zie overwegingen 190 en 232). Op basis van deze opmerkingen van derde partijen, kan de Commissie dus besluiten dat het risico dat het 50CO_2Cars-project een „crowding-out"-effect zal veroorzaken, in dit geval te verwaarlozen is.

(376) Voor wat het tweede punt betreft, verwijst de Commissie naar de door de Franse autoriteiten in deel 7.5 hierboven voorgestelde compenserende maatregel waarmee zij de oorspronkelijk geplande subsidies ten bedrage van 24,5 miljoen EUR willen omvormen tot terugbetaalbare voorschotten van ADEME, zodat, indien de situatie van de PSA-groep verbetert, de volledige bedragen die de Staat voor de uitvoering van O&O-activiteiten heeft voorgeschoten, zouden worden terugbetaald.

(377) De Commissie concludeert dat overheidssteun voor de uitvoering van het 50CO_2Cars-project in het kader van het herstructureringsplan niet alleen geen groot risico vormt voor de stimulansen van andere autobouwers om hun O&O-activiteiten verder uit te voeren (geen „crowding-out"-effect), maar ook evenredig blijft met de doelstelling van herstel van de levensvatbaarheid van de PSA-groep, aangezien de Franse autoriteiten zich ertoe hebben verbonden dat, indien de situatie van de groep verbetert, de door de overheid voorgeschoten sommen ter ondersteuning van de uitvoering van het 50CO_2Cars-project, worden terugbetaald, en met name de volledige contante waarde ervan, aan de steun verlenende autoriteit (zie overweging 256 hierboven).

8.5.5. VERBINTENIS OM AF TE ZIEN VAN DEELNEMINGEN

(378) De Commissie merkt ten slotte op dat de Franse autoriteiten zich ertoe hebben verbonden ervoor te zorgen dat PSA geen deelnemingen verwerft in andere ondernemingen of activa van ondernemingen op een andere manier verwerft, overeenkomstig de in overwegingen 251 en volgende gestelde voorwaarden, voor bedragen die hoger zijn dan 100 miljoen EUR per jaar. Als uitzondering op het algemene beginsel in overwegingen 251 en 252 hierboven zullen Faurecia en zijn dochterondernemingen deelnemingen of activa kunnen verwerven na voorafgaande goedkeuring door de Commissie, zoals bepaald in overweging 253. De Commissie zal in haar evaluatie op een positieve manier rekening houden met verwervingen die i) al dan niet rechtstreeks bijdragen aan het herstel van de levensvatbaarheid van de PSA-groep doordat ze een positief effect hebben op de verwachte rendabiliteit van de PSA-groep en ii) geen omzeiling zijn van de verplichting om de effecten van de steun te beperken tot het absolute minimum dat nodig is om de doelstellingen van het herstructureringsplan van de PSA-groep te behalen.

(379) De Commissie acht deze maatregel noodzakelijk en passend om de effecten van de toekenning van de steun op de vervalsing van de mededinging te compenseren.

8.5.6. NOODZAAK VAN EEN COMPENSERENDE MAATREGEL BETREFFENDE FMEA

(380) Een anonieme derde meent dat PSA zijn deelneming in FMEA zou moeten verkopen. De Commissie merkt op dat de opmerkingen van deze derde betrekking hebben op een klacht die momenteel door de Commissie wordt onderzocht en geen verband houdt met onderhavige procedure. In het kader van dit besluit hoeft hier niet op te worden geantwoord.

8.6. *BEPERKING VAN DE STEUN TOT HET MINIMUM: DE BIJDRAGE DIENT REËEL TE ZIJN EN MAG GEEN STEUN OMVATTEN*

(381) Voor de goedkeuring van de steun moeten, overeenkomstig punten 43 tot en met 45 van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering" het steunbedrag en de steunintensiteit tot het voor de herstructurering strikt noodzakelijke minimum worden beperkt, in samenhang met de voorhanden zijnde financiële middelen van de onderneming, van haar aandeelhouders of van het concern waarvan zij deel uitmaakt. Van de steun ontvangende ondernemingen wordt verwacht dat zij uit eigen middelen, zo nodig door de verkoop van activa die voor het voortbestaan van de onderneming niet onontbeerlijk zijn of door externe financiering tegen marktvoorwaarden, een belangrijke bijdrage aan het herstructureringsplan leveren.

(382) Zoals vermeld in overwegingen 246 en 247 van het besluit tot inleiding, herinnert de Commissie eraan dat deze verenigbaarheidsvoorwaarde niet tot bijzondere twijfels leidde. De herstructureringskosten, zoals beschreven in de aanmelding van de Franse autoriteiten, bedragen [1,3-1,8]* miljard EUR. Om zijn herstructurering te financieren, heeft PSA een programma van verkoop van activa uitgevoerd waarmee de groep 1,956 miljard EUR vrije liquide middelen heeft kunnen ophalen (een financiële nettopositie van 2,050 miljard EUR). Ter herinnering, het steunbedrag bedraagt 571,9 miljoen EUR.

(383) De Commissie is overigens van mening dat de vereiste van beperking van het steunbedrag tot het voor de uitvoering van de herstructurering strikt noodzakelijke minimum ook wordt verzekerd door de verbintenis van de Franse autoriteiten om af te zien van verwervingen, overeenkomstig de in overwegingen 251 en volgende beschreven voorwaarden. De Commissie meent immers dat door deze verbintenis wordt voorkomen dat de PSA-groep de eventueel beschikbare financiële middelen gebruikt voor andere doeleinden dan voor het herstel van de levensvatbaarheid op lange termijn.

(384) De Commissie is bijgevolg van mening dat de beoordeling in het besluit tot inleiding betreffende de naleving van de criteria in punten 43 tot en met 45 van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering" niet hoeft te worden herzien.

8.7. *EENMALIGHEIDSBEGINSEL*

(385) Overeenkomstig de punten 72 en volgende van de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering" mag herstructureringssteun slechts om de tien jaar worden toegekend.

(386) De Franse autoriteiten hebben in de aanmelding van 12 maart 2013 gepreciseerd dat de PSA-groep in de voorbije tien jaar geen herstructureringssteun heeft gekregen.

(387) Bijgevolg is voldaan aan het eenmaligheidsbeginsel in de voornoemde richtsnoeren „redding en herstructurering".

9. **CONCLUSIE**

(388) Gezien de verbintenissen die de Franse autoriteiten aangaan, kan de steun verenigbaar worden verklaard met de interne markt,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De staatssteun die Frankrijk voornemens is toe te kennen aan de groep PSA Peugeot Citroën SA in de vorm van enerzijds een overheidsgarantie voor de obligatieleningen die de Banque PSA Finances tot en met 31 december 2016 uitgeeft voor een maximum van 7 miljard EUR (voor een bruto subsidie-equivalent van 486 miljoen EUR), en anderzijds terugbetaalbare voorschotten van 85,9 miljoen EUR voor de uitvoering van het 50CO_2Cars-project, d.w.z. voor een totaal steunbedrag van 571,9 miljoen EUR, is verenigbaar met de interne markt.

De toekenning van deze staatssteun is bijgevolg geoorloofd.

Artikel 2

Dit besluit is gericht tot de Franse Republiek.

Gedaan te Brussel, 29 juli 2013.

Voor de Commissie
Joaquín ALMUNIA
Vicevoorzitter

BIJLAGE

UITVOERING EN ONAFHANKELIJKE DESKUNDIGE

1. AANSTELLING VAN EEN ONAFHANKELIJKE DESKUNDIGE

(1) De Franse autoriteiten verbinden zich ertoe dat de PSA-groep een onafhankelijke deskundige (hierna „de onafhankelijke deskundige" genoemd) belast met een nauwkeurige controle van de wijze waarop de in de verbintenisbrief van 23 juli 2013 aangegane verbintenissen tijdens de uitvoering van het herstructureringsplan, dus tot en met 31 december 2015, worden uitgevoerd.

(2) De onafhankelijke deskundige moet onafhankelijk van de PSA-groep zijn. De onafhankelijke deskundige moet in zijn functie bijvoorbeeld als investeringsbank, consultant of accountant over de nodige knowhow en kennis beschikken voor de uitoefening van zijn opdracht en mag op geen enkel moment betrokken zijn bij een belangenconflict. De onafhankelijke deskundige moet door de PSA-groep zo worden vergoed dat hij zijn taken op een doeltreffende en onafhankelijke manier kan uitvoeren.

(3) Uiterlijk vier weken na de datum van kennisgeving van het komende besluit van de Commissie in zaak SA.35611 aan de Franse autoriteiten leggen deze ter goedkeuring door de Commissie ten minste twee namen van personen of instellingen voor die in aanmerking komen voor aanstelling als onafhankelijke deskundige.

(4) De voordrachten van de Franse autoriteiten moeten voldoende gedetailleerd zijn zodat de Europese Commissie zich ervan kan vergewissen dat de onafhankelijke deskundige voldoet aan de voorwaarden van onderhavige verbintenis. De voordrachten moeten met name de volgende informatie bevatten:

a) een ontwerp van de opdracht, met daarin alle bepalingen op basis waarvan de onafhankelijke deskundige zijn taken kan volbrengen;

b) een ontwerp van een werkprogramma met daarin de wijze waarop de onafhankelijke deskundige voorstelt zijn taken te volbrengen.

(5) De Europese Commissie kan de voordrachten voor een onafhankelijke deskundige goedkeuren of verwerpen, en kan het ontwerp van de opdracht goedkeuren onder voorbehoud van wijzigingen die volgens haar nuttig zijn opdat de onafhankelijke deskundige zijn taken kan volbrengen. Indien de Europese Commissie slechts één van de door de PSA-groep voorgedragen namen goedkeurt, zal de PSA-groep de desbetreffende persoon of instelling als onafhankelijke deskundige aanstellen of zal hij het nodige doen opdat deze persoon of instelling wordt aangesteld krachtens het door de Europese Commissie goedgekeurde ontwerp van de opdracht. Indien meer dan één naam wordt goedgekeurd, kan de PSA-groep zelf de persoon of instelling kiezen die hij als onafhankelijke deskundige wenst aan te stellen. De onafhankelijke deskundige zal uiterlijk een week na de goedkeuring door de Commissie en krachtens het door de Europese Commissie goedgekeurde ontwerp van de opdracht worden aangesteld.

(6) Indien alle voordrachten van de Franse autoriteiten worden verworpen, verbinden de Franse autoriteiten zich ertoe te verzekeren dat de PSA-groep, uiterlijk twee weken na de mededeling van de Europese Commissie dat zij de eerste voordracht heeft verworpen, bij de Europese Commissie minstens twee andere personen of instellingen voordraagt volgens de door onderhavige verbintenis vastgestelde voorwaarden en procedure.

(7) Indien de Europese Commissie de nieuwe voorstellen van de Franse autoriteiten verwerpt, zal de Commissie een onafhankelijke deskundige aanstellen aan wie de PSA-groep de opdracht moet geven krachtens het door de Commissie goedgekeurde ontwerp van de opdracht.

2. TAKEN EN PLICHTEN VAN DE ONAFHANKELIJKE DESKUNDIGE

(8) De onafhankelijke deskundige moet: i) bijstand verlenen aan de Europese Commissie om te controleren of de PSA-groep aan zijn in de verbintenisbrief van 23 juli 2013 vastgelegde plichten voldoet, en ii) zijn taken vervullen, als bepaald in de genoemde verbintenisbrief van 23 juli 2013. De onafhankelijke deskundige moet zijn taken uitvoeren krachtens het werkprogramma dat door de Commissie is goedgekeurd en eventueel met haar akkoord is gewijzigd. De Europese Commissie kan, op eigen initiatief of op verzoek van de onafhankelijke deskundige of de PSA-groep, instructies geven aan de onafhankelijke deskundige. De PSA-groep kan geen instructies geven aan de onafhankelijke deskundige.

(9) De onafhankelijke deskundige heeft als taak ervoor te zorgen dat alle in de verbintenisbrief van 23 juli 2013 aangegane verplichtingen worden nageleefd en volledig worden uitgevoerd, en te verzekeren dat de PSA-groep het op 12 maart 2013 aan de Europese Commissie aangemelde herstructureringsplan uitvoert.

(10) De onafhankelijke deskundige:

a) moet aan de Europese Commissie in zijn eerste verslag een gedetailleerd werkprogramma voorstellen met daarin de manier waarop hij de naleving van de verbintenisbrief van 23 juli 2013 zal controleren;

b) moet controleren of de PSA-groep zijn herstructureringsplan volledig en correct uitvoert, en met name:

— dat hij zijn verbintenissen als vastgelegd in de brief van 23 juli 2013 en de compenserende maatregelen als beschreven in de verbintenisbrief van 23 juli 2013 uitvoert,

— dat hij de levensvatbaarheidsmaatregelen als beschreven in punt 6 van de verbintenisbrief van 23 juli 2013 uitvoert;

c) moet ervoor zorgen dat aan alle andere verbintenissen als beschreven in de brief van 23 juli 2013 wordt voldaan;

d) moet alle andere functies verrichten waarmee hij in de verbintenisbrief van 23 juli 2013 is belast;

e) moet aan de PSA-groep maatregelen voorstellen die hij nuttig acht voor de naleving van de verbintenissen als beschreven in de brief van 23 juli 2013;

f) moet rekening houden met de ontwikkelingen op het gebied van regelgeving die een effect kunnen hebben op de liquiditeit en de solvabiliteit om de ontwikkeling van de belangrijkste relevante financiële indicatoren ten aanzien van de prognoses in het herstructureringsplan van de PSA-groep te controleren;

g) moet uiterlijk dertig dagen na elke termijn van zes maanden een schriftelijk ontwerpverslag aan de Europese Commissie, de Franse autoriteiten en de PSA-groep voorstellen. De Europese Commissie, de Franse autoriteiten en de PSA-groep kunnen binnen vijf werkdagen wijzigingen voorstellen. De onafhankelijke deskundige moet, uiterlijk vijf dagen na ontvangst van de opmerkingen, een eindverslag opstellen waarin hij zo veel mogelijk en naar eigen goeddunken rekening houdt met de ontvangen opmerkingen. De onafhankelijke deskundige moet zijn verslag vervolgens naar de Europese Commissie en de Franse autoriteiten sturen. Daarna kan hij zijn verslag naar de PSA-groep sturen. Hij mag zijn verslag in geen enkel geval naar de Franse autoriteiten of de PSA-groep sturen voordat hij het naar de Europese Commissie heeft gestuurd. Indien het eindverslag van de onafhankelijke deskundige vertrouwelijke informatie bevat ten aanzien van de PSA-groep, moet de onafhankelijke deskundige aan de PSA-groep een niet-vertrouwelijke versie sturen.

In het verslag moeten in het bijzonder de stappen worden beschreven die de onafhankelijke deskundige heeft ondernomen om zijn taak te volbrengen, alsook de naleving door de PSA-groep van zijn verplichtingen die zijn bepaald in de verbintenisbrief. De Europese Commissie moet aan de hand ervan kunnen controleren of de PSA-groep wordt beheerd in overeenstemming met de verplichtingen van de verbintenisbrief van 23 juli 2013. De Europese Commissie kan, indien nodig, verduidelijken wat zij in het verslag opgenomen wenst te zien.

Naast het opstellen van deze verslagen moet de onafhankelijke deskundige de Commissie schriftelijk en onverwijld op de hoogte brengen van alle door hem vermoede tekortkomingen op het gebied van de naleving van de in de brief van 23 juli 2013 beschreven verbintenissen. Hij moet tegelijk een niet-vertrouwelijke versie van zijn brief naar de PSA-groep sturen.

3. VERPLICHTINGEN VOOR DE PSA-GROEP

(11) De PSA-groep moet overeenkomstig de regels betreffende het beroepsgeheim elke vorm van samenwerking en bijstand verlenen alsook informatie verstrekken – en zijn adviseurs daartoe verplichten – indien de onafhankelijke deskundige daar redelijkerwijs om verzoekt voor de uitvoering van zijn taken in het kader van zijn opdracht. De onafhankelijke deskundige moet onbeperkt toegang hebben tot alle informatie, documenten of archieven en moet met alle kaderleden en werknemers van de PSA-groep kunnen spreken, voor zo ver nodig voor de uitvoering van zijn taken. De PSA-groep moet in zijn bedrijfsruimten een kantoor voor de onafhankelijke deskundige inrichten en elke werknemer van de PSA-groep moet steeds bereid zijn de onafhankelijke deskundige te ontmoeten en hem de informatie te verstrekken die hij nodig heeft voor de uitvoering van zijn taken.

(12) Onder voorbehoud van instemming van de PSA-groep (die dit akkoord niet zonder reden kan weigeren of uitstellen) en op zijn kosten kan de onafhankelijke deskundige indien gewenst een beroep doen op adviseurs, met name voor juridisch advies of advies inzake bedrijfsfinanciering, indien hij dit nodig acht voor de uitvoering van zijn taken krachtens de verbintenisbrief van 23 juli 2013 en op voorwaarde dat de kosten ervan redelijk zijn. Indien de PSA-groep de inwinning van advies door de onafhankelijke deskundige weigert, kan de Commissie haar akkoord geven na de PSA-groep te hebben gehoord. Uitsluitend de onafhankelijke deskundige kan instructies geven aan deze adviseurs.

4. VERVANGING, ONTSLAG EN AANSTELLING VAN EEN NIEUWE ONAFHANKELIJKE DESKUNDIGE

(13) Indien de onafhankelijke deskundige zijn functie als beschreven in de verbintenissen in de brief van 23 juli 2013 stopzet, of om welke reden ook, zoals het ontstaan van een belangenconflict betreffende de onafhankelijke deskundige:

a) kan de Commissie, na de onafhankelijke deskundige te hebben gehoord, de PSA-groep gelasten deze te vervangen;

b) kan de PSA-groep, met akkoord van de Commissie, de onafhankelijke deskundige vervangen.

(14) Indien de onafhankelijke deskundige is ontslagen overeenkomstig deel 4 van onderhavige bijlage, kan hij worden verplicht zijn functie verder uit te oefenen totdat een nieuwe onafhankelijke deskundige is aangesteld en aan deze alle relevante informatie waarover hij beschikt, is meegedeeld. De nieuwe onafhankelijke deskundige wordt benoemd overeenkomstig de procedure in deel 1 van onderhavige bijlage.

(15) Onder voorbehoud van overweging 13 van onderhavige bijlage kan de onafhankelijke deskundige zijn functie slechts stopzetten nadat hij aan al zijn verplichtingen heeft voldaan en door de Commissie van zijn functie is ontheven. De Commissie kan echter op elk moment de aanstelling van een nieuwe onafhankelijke deskundige eisen indien later zou blijken dat niet volledig is voldaan aan de verbintenissen van de brief van 23 juli 2013.