II

(Nelegislatívne akty)

ROZHODNUTIA

ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2016/2068

z 29. júla 2013

o štátnej pomoci SA.35611 (13/C), ktorú Francúzsko plánuje poskytnúť skupine PSA Peugeot Citroën SA

[oznámené pod číslom C(2013) 4971]

(Iba znenie vo francúzskom jazyku je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 108 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po tom, ako vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky v súlade s uvedenými článkami ([1]), a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. POSTUP

(1) Dňa 5. novembra 2012 Komisia dostala sťažnosť od podniku, ktorý si želá ostať v anonymite (ďalej len „anonymný sťažovateľ").

(2) Komisia rozhodnutím z 11. februára 2013 (ďalej len „rozhodnutie o záchrane") z dôvodu finančnej stability dočasne povolila Francúzsku poskytnúť záruku vo forme emisie dlhopisov spoločnosti Banque PSA Finance S.A. (ďalej len „BPF") v nominálnej výške 1,2 miliardy EUR. V tejto súvislosti sa francúzske orgány zaviazali do šiestich mesiacov po rozhodnutí o záchrane oznámiť plán reštrukturalizácie skupiny PSA Peugeot Citroën S.A. (ďalej len „PSA" alebo „skupina" alebo „skupina PSA") a plán na obnovenie životaschopnosti BPF.

(3) Listom z 12. marca 2013 Francúzsko oznámilo Komisii svoj úmysel poskytnúť skupine PSA pomoc pri reštrukturalizácii.

(4) Listom z 2. mája 2013 Komisia informovala Francúzsko o svojom rozhodnutí začať v súvislosti s uvedenou pomocou konanie ustanovené v článku 108 ods. 2 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ďalej len „ZFEÚ").

([1]) Ú. v. EÚ C 275, 16.11.2007, s. 18.

(5) Rozhodnutie Komisie o začatí konania (ďalej len „rozhodnutie o začatí konania“) bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* zo 16. mája 2013 ([2]). Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k danej pomoci. Komisia 3. júna 2013 zaslala dotazník hlavným konkurentom PSA.

(6) Komisia dostala pripomienky od piatich zainteresovaných strán, konkrétne od:

i) skupiny PSA ako príjemcu pomoci, ktorá predložila pripomienky listom z 13. júna 2013;

ii) podniku, ktorý si želá ostať v anonymite (ďalej len „anonymná tretia strana“), ktorý predložil pripomienky listom zo 14. júna 2013;

iii) konkurenčných spoločností Fiat, General Motors (ďalej len „GM“) a Toyota, ktoré predložili pripomienky listami zo 17., 18. a 21. júna 2013.

(7) Komisia doručila tieto pripomienky Francúzsku listami z 19. a 21. júna 2013.

(8) Francúzske orgány predložili svoje pripomienky o rozhodnutí o začatí konania listom z 3. júna 2013 a svoje poznámky k pripomienkam tretích zainteresovaným strán listom z 28. júna 2013.

(9) Na žiadosť Komisie francúzske orgány doplnili dodatočné informácie 1. a 2. júla 2013.

(10) Dňa 4. júla 2013 bola zorganizovaná telefonická konferencia medzi útvarmi Komisie, francúzskymi orgánmi a skupinou PSA. Medzi týmito stranami sa konali ďalšie dve stretnutia 11. a 12. júla 2013, ako aj telefonická konferencia 15. júla 2013. Po týchto stretnutiach francúzske orgány predložili informácie listom zo 16. júla 2013, pozmenené listom z 23. júla 2013.

2. **OPIS**

2.1. *SKUPINA PSA*

(11) Skupina PSA je spoločnosťou kótovanou na burze Euronext Paris. V roku 2011 skupina predala vo svete viac ako 3,5 milióna vozidiel a náhradných dielov (42 % mimo Európy). Skupina obchodne pôsobí v 160 krajinách a prevádzkuje 11 tzv. terminálnych závodov (z toho deväť v Európskej únii), v ktorých sa montujú vozidlá, ako aj 12 tzv. mechanických závodov, ktoré sa špecializujú na výrobu určitých dielov. K činnostiam skupiny patrí aj financovanie automobilov (BPF) a automobilové zariadenie (Faurecia). Do decembra 2012 PSA vlastnila aj spoločnosť Gefco (logistické činnosti). Skupina PSA dosiahla v roku 2012 obrat vo výške 55,4 miliardy EUR. Vývoj obratu skupiny za posledných päť rokov je uvedený v tabuľke 1.

Tabuľka 1

Obrat skupiny PSA v miliónoch EUR

	2008	2009	2010	2011	2012
Historický obrat	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

(12) BPF je kaptívna banka, ktorá je na 100 % kontrolovaná spoločnosťou PSA, ktorá zabezpečuje financovanie predaja vozidiel značky Peugeot a Citroën, skladovanie vozidiel a náhradných dielov distribučných sietí, a ktorá navrhuje prostriedky financovania klientom skupiny. BPF pôsobí v 23 krajinách. S priemernou mierou rozšírenia ([3]) vo výške 29,8 % v roku 2012 BPF z veľkej časti financuje dopyt po vozidlách vyrobených skupinou a podstatným spôsobom tak prispieva k financovaniu svojej obchodnej činnosti. V roku 2012 predstavovali jej pohľadávky 23 – 24 miliárd EUR. V roku 2011 predstavoval jej čistý hospodársky výsledok 354 miliónov EUR.

([2]) Ú. v. EÚ C 137, 16.5.2013, s. 10.

([3]) Priemerná miera rozšírenia, ktorá dosahuje 29,8 %, stiera rozdiely medzi mierou rozšírenia v rozličných segmentoch. Najvyššie hodnoty dosahuje miera rozšírenia najmä v segmentoch B a C, v ktorých presahuje 30 %, v niektorých krajinách až 40 %. Pre tieto segmenty sa preto zdá byť činnosť financovania kúpy vozidiel prvoradá.

(13) Faurecia je spoločnosť zaoberajúca sa výrobou konštrukčných častí, ktorej 57,18 % vlastnila spoločnosť PSA k 31. decembru 2012. Jej činnosť sa zameriava najmä na výrobu automobilových sedadiel, vnútorných systémov, technologických systémov na kontrolu emisií a vonkajších systémov. V roku 2012 dosiahol obrat tejto spoločnosti približne 17,4 miliardy EUR.

2.2. *ŤAŽKOSTI, KTORÝM ČELÍ SKUPINA PSA*

(14) V roku 2012 poklesol obrat skupiny o 5,2 %, a to najmä z dôvodu zlej výkonnosti automobilovej divízie (ktorá poklesla o 10,3 % na 38,3 miliardy EUR). Bežný prevádzkový hospodársky výsledok skupiny sa prejavil stratou 576 miliónov EUR v porovnaní s pozitívnym výsledkom 1,093 miliardy EUR v roku 2011. Len v samotnej automobilovej divízii sa prevádzková strata vyšplhala na 1,5 miliardy EUR v roku 2012 v porovnaní so stratou 92 miliónov EUR v roku 2011.

(15) Tieto ťažkosti sú dôsledkom osobitných faktorov automobilového trhu, ako aj vplyvu hospodárskeho a finančného zhoršenia v eurozóne a štrukturálnych nevýhod skupiny PSA.

2.2.1. NEPRETRŽITÝ ÚPADOK EURÓPSKEHO AUTOMOBILOVÉHO TRHU OD ROKU 2007

(16) Od roku 2007 európsky trh pokračuje v poklese. Na európskom automobilovom trhu sa pred rokom 2007 predalo približne 18 miliónov vozidiel ročne v porovnaní so 14 miliónmi vozidiel predanými v roku 2012, čo predstavuje pokles o 15 %.

(17) V tomto kontexte skupina PSA, ktorá si v Európe vybudovala široké zázemie (a to najmä v južnej Európe), zaznamenala na tomto trhu, na ktorom uskutočňuje 58 % svojho predaja, pokles predaja o 6,1 %. Trhový podiel skupiny PSA poklesol na 13,3 % v porovnaní so 14,2 % v roku 2010.

(18) Skupine PSA sa však nedarí kompenzovať úpadok európskeho trhu predajom mimo Európy. V roku 2012 nebol predaj osobných a úžitkových vozidiel vo zvyšku sveta dostatočný na to, aby mohol kompenzovať horšiu výkonnosť skupiny na európskom trhu.

2.2.2. ŠTRUKTURÁCIA NEPRIAZNIVEJ HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE NEŠPECIALIZOVANÝCH VÝROBCOV AUTOMOBILOV

(19) Podľa francúzskych orgánov sú konkurentmi PSA:

a) skupina ostatných nešpecializovaných výrobcov: výrobcovia bežných prémiových modelov (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen), ako aj ostatní výrobcovia bežných modelov, ako je napríklad Ford, Fiat, Škoda, Seat a Honda;

b) skupina výrobcov špecializovaných modelov (Audi, BMW, Mercedes atď.), ktorí čoraz častejšie vyvíjajú modely vo všetkých segmentoch, čím prenikajú na trh výrobcov bežných modelov;

c) noví čoraz výkonnejší výrobcovia automobilov najmä v segmentoch vozidiel strednej triedy (Hyundai, Kia atď.).

(20) Stručne povedané, podľa francúzskych orgánov je prirodzený trh nešpecializovaných výrobcov automobilov ohrozený jednak zhora, tzn. špecializovanými výrobcami luxusných automobilov, ktorí sa usilujú získať nové segmenty (napr.: Audi A1…), ako aj zdola, tzn. výrobcami vozidiel strednej a nižšej triedy, najmä kórejskými výrobcami, ako je Hyundai-Kia, ktorí sa chcú dostať vyššie.

2.2.3. ŠTRUKTURÁLNE NEVÝHODY SKUPINY PSA

(21) Viac ako polovica (53 % v roku 2011) výroby automobilov skupiny PSA je sústredená v západnej Európe, kde sú náklady na pracovnú silu vyššie ako inde vo svete. Pracovné náklady teda pre PSA predstavujú celkovo viac ako [20 – 30] * % výrobnej ceny. Okrem toho podstatná časť zamestnancov výskumu a vývoja a hlavná štruktúra skupiny sídli vo Francúzsku, čo takisto predstavuje zvýšené náklady na zamestnancov.

* Dôverná informácia.

(22) V porovnaní so svojimi konkurentmi skupina zaostáva aj v oblasti výskumu a vývoja, a to najmä pokiaľ ide o štandardizáciu dielov.

(23) A napokon, PSA má v porovnaní s nemeckými tzv. prémiovými výrobcami automobilov slabé renomé a povesť.

(24) Ťažkosti skupiny, najmä jej automobilovej divízie, majú okamžitý vplyv na BPF (a naopak). Problémy tejto kaptívnej banky vyplývajú najmä z ťažkostí skupiny, a to vzhľadom na prepojenie medzi ich finančnými ratingmi. Zhoršenie ratingu PSA má za následok zhoršenie ratingu BPF, čo sťažuje prístup tejto banky na trhy za účelom refinancovania. BPF je však mimoriadne dôležitá na zachovanie činnosti skupiny PSA v oblasti výroby automobilov. V roku 2012 napríklad zaistila táto banka financovanie v 29,8 % predaja realizovaného výrobcom a 100 % predaja uskutočneného jeho európskymi koncesionármi. Podstatné zníženie kapacity financovania BPF (a s ním súvisiace zníženie poskytovania úverov) má preto zdrvujúci vplyv na činnosť automobilovej divízie. Cez ratingový mechanizmus môže vzniknúť začarovaný kruh, ktorý povedie k ďalšiemu zníženiu finančných zdrojov BPF, čo môže viesť k poklesu úverovej činnosti a ten by mal vplyv na predaj realizovaný skupinou PSA.

2.3. *OPATRENIA POMOCI*

2.3.1. ŠTÁTNA ZÁRUKA NA EMISIE DLHOPISOV BPF

(25) S cieľom umožniť vykonávanie plánu reštrukturalizácie sa francúzska vláda rozhodla udeliť skupine PSA záruku na emisie na trh dlhodobých dlhopisov BPF vydaných najskôr k dátumu uzavretia dohody o záruke alebo povolenia Európskej komisie a najneskôr 31. decembra 2016 (ďalej len „záruka“). V tejto súvislosti podpíše samostatnú dohodu o záruke francúzsky štát na jednej strane a skupina PSA na druhej strane, s odkladacou podmienkou schválenia Európskou komisiou podľa článkov 107 a 108 ZFEÚ. Po tom, ako uzavreli prvú dohodu o dočasnej záruke zodpovedajúcej tranži vo výške 1,2 miliardy EUR, zamýšľajú francúzske orgány prostredníctvom uplatnenia rozhodnutia Komisie z 11. februára 2013, ktorým schválila pomoc na záchranu, uzatvoriť so skupinou PSA druhú dohodu o záruke na pokrytie zvyšnej tranže v maximálnej výške 5,8 miliardy EUR.

(26) V článku 85 zákona č. 2012-1510 z 29. decembra 2012 o opravných financiách na rok 2012 sa minister hospodárstva oprávňuje k tomu, aby za odmenu poskytol štátnu záruku na dlhové cenné papiere vydané BPF od 1. januára 2013 do 31. decembra 2016. Táto záruka pokryje nové emisie na trhoch dlhodobých dlhopisov BPF. Využije sa tak pri nezabezpečených dlhových cenných papieroch, ktoré BPF vydá po dátume, keď Komisia povolí zaviesť záruku, a najneskôr 31. decembra 2016. Tieto cenné papiere budú mať zmluvne stanovenú splatnosť najviac tridsaťšesť mesiacov od dátumu ich vydania.

(27) Francúzske orgány spresňujú, že stanovenie maximálnej výšky záruky, ktorú potrebuje skupina PSA, vychádza z analýzy súčasnej štruktúry účtovnej závierky BPF (a najmä zo štruktúry financovania BPF), ako aj z prognóz potreby budúceho financovania na obdobie 2013 – 2016, ktoré francúzske orgány stanovili pri zohľadnení týchto predpokladov:

a) takmer konštantná predpokladaná celková hodnota predaja vo výške približne 24/25 miliárd EUR, vďaka ktorej bude možné zachovať financovanie predaja automobilov uskutočneného skupinou PSA;

b) zvýšenie sekuritizácie vo financovaní BPF, čím sa čiastočne kompenzuje obmedzovanie obchodovateľných cenných papierov/depozitných certifikátov (rating vplyvu A-3/P-3);

c) obnovenie úverových liniek, ktoré umožnili BPF v januári 2013 potvrdiť strednodobý bankový úver vo výške 11,6 miliardy EUR, najmä v súvislosti so zavedením nového syndikovaného úveru vo výške 4,1 miliardy EUR so splatnosťou päť rokov, obnovenie väčšiny dvojstranných úverových liniek, predĺženie zmluvy o revolvingovom úvere vo výške 1,2 miliardy EUR, ktorého splatnosť bola predĺžená do januára 2016 a súbežné rozšírenie úverovej linky na 1,8 miliardy EUR do decembra 2015 [pozri podrobnosti v odôvodnení (31)];

d) používanie vkladov od roku 2013.

(28) Podľa francúzskych orgánov sa mala odmena za záruku stanoviť tak, aby sa poskytla za trhovú cenu pri uplatňovaní kritérií usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach ([4]) (ďalej len „usmernenia na záchranu a reštrukturalizáciu“) a oznámenia Komisie o uplatňovaní článkov 87 a 88 Zmluvy o ES (teraz články 107 a 108 ZFEÚ) na štátnu pomoc vo forme záruk ([5]). V oznámení o zárukách sa ustanovuje, že ak sa na finančných trhoch nedá nájsť zodpovedajúca orientačná výška poplatku za záruku, celkové finančné náklady na pôžičku so zárukou vrátane úrokovej sadzby pôžičky a poplatku za záruku, sa musia porovnať s trhovou cenou podobnej pôžičky, ktorá nie je zabezpečená zárukou.

(29) Francúzske orgány vysvetľujú, že na účely stanovenia výšky odmeny pre štát, štát zamýšľal postupovať vo vzťahu k bankám, ktoré sa zúčastňujú na New Club Deal, dohode medzi BPF a jej veriteľskými bankami, podľa logiky *pari passu*. Na tento účel sa cena za riziko odhadovaná bankami vypočítala na základe celkového príjmu z likvidných liniek v rámci New Club Deal a slúži najmä na zohľadnenie rozdielov medzi poskytnutou hotovosťou a zárukou. Poplatok za štátnu záruku sa preto stanovil na 260 bázických bodov.

(30) BPF vydala dlhopisy vo svojom mene, s ktorými sa dá obchodovať na sekundárnom trhu. V tabuľke 2 sa uvádzajú mediánové výnosy existujúcich dlhopisov BPF so splatnosťou blížiacou sa trom rokom za obdobie jedného mesiaca pred dátumom, kedy sa opatrenie na podporu skupiny oznámilo v tlači ([6]). Výnos hypotetického dlhopisu so splatnosťou presne tri roky bol interpolovaný na základe výnosov z dlhopisov BPF, ktoré majú splatnosť splatnosť ku každému z uvedených dátumov najbližšiu trom rokom. V tabuľke 2 sú znázornené aj úrovne výnosov zo štátnych dlhopisov so splatnosťou tri roky.

Tabuľka 2

Výnosy na sekundárnom trhu

%

	K 16.10.2012	Medián 16.9. – 16.10.
Dlhopis so splatnosťou 25.9.2015	5,04	5,52
Dlhopis so splatnosťou 24.6.2015	4,84	5,57
Dlhopis so splatnosťou 25.2.2016	5,37	6,23
Hypotetický trojročný dlhopis (interpolované výnosy)	5,09	5,54
Asimilovaný trojročný dlhopis štátnej pokladnice	0,34	0,39

(31) Na konci decembra 2012 BPF rokovala o nových úveroch s niekoľkými bankami, ktoré súhlasili, že BPF poskytnú:

a) hotovosť prostredníctvom dlhodobých pôžičiek vo výške 4 miliárd EUR (ďalej len „New Club Deal“);

b) dvojstranné úverové linky vo výške 4,6 miliardy EUR;

c) rozšírenie dvoch „back-up“ liniek (ktoré nie sú určené na čerpanie) vo výške 3 miliardy EUR.

Celkový záväzok týchto bánk teda dosiahol 11,6 miliardy EUR. Podľa informácií poskytnutých Francúzskom bolo čerpanie úverových liniek dohody New Club Deal podmienené zavedením opatrenia štátnej pomoci ([7]).

([4]) Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2.
([5]) Ú. v. EÚ C 155, 20.6.2008, s. 10.
([6]) Zámer štátu zaviesť toto opatrenie zverejnila tlač 17. októbra 2012.
([7]) Podľa príkladov zoznamu s podmienkami poskytnutých Francúzskom 7. januára 2013: „*Čerpanie je predmetom kladného hlasovania francúzskeho parlamentu o pláne podpory francúzskeho štátu (schválenie plánu v zákone o štátnom rozpočte)*“.

(32) Dňa 25. marca 2013 vydala BPF dlhopis krytý štátnou zárukou vo výške 1,2 miliardy EUR. Tento dlhopis s kupónom vo výške 0,625 % predstavuje výnos 0,664 %, čo je o 24 bázických bodov viac než podobný dlhopis štátnej pokladnice (OAT) so splatnosťou tri roky.

(33) V odôvodnení 51 rozhodnutia o záchrane v rozpätí Komisia vyčíslila prvok pomoci od 91,8 milióna EUR po nominálnu hodnotu vydaných dlhopisov vo výške 1,2 miliardy EUR. Francúzke orgány tvrdia, že na základe metodiky použitej v rozhodnutí o záchrane sa získali tieto výsledky týkajúce sa prvku pomoci obsiahnutého v opatrení:

Tabuľka 3

Výpočet prvku pomoci pri krytých dlhopisoch

Interpolované údaje za tri roky Rozpätie (spread) 24 bázických bodov za štát	Spot	Medián výnosov z dlhopisov	
	16.10.2012	12.7. – 16.10.	16.9. – 16.10.
Trojročné dlhopisy štátnej pokladnice	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Rozpätie (spread) za štát, odhad po poskytnutí záruky	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Úroková miera BPSA po poskytnutí záruke (a)y	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Náklady na záruky (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Celkové odhadované náklady na zaistené emisie (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Výnos sekundárneho trhu BPSA interpolovaný za tri roky	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Výsledná výška štátnej pomoci (v mil. EUR)	401	429	486

Zdroj: BNP Paribas Global Markets, Datastream

(34) Francúzske orgány sa domnievajú, že Komisia vybrala mimoriadne nevhodné referenčné obdobie z hľadiska histórie výnosov emisií BPF. Podľa francúzskych orgánov by obdobie od 12. júla do 16. októbra 2012, teda odo dňa, keď bolo oznámené, že skupina PSA čelí problémom a že sa prijme plán reorganizácie, poskytlo lepší odhad výnosov z dlhopisov.

2.3.2. POMOC PROJEKTU $50CO_2$CARS

(35) Verejné finančné prostriedky, ktoré má Francúzsko v úmysle poskytnúť na projekt s názvom $50CO_2$Cars, patria do rámca programu „budúcich investícií“ zavedeného zákonom o opravných financiách č. 2010-237 z 9. marca 2010. Agentúra pre životné prostredie a riadené využívanie energie (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie, ďalej len „ADEME“) je jedným z hospodárskych subjektov ([8]) poverených štátom riadiť úvery poskytnutých na účely budúcich investícií. Celkový rozpočet, ktorý má agentúra ADEME k dispozícii, je 2,65 miliardy EUR.

(36) V rámci budúcich investícií je projekt $50CO_2$Cars súčasťou opatrenia „Vozidlo budúcnosti“, ktorého cieľom je skúmať a podporovať technológie a organizácie, ktoré spotrebúvajú menej energie a ktoré produkujú menej emisií skleníkových plynov. V rámci dvoch výziev na vyjadrenie záujmu (ďalej len „výzvy“), ktoré boli súčasťou tohto opatrenia, sa vybralo niekoľko technologických riešení:

a) nový rad naftových motorov s veľmi vysokou energetickou účinnosťou a prevodovka DCT boli vybraté v rámci výzvy „Hnacia sústava a pomocné zariadenia vozidiel s tepelnou motorizáciou“ (ďalej len „výzva č. 1“);

([8]) Pozri zoznam týchto hospodárskych subjektov, ako sa uvádza v článku 8 uvedeného zákona č. 2010-237 a vo výnose č. 2010-442 z 3. mája 2010.

b) technológia elektrickej hybridizácie bola zvolená v rámci výzvy „Hnacie sústavy, pomocné zariadenia a systémy reverzibilného skladovania energie pre elektrické a hybridné vozidlá“ (ďalej len „výzva č. 2“).

(37) Na opatrenie „Vozidlo budúcnosti“ sa vzťahuje najmä režim pomoci SA.32466 (2011/X) ([9]) vyňatý z oznámenia na základe všeobecného nariadenia o skupinových výnimkách ([10]) (ďalej len „všeobecné nariadenie“).

(38) Francúzske orgány poskytli podrobný rozpis verejných finančných prostriedkov, ktoré sa poskytnú každému partnerovi uvedeného projektu, ako aj spôsob, akým sa tieto prostriedky poskytnú. Okrem hlavného subjektu, teda PSA, boli v prípade všetkých ostatných partnerov (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON a IC2MP) príslušné verejné finančné prostriedky na uskutočnenie projektu „50CO_2Cars“ nižšie ako prahové hodnoty individuálnej oznamovacej povinnosti vymedzené v článku 6 ods. 1 písm. e) všeobecného nariadenia. Tieto verejné finančné prostriedky predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ZFEÚ ([11]), už sa na ne teda nevzťahuje schéma pomoci SA.32466 (2011/X), ktorá bola vyňatá z oznamovacej povinnosti.

(39) V súlade s článkom 1 ods. 6 písm. c) sa všeobecné nariadenie naopak nevzťahuje na pomoc podnikom v ťažkostiach, pričom skupina PSA tomuto vymedzeniu celkom určite zodpovedá minimálne od 17. októbra 2012, teda odo dňa, keď francúzske orgány oznámili svoj zámer poskytnúť záruku skupine PSA. Na pomoc, ktorú štát plánuje poskytnúť PSA na podporu projektu „50CO_2Cars“, sa teda nemôže vzťahovať schéma pomoci SA.32466 (2011/X) a táto pomoc nemôže byť ani predmetom individuálneho oznamovania na základe rámca Spoločenstva pre štátnu pomoc na výskum, vývoj a inovácie ([12]) (ďalej len „rámec na výskum, vývoj a inovácie“) ([13]).

(40) V záujme administratívneho zjednodušenia sa náklady na činnosti PSA v rámci projektu 50CO_2Cars klasifikovali rovnakým spôsobom ako pre ostatných partnerov, tzn. použitím kategórií ustanovených vo všeobecnom nariadení (ktoré sa zhodujú s kategóriami uvedenými v rámci na výskum, vývoj a inovácie).

(41) PSA bude teda vykonávať kvalifikované činnosti ([14]) základného výskumu (ďalej len „ZV“), priemyselného výskumu (ďalej len „PV“) a experimentálneho vývoja (ďalej len „EV“) s oprávnenými nákladmi, ktoré sú podrobne uvedené v tabuľke 4:

Tabuľka 4

Náklady na projekt 50CO_2Cars podľa typu činností výskumu a vývoja (v tis. EUR)

Náklady	Celkovo	Prípustné ([1])	ZV	PV	EV
Výzva č. 1	[260 – 330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
Výzva č. 2	[50 – 110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Spolu	**[300 – 400]***	**304 593,48**	**1 328,79**	**175 567,54**	**127 697,15**

([1]) Náklady projektu 50CO_2Cars boli vyčlenené na kategórie výskumu a vývoja vymedzené v článku 31 ods. 5 všeobecného nariadenia (ktorý zodpovedá kategóriám bodu 5.1.4 rámca na výskum, vývoj a inovácie).

(42) Z celkovej sumy 85,9 milióna EUR bude mať pomoc, ktorú má štát v úmysle poskytnúť skupine PSA na túto časť plánu reštrukturalizácie, formu dotácií (24,5 milióna EUR) a vratných preddavkov (61,4 milióna EUR). Pokiaľ ide o intenzitu, miere pokrytia predstavuje v prípade tejto pomoci 100 % oprávnených nákladov na ZV, 30 % na činnosti PV a 25 % na činnosti EV.

([9]) Ú. v. EÚ C 78, 11.3.2011, s. 33.

([10]) Nariadenie Komisie (ES) č. 800/2008 zo 6. augusta 2008 o vyhlásení určitých kategórií pomoci za zlučiteľné so spoločným trhom podľa článkov 87 a 88 zmluvy (Všeobecné nariadenie o skupinových výnimkách) (Ú. v. EÚ L 214, 9.8.2008, s. 3).

([11]) V tejto súvislosti Komisia pripomína najmä to, že verejné financovanie (neekonomických) činností nezávislého výskumu výskumných organizácií nepredstavuje prvok štátnej pomoci.

([12]) Ú. v. EÚ C 323, 30.12.2006, s. 1.

([13]) Pozri najmä bod 2.1 posledný odsek rámca na výskum, vývoj a inováciu: „Pomoc na výskum, vývoj a inováciu pre podniky v ťažkostiach v zmysle usmernení Spoločenstva o štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu firiem v ťažkostiach je vylúčená z rozsahu uplatňovania tohto rámca.“.

([14]) V zmysle vymedzení článkov 30 ods. 1, 2 a 3 všeobecného nariadenia (ktoré sa zhodujú s vymedzeniami v článku 2 ods. 2 písm. e), f) a g) rámca na výskum, vývoj a inovácie).

(43) Pokiaľ ide konkrétnejšie o vratné preddavky, budú sa aktualizovať podľa referenčnej sadzby platnej v januári 2012, čo je dátum rozhodnutia o poskytnutí pomoci: 3,07 % pre Francúzsko. PSA ich splatí za podmienok, ktoré sú v každej z výziev stanovené zvlášť.

(44) Pre časť projektu týkajúcu sa výzvy č. 1 sú súbežne možné a hodnotené tri štruktúry hybridizácie: využitie prevodovky eDCT, doplnkovej prednej časti motora a doplnkovej prednej časti motora s funkciou voľnobehu. Spôsob, akým sa preddavky vrátia, bude v konečnom dôsledku závisieť od konkrétneho riešenia zvoleného počas fáz prijímania rozhodnutí o projekte a bude to jedna z týchto možností:

a) V prípade, že sa zvolí hybridizácia prostredníctvom prevodovky eDCT, splatenie bude vychádzať z dvoch pracovných jednotiek:

— [10 – 20]* EUR na naftový motor s výkonom 40/50 kW a 70 kW od [500 000 – 600 000].* vyrobenej jednotky tak, aby sa táto časť preddavku splatila zaokrúhlená na celé euro do štyroch rokov v aktualizovanej hodnote pri zohľadnení nominálneho výrobného scenára. Po splatení 100 % aktualizovanej sumy bude skupina PSA naďalej platiť sumu znížený o [3 – 6] EUR na každý motor vyrobený počas [jedného až troch] rokov,

— [30 – 40]* EUR na vyrobenú prevodovku eDCT od [50 000 – 60 000].* vyrobenej jednotky tak, aby sa táto časť preddavku splatila zaokrúhlená na celé euro do piatich rokov v aktualizovanej hodnote na základe nominálneho výrobného scenára. Po splatení 100 % aktualizovanej sumy bude skupina PSA naďalej platiť sumu znížený o [5 – 10] EUR na jednu vyrobenú prevodovku eDCT.

b) V prípade, že sa zvolí hybridizácia prostredníctvom doplnkovej prednej časti motora, bude jedinou pracovnou jednotkou na vyplatenie naftový motor s výkonom 40/50 kW a 70 kW, za ktorý PSA zaplatí [10 – 20]* EUR na vyrobenú jednotku od [500 000 – 600 000].* vyrobenej jednotky až do úplného splatenia aktualizovanej sumy (približne [0 – 5]* rokov podľa nominálneho scenára), potom [5 – 10]* EUR na jednotku.

c) V prípade, že sa zvolí hybridizácia prostredníctvom doplnkovej prednej časti s funkciou voľnobehu, splatenie sa takisto vypočíta na pracovnú jednotku naftového motora s výkonom 40/50 kW a 70 kW: PSA zaplatí [20 – 30]* EUR na vyrobenú jednotku od [500 000 – 600 000].* jednotky až do kompletného vyplatenia aktualizovanej sumy (približne [0 – 5]* rokov podľa nominálneho scenára), potom [5 – 10]* EUR na jednotku.

(45) Pokiaľ ide o časť projektu týkajúcu sa výzvy č. 2, splatenie vychádza z pracovnej jednotky elektrickej hnacej sústavy: PSA zaplatí [20 – 30]* EUR na vyrobenú jednotku od [500 000 – 600 000].* jednotky až do úplného splatenia aktualizovanej sumy (približne [5 – 10]* rokov podľa nominálneho scenára), potom [5 – 10]* EUR na jednotku.

(46) Francúzske orgány sa domnievajú, že prostredníctvom týchto možností je zaručené, že sa preddavok vyplatí v aktualizovanej hodnote za predpokladu priaznivého scenára a že v prípade čiastočného sa preddavok vráti v pomere zodpovedajúcom miere úspešnosti projektu.

2.4. *PLÁN REŠTRUKTURALIZÁCIE SKUPINY PSA*

(47) Plán reštrukturalizácie reaguje na opatrenia znižovania nákladov predložené 26. októbra 2011 (zníženie nákladov o 800 miliónov EUR vedúce k zrušeniu 2 500 pracovných miest v Európe) a 15. februára 2012 (doplnkové opatrenia vo výške 200 miliónov EUR).

(48) Plán reštrukturalizácie zahŕňa tri typy opatrení: priemyselnú reštrukturalizáciu, znižovanie administratívnej štruktúry skupiny a vykonávanie projektu s názvom 50CO_2Cars v oblasti výskumu a vývoja. Hoci je skupina PSA zastúpená v mnohých krajinách sveta, opatrenia reštrukturalizácie sa týkajú najmä Francúzska, v ktorom sa sústreďuje najväčšia časť výrobných stredísk tejto skupiny.

2.4.1. OPATRENIA NA REŠTRUKTURALIZÁCIU PRIEMYSELNÝCH VÝROBNÝCH ZARIADENÍ

(49) Hlavné opatrenia sa týkajú závodov vo Francúzsku: zatvorenie závodu v Aulnay a podstatné znižovanie kapacít závodu v Rennes, čo sa prejaví zrušením 4 400 pracovných miest. Tieto dve opatrenia sa vo všeobecnosti týkajú optimalizácie výrobných závodov PSA.

(50) Svojím historickým umiestnením v segmente mestských viacúčelových vozidiel (ďalej len „segment B“) disponuje PSA značnými výrobnými kapacitami v tomto segmente: vo Francúzsku (Aulnay, Poissy a Mulhouse), v Španielsku (Madrid) a na Slovensku (Trnava). Napriek opatreniam na prispôsobenie, ktoré sa uplatňujú od roku 2000 (zatvorenie závodu v Rytone (Spojené kráľovstvo) v roku 2006 a zníženie kapacít v Aulnay v roku 2008), ostávajú výrobné kapacity tejto skupiny v segmente B aj naďalej neprimerane vysoké. Zatvorenie závodu v Aulnay sa prejaví znížením výroby o 155 000 vozidiel modelov 208, C3, DS3 /ročne v porovnaní s organizáciou zavedenou v roku 2012, čo bude zodpovedať zníženiu maximálnej kapacity o 232 000 vozidiel/ ročne a koncentrácii výroby segmentu B do závodov v Poissy, Mulhouse a Trnave. Podľa francúzskych orgánov sa týmto opatrením trvalo zníži kapacita v segmente B, čo povedie k podstatným úsporám fixných nákladov v oblasti pôsobnosti skupiny (odhad [100 – 200]* miliónov EUR ročne).

(51) Závod v Rennes je v súčasnosti zameraný na výrobu vozidiel segmentov D a E ([15]). Čelí neprestajnému poklesu dopytu, najmä v prípade vozidiel typu Berline v segmente D. Prechod z 2,5 pracovnej zmeny na 2 zmeny, zrušenie nočnej zmeny a zrušenie malých výrobných sérií umožnia podľa francúzskych orgánov obmedziť výrobu len na Peugeot 508 (Berline a Break) a C5 (Berline a Break).

(52) V oblasti výskumu a vývoja takisto dôjde k zníženiu (10 %), pričom zmeny sa obmedzia len na poskytovanie podpory výrobnému závodu (zrušia sa úlohy v oblasti vývoja, ktorých slúžia vo všeobecnosti činnosti celej skupiny).

(53) PSA dúfa, že sa tým zlepší účinnosť jej európskych výrobných zariadení, a to najmä vďaka lepšiemu využívaniu prevádzkových kapacít a prostredníctvom užšej špecializácie jednotlivých závodov, ktorých výroba sa bude zameriavať len na jeden či maximálne dva segmenty. Cieľom tejto reorganizácie je znížiť priemernú výrobnú cenu každého vozidla približne o [200 – 300]* do [200 – 300]* EUR.

2.4.2. OPATRENIA TÝKAJÚCE SA ADMINISTRATÍVNEJ ŠTRUKTÚRY SKUPINY PSA

(54) Skupina PSA plánuje reorganizáciu administratívnych oddelení a všetkých svojich riaditeľstiev. Táto reorganizácia povedie k zrušeniu celkovo 3 586 pracovných miest.

(55) V nadväznosti na tieto opatrenia na reštrukturalizáciu PSA oznámila plán úspor vo výške 1 miliardy EUR, ktorý sa týka naraz nákupov (400 miliónov EUR) aj fixných nákladov (600 miliónov EUR), a sériu opatrení v oblasti priemyselných aktivít, výskumu a vývoja a celkových nákladov, ktorý sa uskutoční najmä vďaka spojeniu s GM.

2.4.3. PROJEKT V OBLASTI VÝSKUMU A VÝVOJA S NÁZVOM $50CO_2$CARS

(56) V rámci priemyselnej reštrukturalizácie skupina PSA plánuje aj rozvoj nových hybridných technológií, ktoré podľa francúzskych orgánov prispejú k obnove životaschopnosti. V prípade úspechu tohto projektu v oblasti výskumu a vývoja bude môcť skupina PSA riadiť veľkovýrobu naftových hybridných vozidiel v segmente B (hmotnosť od 900 kg do 1,3 t) a tak diverzifikovať svoju výrobu v segmente s najväčšou rentabilitou. Európski spotrebitelia uprednostňujú naftové motory, ale hlavné diely ([16]) hybridného systému možno v konečnom dôsledku prispôsobiť benzínovým motorom s rovnakým výkonom, ktorých celosvetový podiel klesá.

(57) Cieľom tohto projektu v oblasti výskumu a vývoja s názvom $50CO_2$Cars je koncepcia a výroba hybridnej hnacej súpravy (nenabíjateľnej) určenej pre segment B, ktorá v budúcnosti umožní obmedziť emisie CO_2 týchto vozidiel na 50 gramov na kilometer (ďalej len „g CO_2/km“) a v širšom zmysle nastaviť emisie aj rodinných vozidiel (segment C) na približne 65 g CO_2/km. Cieľom projektu je z ekonomického hľadiska sprístupniť túto technológiu väčšiemu počtu ľudí.

([15]) Segmenty D a F zodpovedajú typu „rodinných“, „cestných“, „jednomiestnych“ a „terénnych“ vozidiel, ktorých rozmery sa v Európe pohybujú v priemere od 4,40 do 5 metrov. Súčasťou tohto segmentu sú vozidlá typu Peugeot 508 Berline, 508 SW, 807, 4007 a Citroën C5 Berline, C5 break, DS5, C8, C-Crosser a C6.

([16]) Zásobník, príkonové elektrické zariadenie a jeho elektronické ovládanie a konvertor napätia umožňujú dvojnapäťovú sieť.

(58) Technicky tento projekt spojí novú skupinu naftových motorových s vysokou energetickou účinnosťou, motorizovanú prevodovku s dvojitou spojkou kompatibilnú s hybridizáciou (ďalej len „DCT“), ako aj hybridnú nízkonákladovú elektrickú technológiu.

(59) PSA bude mať v konzorciu v oblasti výskumu a vývoja vedúcu úlohu pri realizácii projektu 50CO_2Cars.

(60) Toto konzorcium spojí priemyselných aj akademických partnerov: päť veľkých podnikov (Delphi, Mann & Hummel, Valeo a Rhodia), jeden MSP (CTI), jedno združenie (IRMA) a štyri výskumné organizácie (IFPEN, LACCO, IRCELYON a IC2MP).

2.4.4. OBCHODNÝ PLÁN SKUPINY PSA

(61) Obchodný plán skupiny PSA sa týka obdobia 2013 – 2017. Francúzske orgány spresnili, že bežný prevádzkový výsledok skupiny bude podľa mediánového scenára kladný od roku 2014 - vo výške [1 200 – 2 000]* miliónov EUR, čo je [1 – 5]* % obratu. Zlepšenie životaschopnosti bude vyplývať najmä z interných opatrení plánu reštrukturalizácie. Na jednej strane bude vychádzať z podstatného zníženia výrobných nákladov a zlepšenia peňažných tokov a na druhej strane z výsledkov hypotézy geografického sústredenia činností skupiny PSA. Cieľom je dosiahnuť, aby sa v roku 2015 uskutočňovalo 50 % predaja skupiny mimo Európskej únie, vďaka čomu bude možné zachytiť potenciál rastu v týchto častiach sveta (najmä Čína, Brazília atď.).

(62) Francúzske orgány predložili obchodný plán skupiny PSA do roku 2017. Tento plán vychádza z predpokladov týkajúcich sa veľkosti európskeho trhu a trhových podielov PSA. Tieto predpoklady odrážajú odhady poskytnuté inštitútom *IHS Global Insight*.

(63) Pokiaľ ide o veľkosť európskeho trhu, podľa francúzskych orgánov sa očakáva pokles o 2,2 % v roku 2013, no malo by dôjsť k rastu o 6 % ročne v rokoch 2014 a 2015 s následným rastom 3 % ročne v rokoch 2016 a 2017. Trhové podiely PSA by mali dosiahnuť [12 – 15]* % v roku 2013, [13 – 16]* % v roku 2014 a [11 – 15]* % v rokoch 2015, 2016 a 2017.

(64) V obchodnom pláne sa zvažuje viacero scenárov. Podľa mediánového scenára bude bežný prevádzkový výsledok skupiny PSA kladný od roku 2014 vo výške [1 200 – 2 000]* miliárd EUR, čo je [1 – 5]* % obratu skupiny. V roku 2017 dosiahne výšku [3 000 – 3 800] miliárd EUR, čo je [2 – 6]* % obratu PSA. Podľa francúzskych orgánov by vďaka takejto úrovni ziskovosti mohla skupina PSA získať tak vysoký rating, aby si mohla sama zabezpečiť refinancovanie na trhoch. Lepší rating skupiny by sa mal automaticky odraziť na ratingu BPF.

(65) Zvážili sa aj alternatívne scenáre. Podľa „nepriaznivého“ scenára by sa mal predaj realizovaný skupinou PSA v Európe znížiť (v porovnaní s mediánovým scenárom) o 100 000 dodatočných vozidiel ročne od roku 2013. Podľa „priaznivého“ scenára by naopak malo dôjsť k nárastu európskeho predaja uskutočneného skupinou PSA o 100 000 vozidiel ročne od roku 2013. Podľa predloženého obchodného plánu by bol bežný prevádzkový výsledok skupiny PSA aj vrátane nepriaznivého scenára celkovo kladný od roku 2014 (vo výške [1 – 5]* % obratu skupiny PSA) a v roku 2017 by mal dosiahnuť [2 – 6]* %. Je však vhodné poznamenať, že podľa prognóz skupiny PSA by mal silne narásť obrat mimo Európy, teda na rastúcich trhoch. Tento predpoklad svedčí o tom, že napriek pesimistickým prognózam týkajúcim sa európskeho trhu skupina PSA predpokladá, že ňou realizovaný predaj bude rásť: jej cieľom je v roku 2015 dosiahnuť, aby 50 % predaja uskutočňovala mimo Európy.

(66) Pokiaľ ide o vývoj výrobných kapacít skupiny PSA, francúzske orgány vypracovali dve tabuľky s uvedením miery využívania Harbour ([17]) každého závodu pred a po reštrukturalizácii skupiny. S výnimkou závodu v Poissy ostávajú tieto miery rovnaké. Francúzske orgány uviedli, že životaschopnosť jednotlivých závodov sa nemôže hodnotiť nezávisle od životaschopnosti skupiny PSA. Naopak, bolo by vhodné celkovo preskúmať činnosť skupiny PSA v automobilovom priemysle pre každý segment trhu. Podľa francúzskych orgánov má každý závod portfólio vozidiel, ktoré by mohol potenciálne vyrábať. Ak niektoré závody majú miery využívania nižšie alebo vyššie, ide vo všeobecnosti o známe a riadené odchýlky spojené so životnosťou výrobkov.

([17]) Tzv. kapacita Harbour zodpovedá norme využívanej v priemysle. Podľa nej sa v každom závode pracuje na dve zmeny osem hodín denne, 235 dní za rok. Miera využívania Harbour označuje objem skutočne vyrobených vozidiel v každom závode v súvislosti s kapacitou Harbour.

Tabuľka 5

Predpokladaný obrat skupiny PSA pri troch scenároch (v mil. EUR)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Mediánový scenár	[55 000 – 60 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[65 000 – 70 000]
Nepriaznivý scenár (rozdiel – 100 000 vozidiel ročne)	[55 000 – 60 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]
Priaznivý scenár (rozdiel + 100 000 vozidiel ročne)	[57 000 – 62 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[65 000 – 70 000]	[65 000 – 70 000]

Tabuľka 6

Predpokladaný obrat automobilovej divízie pri troch scenároch (v mil. EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Mediánový scenár	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]
Nepriaznivý scenár (rozdiel – 100 000 vozidiel ročne)	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]
Priaznivý scenár (rozdiel + 100 000 vozidiel ročne)	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]

2.4.5. KOMPENZAČNÉ OPATRENIA PÔVODNE PREDLOŽENÉ FRANCÚZSKYMI ORGÁNMI

(67) Skupina PSA oznámila opatrenia na reštrukturalizáciu, ktorými sa obmedzia jej výrobné kapacity a prítomnosť na trhu, a to najmä zatvorenie svojho závodu v Aulnay (v ktorom zamestnáva 3 000 zamestnancov), ako aj podstatné zníženie kapacity závodu v Rennes, čo predstavuje ďalšie zníženie počtu zamestnancov o približne 1 400 pracovných miest. Podobne sa má uskutočniť alebo sa už uskutočnilo postúpenie rentabilných aktív, najmä otvorenie kapitálu GEFCO, postúpenie niektorých nehnuteľných aktív a postúpenie spoločnosti na prenájom vozidiel Citer. Skupina PSA tiež oznámila zníženie svojich investičných výdavkov, čím sa obmedzí jej výrobná kapacita na nižšiu úroveň, ako sa pôvodne predpokladalo ešte pred začiatkom týchto ťažkostí.

(68) Okrem iného francúzske orgány navrhli tieto kompenzačné opatrenia:

— dodatočné zníženia CAPEX (kapitálové výdavky) (2.4.5.1),

— odstúpenie kapacít závodu Sevelnord v prospech konkurenta (2.4.5.2),

— stiahnutie vývoja a výroby hybridnej technológie plug-in (2.4.5.3),

— fixácia maximálnej miery rozšírenia BPF (2.4.5.4).

Tieto opatrenia by sa mali pripojiť k opatreniam na reštrukturalizáciu, ktoré boli plánované v rámci pôvodného strednodobého plánu ([18]) na rok 2012.

2.4.5.1. ***Dodatočné zníženie investícií skupiny PSA***

(69) Dodatočné zníženia CAPEX (v súvislosti s pôvodným strednodobým plánom na rok 2012) sú plánované vo výške 300 miliónov EUR v roku 2013 a 500 miliónov EUR ročne v rokoch 2014 a 2015. Plán na roky 2013 – 2015 (CAPEX a výskum a vývoj) sa preto znížil z 9,9 miliardy EUR na 8,6 miliardy EUR, čo je pokles o 13 % medzi dvoma plánmi. Táto suma je nižšia o 27 % v porovnaní s priemerom v rokoch 2011 – 2012.

([18]) Strednodobý plán je dokument využívaný finančným riaditeľstvom skupiny PSA na predloženie prognóz výsledkov skupiny pre budúce roky.

(70) Investície PSA by sa teda znížili z 3,3 miliardy EUR ročne na priemerne 2,86 miliardy EUR ročne. Toto zníženie o 1,3 miliardy EUR sa značným spôsobom (viac ako 80 %) dotkne činnosti, ktorú skupina sa skupina zaoberá v automobilovom priemysle v Európe.

(71) Podľa francúzskych orgánov sa znížením CAPEX podstatne obmedzí schopnosť skupiny PSA ostať silným konkurentom na trhu. Dodatočné zníženie niektorých investícií do výskumu a vývoja a CAPEX by takisto malo ďalšie značné negatívne dôsledky pre PSA. Skupine PSA by sa tak podstatným spôsobom narušila jej kapacita, a to:

a) reagovať na očakávania niektorých kategórií klientov, ktorí sú mimoriadne citliví na efekt produktovej rady a technológie, od ktorých rozvíjania skupina PSA upustila;

b) reagovať na vývoj svojich konkurentov;

c) priemyselne rozvíjať vo vlastnej réžii niektoré atraktívne technológie, ktoré bude musieť nakupovať u konkurentov na úkor svojich marží;

d) využívať niektoré daňové stimuly, ako napríklad stimuly na CO_2 atď.

(72) Toto zníženie by sa prejavilo najmä:

— zastavením výroby modelu Citroën C6 k 31. decembru 2012 a neobnovením výroby modelu Peugeot 607 (segment E) –,

— predčasným ukončením (o 2 roky skôr) od roku 2015 výroby vozidiel Bipper/Nemo a neobnovením výroby týchto vozidiel (segment B LCV) (165),

— upustením od naftových motorov s objemom viac ako 2 litre (segment D) (168).

a) **Zastavenie výroby modelov Citroën 6 – Peugeot 607**

(73) Toto kompenzačné opatrenie sa vzťahuje na dva aspekty týkajúce sa segmentu E ako celku:

— zastavenie výroby modelu Citroën C6 už v roku 2013, ktoré sa pôvodne plánovalo v roku 2016, a

— neobnovenie výroby modelov Citroën C6/Peugeot 607.

(74) Pokiaľ ide len o prvý aspekt, skupina PSA odhaduje jeho vplyv na 3 000 vozidiel (čo je 1 000 vozidiel ročne), čo predstavuje stratu na obrate vo výške 90 miliónov EUR za tri roky. Model C6 patrí do segmentu E, čo je segment luxusných automobilov. Podľa interných odhadov skupiny PSA predstavuje v roku 2013 tento segment 5,7 % európskeho automobilového trhu.

(75) Podľa francúzskych orgánov neobnovenie výroby triedy luxusných automobilov tejto skupiny by viedlo k podstatnému zníženiu pokrytia trhu. V prípade posledného modelu Peugeot (607) predstavoval možný objem 20 000 vozidiel ročne, čo zodpovedá strate na obrate rádovo 500 miliónov EUR. V prípade posledného modelu Citroën (C6) predstavoval možný objem 7 000 vozidiel ročne, čo zodpovedá strate na obrate rádovo 200 miliónov EUR.

(76) Rozhodnutie neobnoviť výrobu modelov Citroën C6/Peugeot 607 sa vzťahuje na obdobie 2016 – 2018. Skupina PSA vyčísľuje dôsledky tejto časti opatrenia na 40 500 vozidiel, čo zodpovedá obratu 1,05 miliardy EUR. Z dôvodu neobnovenia výroby týchto modelov by okrem toho PSA mohla ukončiť poskytovanie súvisiacich investícií od roku 2013 (zvyčajná doba na rozvoj nového vozidla je vo všeobecnosti tri roky).

(77) Podľa francúzskych orgánov by toto kompenzačné opatrenie nepriamo, ale značne negatívne ovplyvnilo dobré meno skupiny PSA. Táto neexistencia modelov v segmente E (a/alebo v segmente dostatočné výkonných motorov) by napríklad znemožnila skupine reagovať na niektoré výzvy na predkladanie ponúk. Odchod skupiny PSA zo segmentu E by okrem toho viedol aj k tomu, že jednotlivci, ktorí majú záujem o ponuku v triede luxusných vozidiel, budú menej navštevovať sieť skupiny PSA, čo môže poškodiť snahu skupiny o zlepšenie ponuky vlastných značiek aj v segmente B (rada DS). Skupina PSA sa domnieva, že tento negatívny vplyv sa týka výziev na predkladanie ponúk na flotily 2 000 vozidiel ročne, čo by predstavovalo stratu na ročnom obrate vo výške 30 miliónov EUR, čo je celkovo 180 miliónov EUR za 12 000 vozidiel.

(78) Celkovo skupina PSA odhaduje, že dôsledkom tohto kompenzačného opatrenia by bola strata na obrate vo výške 1,32 miliardy EUR.

b) **Zastavenie a neobnovenie výroby modelu Bipper/Nemo**

(79) Bipper/Nemo je úžitkové vozidlo uvádzané na trh pod dvoma rozličnými menami. Navrhované opatrenie zahŕňa dve hľadiská:

— upustenie od obnovenia výroby (to znamená uvedenia novej generácie) vozidiel Bipper/Nemo od roku 2017, ktorého vplyv z hľadiska obratu odhaduje PSA na 1 miliardu EUR, a

— predčasné zastavenie výroby súčasných vozidiel Bipper/Nemo od roku 2015, pričom pôvodne sa to plánovalo až v roku 2017, ktorého vplyv z hľadiska obratu sa odhaduje na 560 miliónov EUR.

(80) V roku 2012 PSA predala 35 650 vozidiel Bipper/Nemo (16 678 Bipper vo verzii osobných vozidiel (ďalej len „OV“) a úžitkových vozidiel (ďalej len „ÚV“) a 18 972 vozidiel Nemo (OV a ÚV spolu) s priemerným jednotkovým obratom 8 950 EUR, čo predstavuje celkový obrat vo výške 319 miliónov EUR ročne.

(81) Modely Bipper/Nemo ÚV sú súčasťou segmentu B LCV ([19]): v roku 2012 tento segment predstavoval 3,7 % európskeho trhu v oblasti LCV. PSA si na tomto trhu držala pozíciu so 49 %. V roku 2012 skupina PSA uviedla 26 674 ÚV Nemo/Bipper na trhu s 54 514 jednotkami. V roku 2012 skupina PSA predala 8 976 verzií OV (čo predstavuje trhový podiel 10 %).

(82) Podľa francúzskych orgánov uvedenie týchto vozidiel na trh nevytvorilo čisté príjmy počas životnosti vozidla, a to najmä z toho dôvodu, že modely nie sú na začiatku životnosti okamžite ziskové. Tieto vozidlá sa teda stali zdrojom zisku až po prvej generácii.

(83) Skupina PSA odhaduje, že dôsledkom tohto kompenzačného opatrenia by bola strata na obrate vo výške 1,56 miliardy EUR.

c) **Naftové motory s objemom viac ako 2 litre**

(84) Cieľom tohto kompenzačného opatrenia je upustiť od výroby motorov s objemom viac ako 2 litre s vyhliadkou na normu EURO 6. Podľa francúzskych orgánov skupina PSA disponuje priemyselnými prostriedkami na výrobu takýchto motorov, najmä verzie EURO 6 motora DW12. Na rozdiel od svojich konkurentov nemá k dispozícii benzínové motory s objemom viac ako 2 litre (jeho benzínové motory sa obmedzujú na 1,6 litra turbo). Toto opatrenie by teda ovplyvnilo predovšetkým segment D.

(85) Predaj osobných vozidiel skupiny PSA v segmente D predstavoval v roku 2012 1 % na európskom trhu (čo je 150 000 vozidiel). Počet osobných vozidiel skupiny PSA vybavených motormi s objemom viac ako 2 litre dosiahol maximálne 30 000 vozidiel počas najpriaznivejších rokov. Do svojich odhadov vplyvu tohto opatrenia začlenila skupina PSA 10 000 vozidiel ročne, čo predstavuje približne 20 % segmentu D.

(86) Na základe údajov z rokov 2011 a 2012, ktoré sa týkajú registrácie naftových osobných vozidiel s objemom motora viac ako 2 litre, sa PSA domnieva, že vývoj ponuky osobných naftových hybridných vozidiel plug-in by zvýšil počet vozidiel s objemom motora viac ako 2 litre (alebo rovnakým výkonom) na 30 000 – 40 000 jednotiek pre skupinu PSA. Podľa francúzskych orgánov by toto opatrenie predstavovalo 10 000 vozidiel ročne, čo zodpovedá ročnej strate na obrate 200 miliónov EUR.

2.4.5.2. ***Odstúpenie kapacít závodu Sevelnord v prospech konkurenta***

(87) V rámci tohto opatrenia má skupina PSA odstúpiť svoje kapacity závodu Sevelnord v prospech spoločnosti Toyota. Závod Sevelnord bol vybudovaný v roku 1988 v rámci rozširovania činností Société Européenne de Véhicules Légers (Európska spoločnosť pre ľahké vozidlá, ďalej len „Sevel“), kontrolovanej spoločne (ďalej len „spoločný podnik“, „SP“) so skupinou Fiat. V roku 2011 tento závod zamestnával 2 700 zamestnancov a vyrábal priemerne 420 vozidiel denne (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). Celkovo tu bolo v roku 2011 vyrobených 94 843 vozidiel.

([19]) Skratka prevzatá z angličtiny „*Light Commercial Vehicles*“. Vo francúzštine sa používa výraz „véhicule utilitaire léger“ - ľahké úžitkové vozidlo.

(88) Keď sa spoločnosť Fiat rozhodla z tohto spoločného partnerského podniku so skupinou PSA v závode Sevelnord odísť, PSA podpísala so spoločnosťou Toyota dohodu o spolupráci, podľa ktorej mala skupina PSA vyrábať ľahké úžitkové vozidlá, ktoré mala spoločnosť Toyota uvádzať na trh v Európe pod svojou vlastnou značkou. Vďaka tomu mala spoločnosť Toyota možnosť vybudovať si s nie príliš vysokými nákladmi značnú klientsku základňu.

(89) Podľa tejto dohody mala skupina PSA najskôr (od druhého štvrťroka 2013) dodávať ľahké úžitkové vozidlá zo svojej existujúcej škály modelov Peugeot Expert a Citroën Jumpy (ďalej len „ponuka G9“). Ďalej sa v dohode ustanovuje aj spolupráca na budúcej generácii vozidiel, ktoré bude skupina PSA vyrábať (ďalej len „ponuka K0“).

(90) Podľa francúzskych orgánov skupina PSA odhaduje, že aj v prípade, že by nedošlo k uzavretiu dohody so spoločnosťou Toyota, by bola skupina schopná sama zabezpečiť životaschopnosť svojej výroby ľahkých úžitkových vozidiel. Dohoda so spoločnosťou Toyota preto nebola nevyhnutná na zabezpečenie zachovania výroby v tomto závode.

(91) Francúzske orgány spresňujú, že toto opatrenie prispeje k obmedzeniu prítomnosti skupiny PSA na trhu v priamy prospech jej konkurentov, keďže:

a) skupina PSA odstúpila približne 30 % výrobnej kapacity závodu Sevelnord v prospech spoločnosti Toyota;

b) táto dohoda umožnila najväčšiemu konkurentovi, spoločnosti Toyota, vstúpiť na trh, na ktorom tento podnik doteraz nebol zastúpený, ako aj rozšíriť jeho ponuku úžitkových vozidiel;

c) táto dohoda predstavuje priamu a nepochybnú konkurenčnú výhodu pre spoločnosť Toyota, keďže jej umožnila získať podstatnú časť marže vozidiel, ktoré sú predmetom dohody, ako aj získať a udržať si klientov na trhu, na ktorom doteraz nepôsobila;

d) toto opatrenie sa týka jedného z trhov, na ktorých je skupina PSA veľmi významne zastúpená (21 % v Európe v roku 2011).

(92) Pokiaľ ide o obrat, vplyv tohto opatrenia sa odhaduje na 443 miliónov EUR.

2.4.5.3. ***Stiahnutie vývoja a výroby hybridnej technológie plug-in***

(93) Skupina PSA obmedzila svoju prítomnosť na trhu ukončením dohody uzatvorenej 25. októbra 2011 so spoločnosťou BMW o vytvorení spoločného podniku zameraného na vývoj a výrobu technológie hybridných a elektrických vozidiel.

(94) Spoločný podnik vytváral a vyrábal všetky elektrické diely nevyhnutné pre elektrickú hnaciu súpravu. Skupina PSA a BMW investovali viac ako 100 miliónov EUR do tohto projektu, ktorý na konci roka 2011 zamestnával 400 spolupracovníkov v stredisku výskumu a vývoja v Mníchove. Ukončenie tohto spoločného podniku malo za následok stiahnutie skupiny PSA zo segmentu hybridných vozidiel tzv. plug-in prostredníctvom vypovedania dohody o spoločnom podniku s BMW (segment C).

(95) Podľa francúzskych orgánov sa ukončením tohto spoločného podniku skupina PSA definitívne stiahla zo segmentu považovaného za kľúčový a zrušila si prístup takmer k 6 % trhu do roku 2016. Skupina PSA tiež prišla o hodnotnú dohodu z hľadiska dobrého mena značky, ktorá bola spojená s jej postavením ako partnera spoločnosti BMW.

(96) Odstúpenie skupiny PSA zo spoločného podniku s BMW malo dva vplyvy:

a) v prvom rade ohlásením týkajúcim sa ukončenia výroby hybridnej technológie *plug-in* sa poškodilo dobré meno skupiny v tomto segmente a od roku 2013 to následkom toho malo vplyv na predaj hybridných naftových vozidiel skupiny PSA. Skupina PSA odhaduje tento vplyv (na základe 10 % objemov) na 3 000 vozidiel ročne, čo predstavuje stratu na obrate ročne 60 miliónov EUR;

b) v druhom rade zastavenie vývoja hybridnej technológie *plug-in*, ktorej zavedenie sa predpokladalo v roku 2016, by sa prejavilo poklesom priemerne o 20 000 vozidiel za tri roky, čo predstavuje priemernú stratu na obrate 400 miliónov EUR ročne.

(97) Celkovo skupina PSA odhaduje vplyv tohto opatrenia na 1,56 miliardy EUR z obratu.

2.4.5.4. ***Záväzok maximálnej miery rozšírenia BPF***

(98) Francúzske orgány plánujú prijať záväzok týkajúci sa maximálnej miery rozšírenia ([20]). Podľa francúzskych orgánov sa táto miera počas posledných rokov veľmi zvýšila ako u BPF, tak aj u jej konkurentov. Predovšetkým, tak ako to vyplýva z tabuľky 6, v prípade BPF sa zvýšila z 27,5 % v roku 2009 na 29,8 % v roku 2012; a v prípade RCI Banque SA ([21]) z 30,0 % na 35,0 % za to isté obdobie.

(99) Francúzske orgány plánujú prijať tento záväzok najmä z toho dôvodu, že sa domnievajú, že kontrola miery prenikania je jednoduchá a možno ju vykonávať z verejných zdrojov.

(100) Plánovaný záväzok sa na jednej strane pre rok 2013 prejavuje inak ako na druhej strane pre roky 2014 a 2015. Pokiaľ ide o rok 2013, navrhlo sa, aby pre každú z európskych krajín (v rámci G10 ([22])) v ktorej má BPF svoje prevádzky, neprekročila miera H2 2012 zvýšená o úroveň flexibility + 1 bod prenikania.

(101) Francúzske orgány sa domnievajú, že z dôvodu rýchlych zmien tohto sektora je nutné pre nasledujúce obdobia predvídať, ako sa tento záväzok BPF bude meniť v súvislosti s týmito zmenami. Preto sa navrhuje zmeniť mieru rozšírenia realizovanú BPF za rok „n – 1“, a to stanovením maximálnej miery rozšírenia na rok „n“ v súvislosti s odchýlkami roka „n – 1“ tejto miery u európskych konkurentov BPF. Tak bude možné zabrániť tomu, aby BPF stratila možnosť reagovať na tendencie prejavujúce sa v konkurenčnom prostredí, ktoré ju obklopuje.

(102) Od 31. decembra 2013 by tak bol záväzok maximálnej miery rozšírenia BPF v rámci G10 na rok „n“ rovnaký ako miera, ktorú BPF dosiahla v rámci G10 v roku „n – 1“ upravená o odchýlku miery rozšírenia porovnateľných konkurentov na rok „n – 1“, pričom táto úprava nemôže mať za následok zníženie miery rozšírenia BPF pod minimálnu hodnotu. Na účely vzájomného porovnania sa navrhuje segment RCI Banque SA „Západná Európa“ a segment Volkswagen Financial Services (VWFS) „Európa“. S cieľom predísť nesprávnemu vývoju u konkurentov a zohľadniť mieru rozšírenia BPF, ktorá je v súčasnosti nižšia ako miera jej konkurentov, sa však maximálna miera rozšírenia stanoví na 32,4 % v súlade s mierou rozšírenia zaznamenanou v rámci G10 v druhom polroku 2012.

Tabuľka 7

Miera rozšírenia BPF podľa krajín a veľkých zemepisných oblastí v prípade nových vozidiel (v %)

	Horná miera H2 2012*	Úroveň flexibility	Maximálna navrhovaná miera*
Nemecko	[…]	+ 1,0	[…]
Rakúsko	[…]	+ 1,0	[…]
Belgicko	[…]	+ 1,0	[…]
Taliansko	[…]	+ 1,0	[…]
Španielsko	[…]	+ 1,0	[…]
Holandsko	[…]	+ 1,0	[…]
Portugalsko	[…]	+ 1,0	[…]
Švajčiarsko	[…]	+ 1,0	[…]
Francúzsko	[…]	+ 1,0	[…]
Spojené kráľovstvo	[…]	+ 1,0	[…]

([20]) Ide o pomer vypočítaný z podielu predaja vozidiel financovaných z pôžičiek banky BPF na celkovom predaji skupiny PSA.
([21]) RCI Banque SA je pobočkou spoločnosti Renault SAS, ktorá ju vlastní na 100 %. RCI Banque zabezpečuje financovanie predaja značiek skupiny Renault a skupiny Nissan.
([22]) Belgicko, Francúzsko, Holandsko, Nemecko, Portugalsko, Rakúsko, Taliansko, Španielsko, Švajčiarsko, Spojené kráľovstvo.

	Horná miera H2 2012*	Úroveň flexibility	Maximálna navrhovaná miera*
Súhrn G5 ([1])	33,3	+ 1,0	34,3
Súhrn M5 ([2])	27,3	+ 1,0	28,3
Súhrn G10 ([3])	32,4	+1,0	33,4

([1]) Súhrn za G5 sa týka týchto krajín: Francúzsko, Nemecko, Taliansko, Španielsko a Spojené kráľovstvo.
([2]) Súhrn za M5 sa týka týchto krajín: Belgicko, Holandsko, Švajčiarsko, Rakúsko a Portugalsko.
([3]) Súhrn za G10 sa týka desiatich krajín uvedených v tejto tabuľke.

2.4.6. ODHAD NÁKLADOV NA REŠTRUKTURALIZÁCIU A ICH FINANCOVANIE

(103) Odhadované náklady na reštrukturalizáciu sú vo výške 1 708,9 milióna EUR. Týkajú sa najmä týchto plánovaných opatrení: ukončenia výroby v Aulnay v roku 2014, ktorá zamestnáva 3 000 zamestnancov, premiestnenia centra výroby z parížskeho regiónu do Poissy a revitalizácie závodu v Aulnay. Tieto náklady sa odhadujú na [400 – 500]* miliónov EUR na obdobie 2012 – 2017. Náklady na prispôsobenie priemyselného zariadenia závodu v Rennes, ktoré povedie k prerozdeleniu 1 400 pracovných miest z celkového počtu 5 600 zamestnancov, sa odhadujú na [100 – 200]* miliónov EUR na obdobie 2012 – 2017. Prispôsobenie štruktúr skupiny PSA prostredníctvom GPEC 1 a 2 („Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences - Predbežné riadenie zamestnanosti a zručností") povedie k celkovým nákladom odhadovaným na [500 – 600]* miliónov EUR na rok 2012 a 2013. Je potrebné poznamenať, že medzi plány GPEC 1 a 2 a náklady na reštrukturalizáciu v Aulnay a Rennes sa navzájom neprekrývajú. Náklady na ostatné opatrenia, najmä reštrukturalizáciu obchodu v Európe a zníženie počtu zamestnancov PCR (Peugeot Citroën Retail) zodpovedajúce časti PSA siete koncesionárov najmä v južnej Európe sa odhadujú na [100 – 200] miliónov EUR. Náklady na činnosti PSA v rámci projektu $50CO_2$Cars predstavujú [300 – 400]* miliónov EUR.

(104) S cieľom financovať náklady na reštrukturalizáciu skupina PSA zaviedla od začiatku roka 2012 program odpredaja aktív, vďaka čomu skupina PSA získala tieto zdroje:

a) odpredaj Gefco v decembri 2012: 878 miliónov EUR ([23]);

b) odpredaj spoločnosti Citer vo februári 2012: 449 miliónov EUR;

c) odpredaj nehnuteľných aktív (vrátane sídla firmy) počas roka 2012: 628,7 milióna EUR.

(105) Podľa francúzskych orgánov skupina PSA už vyčlenila 1,956 miliardy EUR voľných peňažných prostriedkov, ktoré sa preinvestujú do reštrukturalizácie skupiny PSA, aby mohla opätovne obnoviť svoju životaschopnosť.

(106) Z hľadiska likvidity dohoda New Club Deal zabezpečí 11,6 miliardy EUR od súkromných bánk s cieľom prispieť k financovaniu skupiny počas obdobia reštrukturalizácie.

2.5. *PLÁN OBNOVENIA ŽIVOTASCHOPNOSTI BPF*

(107) V pláne predloženom francúzskymi orgánmi sa nachádzajú finančné prognózy a plán financovania BPF do konca roka 2015. Podľa francúzskych orgánov budú výnosy z vlastného kapitálu BPF [5 – 10]* % od roku 2014 a [10 – 20]* % v roku 2016. Francúzske orgány pripomínajú, že podľa rozhodovacej praxe Komisie sa na dokázanie životaschopnosti banky za prijateľný výnos z vlastného kapitálu považuje výnos vo výške 8 – 12 %.

2.5.1. PLÁN FINANCOVANIA

(108) BPF plánuje zvýšiť svoje dlhodobé bankové financovanie z [0 – 5]* miliárd EUR na konci roka 2012 na [5 – 10]* miliárd EUR na konci roka 2015. Banka tiež uviedla vkladový produkt určený pre jednotlivcov, pričom finančné prostriedky z tohto produktu budú podľa finančných prognóz (v porovnaní s nulou na konci roka 2012) v roku 2015 vo výške [800 – 900]* miliónov EUR. V tom istom období sa obmedzia finančné prostriedky získané sekuritizáciou a emisiou EMTN.

([23]) Čistý predaj výdavkov vo výške 797 miliónov EUR, ku ktorému sa pripočítava mimoriadna dividenda 100 miliónov EUR a od ktorého sa odpočítava 19 miliónov EUR zodpovedajúcich zrušeniu peňažných tokov.

Tabuľka 8

Stav finančných prostriedkov BPF v súvislosti s reštrukturalizáciou*

[…]*

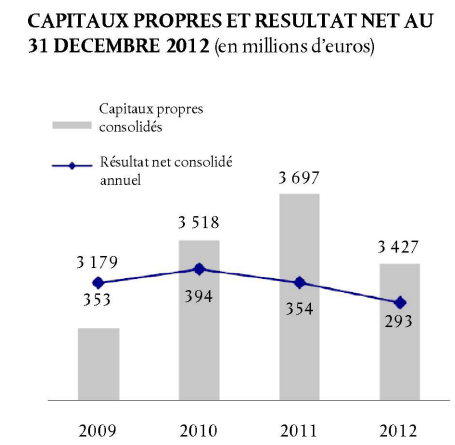
(109) Predpokladá sa, že celková súvaha banky, a teda potreba financovania progresívne vzrastie počas obdobia prognózy, a to z 27 186 miliónov EUR na konci roka 2012 na [> 28 000] miliónov EUR na konci roka 2015.

2.5.2. RENTABILITA A PLATOBNÁ SCHOPNOSŤ

(110) Ako znázorňuje graf 1, BPF bola v minulosti zisková. Na konci roka 2012 dosahovala miera kapitalizácie meraná pomocou ukazovateľa Core Tier1 ([24]) vo výške 13 %.

Graf 1

Vývoj ziskovosti BPF



(111) Ako je znázornené v tabuľke 8, banka naďalej predpokladá, že počas obdobia reštrukturalizácie skupiny bude naďalej dosahovať zisky.

Tabuľka 9

Prognózy výnosnosti BPF

(%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Návratnosť vlastného kapitálu (RoE)*	8,0	[4 – 6]	[6 – 8]	[8 – 10]	[10 – 12]	[10 – 12]

(112) Podľa predložených informácií by zastavenie činnosti BPF nemalo spôsobiť veriteľom žiadnu stratu. Pri záťažovom scenári by útlmová správa mala umožniť zachovať počas troch rokov zostatok likvidity od [1 – 3] * miliárd do [2 – 4]* miliárd EUR, a to v závislosti od úrovne použitého zaťaženia.

(113) Aktíva BPF majú veľmi krátku splatnosť, ktorá je v priemere kratšia než splatnosť pasív.

(114) Cena bankového rizika vzrástla z […]* v roku 2011 na […]* v roku 2012. Pochybné pohľadávky progresívne vzrástli z 3 % na konci roka 2008 na 4,2 % na konci roka 2012.

([24]) *Core Tier 1* je koeficient platobnej schopnosti, ktorým je možné zhodnotiť platobnú schopnosť bánk. Dáva do súvisu vlastný kapitál a držané aktíva (ktoré sú vyvážené podľa rizík).

2.5.3. MIERA ROZŠÍRENIA

(115) Podľa francúzskych orgánov s mierou rozšírenia predaja automobilov skupiny PSA vo výške približne 29,8 % (v roku 2012) BPF financuje veľkú časť dopytu po vozidlách vyrobených skupinou PSA a podstatným spôsobom prispieva k financovaniu jej obchodných aktivít a celej automobilovej pobočky spolu so sieťami koncesionárov a klientov.

(116) Tvrdia, že v predbežnom pláne sa uvádza predpoklad zachovania miery rozšírenia v miernom raste v porovnaní s mierou v roku 2011, a to až do roku 2017. Takýto vývoj vychádza z viacerých faktorov:

a) z čiastočného a postupného ústupu tradičných bánk z tohto sektora v súvislosti so selektívnym riadením ich súvah z dôvodu finančných a kapitálových prekážok, ktoré sú spojené najmä s nadobudnutím účinnosti dohody Bazilej III;

b) z vývoja potrieb financovania spotrebiteľov v súvislosti so značným znížením kúpnej sily v Európe;

c) z úrovne úrokovej miery, ktorá je v súčasnosti na svojej historicky najnižšej úrovni a ktorá by mala podnietiť využívanie pôžičiek na financovanie kúpy automobilových vozidiel; a napokon

d) z tendencie, že automobilové vozidlo sa stáva bežným spotrebným tovarom v zmysle „*komodity*“, čo by bolo v súlade s rozvojom financovania prostredníctvom pôžičky a mesačných splátok.

(117) Vývoj miery rozšírenia BPF podľa zemepisných oblastí a segmentov (B, C, D, H a ÚV) je znázornený v tabuľke 9 (AP znamená „automobil Peugeot“ a AC znamená „automobil Citroën“).

Tabuľka 10

Miera rozšírenia BPF podľa zemepisných oblastí, segmentov vozidiel a značky (v %)

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Francúzsko						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
ÚV						
Spolu						
Spojené kráľovstvo						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segment D						
Segment H						
ÚV						
Spolu						
Nemecko						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
ÚV						
Spolu						
Taliansko						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
ÚV						
Spolu						
Španielsko						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
ÚV						
Spolu						
Spolu 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]
ÚV	[24,6 – 29,6]	[25,9 – 30,9]	[24,9 – 29,9]	[26,7 – 31,7]	[28 – 33]	[29,6 – 34,6]
Spolu	[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					
ÚV	Partner, Bipper, Expert, Boxer, Berlingo, Nemo, Jumper, Jumpy					

2.5.4. ZÁVISLOSŤ SKUPINY

(118) Podľa francúzskych orgánov existuje vzájomná súvislosť medzi ratingom BPF a ratingom PSA, o čom svedčí aj úzka väzba výnosov z dlhopisov skupiny a banky.

(119) Ratingové agentúry vo svojich správach uviedli prepojenie medzi ratingom skupiny PSA a ratingom BPF, a to stanovením rozpätia medzi úverovým ratingom skupiny a úverovým ratingom kaptívnej banky na najviac dva stupne ([25]). Dňa 14. februára 2013 sa rating BPF znížil na úroveň *„neinvestičného stupňa“*.

2.6. *SŤAŽNOSŤ*

(120) Anonymný sťažovateľ sa domnieva, že záruka zo strany francúzskeho štátu umožní BPF navrhnúť koncesionárom a klientom PSA zaujímavejšie úverové podmienky, ako sú podmienky, ktoré im môžu ponúknuť kaptívne banky konkurenčných výrobcov automobilov.

3. **DÔVODY NA ZAČATIE KONANIA**

(121) V rozhodnutí o začatí konania Komisia vyjadrila svoje pochybnosti z týchto dôvodov:

3.1. *PLÁN OBNOVENIA ŽIVOTASCHOPNOSTI BPF*

(122) Pokiaľ ide o plán obnovenia životaschopnosti BPF, ktorý treba skúmať v súvislosti s Oznámením o bankovníctve, Komisia vyjadrila svoje pochybnosti plynúce z neistoty týkajúcej sa životaschopnosti skupiny PSA ako celku.

3.2. *PLÁN REŠTRUKTURALIZÁCIE SKUPINY PSA*

(123) Pokiaľ ide o plán reštrukturalizácie priemyselnej skupiny, ktorý treba skúmať v súvislosti s uvedenými usmerneniami na „záchranu a reštrukturalizáciu“, Komisia sa domnieva, že existujú pochybnosti týkajúce sa týchto prvkov:

3.2.1. POCHYBNOSTI O OBNOVE ŽIVOTASCHOPNOSTI

(124) Komisia mala v úmysle zhromaždiť vyjadrenia tretích strán, pokiaľ ide o:

a) predpoklady v súvislosti s vývojom trhu s automobilmi v Európe a v ostatných častiach sveta, najmä v tom zmysle, či majú tieto predpoklady dostatočne konzervatívnu povahu;

([25]) Podľa agentúry Moody's tento rozdiel v súčasnosti predstavuje tri *notches*, čo je výsledkom záruky, ktorá bola BPF udelená.

b) navrhované opatrenia reštrukturalizácie s cieľom zabezpečiť obnovenie životaschopnosti skupiny PSA;

c) podiel projektu 50CO_2Cars na obnove životaschopnosti, najmä pokiaľ ide o otázku, či je tento spôsob investovania do výskumu a vývoja, ktorých cieľom je zavedenie výskumného programu v oblasti „*mild-hybridation*“ (miernej hybridizácie) v súlade so skutočnosťou, že bolo súčasne oznámené ukončenie vývoja hybridnej technológie „*plug-in*“, ktorú si mala podľa informácií skupina už osvojiť.

3.2.2. POCHYBNOSTI O KOMPENZAČNÝCH OPATRENIACH

(125) Komisia vyjadrila želanie získať komentáre tretích strán v zmysle uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu, pokiaľ ide o označenie navrhovaných opatrení za kompenzačné opatrenia, ich veľkosť a primeranosť v súvislosti s rizikami narušenia hospodárskej súťaže v dôsledku štátnej pomoci.

4. **PRIPOMIENKY FRANCÚZSKA K ROZHODNUTIU O ZAČATÍ KONANIA**

4.1. *K VÝŠKE POMOCI*

(126) Francúzske orgány sa domnievajú, že výška pomoci nemôže zodpovedať nominálnej výške záruky, že emisie BPF budú nevyhnutne realizované s likvidnou prémiou a prémiou za variabilné riziko nepochybne vyššou ako 24 bázických bodov, ktoré sa zaznamenali v čase realizácie emisie vďaka pomoci na záchranu, a že referenčné obdobie na zohľadnenie historických výnosov BPF by malo byť tri mesiace.

(127) Podľa francúzskych orgánov neboli v tomto prípade splnené dve kumulatívne podmienky, vďaka ktorým je možné mať za to, že výška pomoci je rovnako vysoká ako výška krytá zárukou, a to nezvyčajne vysoká pravdepodobnosť, že dlžník nie je schopný splácať pôžičku krytú zárukou, a existencia mimoriadnych okolností. V dôsledku toho by výška pomoci zahrnutej do štátnej záruky zodpovedala rozdielu medzi celkovými nákladmi na financovanie vyplývajúcimi zo záruky a samotnou zárukou, a celkovými nákladmi na financovanie, ktoré by zaplatil podnik, keby záruku nezískal.

(128) Podľa francúzskych orgánov je odôvodnený aj predpoklad, podľa ktorého vznikli na strane BPF dodatočné náklady vo výške 40 bázických bodov. V prípade emisií, ktoré BPF realizovala 25. marca 2013, by tomu tak bolo za mimoriadne priaznivých trhových okolností. Zaznamenané rozpätia (*spreads*) vo vzťahu k obligáciám štátnej pokladnice v čase tejto emisie (24 bázických bodov) vykazujú historicky najnižšie úrovne. Francúzske orgány sa napríklad domnievajú, že investori by mali bežne požadovať vyššiu odmenu v kaptívnej banke automobilového sektora ako v prípade verejných orgánov, ako je UNEDIC ([26]) alebo CADES ([27]), a to o to viac, pokiaľ by mali k dispozícii linky umožňujúce realizovať tento typ transakcií CADES alebo UNEDIC, a ktoré by nevyhnutne v prípade úkonu s BPF nemali.

(129) Referenčné obdobie presadzované francúzskymi orgánmi (od 12. júla do 16. októbra 2012) by bolo na zobrazenie reality výnosov z obligácií BPF na trhoch najlepšie, pretože zohľadňuje ťažkosti skupiny PSA, a nie oznámenie o štátnej záruke.

4.2. *K ŽIVOTASCHOPNOSTI BPF*

(130) Francúzske orgány berú na vedomie stanovisko Komisie, podľa ktorého BPF nemá problém so solventnosťou ani ziskovosťou, a že jej problém s likviditou vznikol výlučne v dôsledku jej prepojenia so skupinou PSA.

(131) Francúzske orgány však chcú uviesť tieto pripomienky:

a) Podľa francúzskych orgánov by bolo zvýšenie bilančnej sumy BPF aj naďalej mierne v súlade s inflačnými očakávaniami. Toto zvýšenie by vyplývalo zo zhoršenia makroekonomických podmienok a častejšieho využívania úveru na financovanie kúpy vozidiel spotrebiteľmi.

b) S cieľom reagovať na argument Komisie, podľa ktorého by bolo vhodné predísť tomu, aby BPF financovala nekvalitné úvery s cieľom umelo navýšiť obrat skupiny PSA, francúzske orgány pripomínajú, že:

([26]) Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce (Vnútroštátna medziodvetvová únia pre zamestnanosť v priemysle a obchode).

([27]) Caisse d'amortissement de la dette sociale (Fond na amortizáciu sociálneho dlhu).

— jediným cieľom kompenzačného opatrenia zameraného na BPF je znížiť konkurenčnú intenzitu jej správania a obmedziť jej trhový podiel,

— miera nesplácaných úverov („*non performing loans*“) vo výške približne 4 % sa počas týchto posledných troch rokov len málo zmenila,

— BPF vymedzuje svoju politiku rizík nezávislým spôsobom a pod dohľadom príslušného orgánu pre dohľad nad obozretným podnikaním.

Keďže ratingové agentúry a výbor pre audit BPF pozorne sledujú mieru pochybných pohľadávok, akákoľvek úprava politiky rizík danej banky by bola podľa francúzskych orgánov nemožná.

4.3. *K OBNOVA ŽIVOTASCHOPNOSTI SKUPINY PSA*

4.3.1. K ZVOLENÝM HYPOTÉZAM VÝVOJA TRHU

(132) Francúzske orgány sa predovšetkým domnievajú, že prognózy skupiny PSA by nemal vyvrátiť ani vývoj na trhu v prvom štvrťroku 2013 ani predpokladaný rozdiel medzi predpokladanými výsledkami za rok 2012 a skutočne dosiahnutými výsledkami v tomto istom roku.

(133) Nepretržitý pokles predaja v roku 2013 mala podľa francúzskych orgánov skupina PSA predvídať. Podobne ako inštitút *IHS Global Insight sa* domnievala, že pokles trhu dosiahne medzi rokmi 2012 a 2013 konečnú hodnotu (*in fine*) 4 %.

(134) Francúzske orgány predložili aktualizované finančné prognózy na základe menej optimistických predpokladov, ako boli prognózy uvedené v odôvodneniach (54) až (58) rozhodnutia o začatí konania. Strategické smerovanie uvedené v tých istých odôvodneniach rozhodnutia o začatí konania ostáva nezmenené.

(135) Zmeny vykonané v týchto predpokladoch vyplývajú z aktualizácie prognóz vývoja trhu „Európy 30“, ktorú vypracoval inštitút *IHS Global Insight*. Odrážajú sa v obrate automobilovej divízie, ktorý je počas obdobia prognóz nižší.

(136) Aktualizoval sa aj „nepriaznivý“ scenár, podľa ktorého by sa mal predaj skupiny PSA (vo vzťahu k mediánovému scenáru) od roku 2013 v Európe znížiť o ďalších 100 000 vozidiel.

Tabuľka 11

Veľkosť európskeho trhu podľa prognóz IHS Global Insight a trhový podiel PSA

	2013	2014	2015	2016	2017
Veľkosť európskeho trhu (Európa 30) podľa par *IHS Global Insight* v apríli 2013 (v tis. vozidiel)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Podiel PSA na európskom trhu*	[10 – 14] %	[10 – 14] %	[10 – 14] %	[9 – 13] %	[9 – 13] %

Tabuľka 12

Predpokladaný obrat skupiny PSA (v mil. EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Mediánový scenár v rozhodnutí o začatí konania*	[55 000 – 60 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[65 000 – 70 000]
Aktualizovaný mediánový scenár*	[55 000 – 60 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[59 000 – 64 000]	[60 000 – 65 000]
Aktualizovaný nepriaznivý scenár (rozdiel – 100 000 vozidiel ročne)*	[55 000 – 60 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 65 000]	[60 000 – 70 000]	[60 000 – 65 000]

Tabuľka 13

Predpokladaný obrat automobilovej divízie (v mil. EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Mediánový scenár v rozhodnutí o začatí konania*	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]	[45 000 – 50 000]
Aktualizovaný mediánový scenár*	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[45 000 – 50 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]
Aktualizovaný nepriaznivý scenár (rozdiel – 100 000 vozidiel ročne)*	[35 000 – 40 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]	[40 000 – 45 000]

(137) Pokiaľ ide o peňažné prostriedky, aktualizácia sa prejaví znížením peňažných tokov spojených prevádzkovými činnosťami, pričom peňažné toky investičných činností ostávajú nezmenené. Z toho vyplýva, že predpokladaná úroveň dlhu […]* je vyššia, ako sú prognózy uvedené v rozhodnutí o začatí konania, pričom úroveň tohto predpokladaného dlhu je v prípade mediánového scenára vyššia ako predtým predpokladaná úroveň v prípade nepriaznivého scenára.

(138) Spoločnosť PSA takisto predložila prognózy týkajúce sa čistého dlhu v scenári predpokladajúcom väčšie zaťaženie, podľa ktorého by sa v roku 2013 predaj uskutočnený skupinou PSA v Európe znížil (v porovnaní s mediánovým scenárom) o 200 000 dodatočných vozidiel ročne Úrovne čistého dlhu v rozličných scenároch sú uvedené v tabuľke 14. Podľa údajov, ktoré poskytla spoločnosť PSA, zvyšuje záťažový faktor 100 000 vozidiel čistý dlh […]* o [200 – 400]* miliónov EUR ročne.

Tabuľka 14

Úroveň čistého dlhu […]* v mil. EUR

	2013	2014	2015	2016	2017
Mediánový scenár v rozhodnutí o začatí konania*	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aktualizovaný mediánový scenár*	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2013	2014	2015	2016	2017
Aktualizovaný nepriaznivý scenár (rozdiel – 100 000 vozidiel ročne)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Aktualizovaný scenár pre väčšiu záťaž (rozdiel – 200 000 vozidiel ročne)*	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(139) Francúzske orgány sa okrem toho domnievajú, že relevantným prvkom, ktorý je potrebné zobrať do úvahy ako základ predpokladov obnovenia dlhodobej životaschopnosti skupiny PSA, nie je jej obrat, ale jej bežný prevádzkový výsledok. Počas zasadnutia dozornej rady, ktoré sa konalo 6. novembra 2012, bol tento obrat vyhodnotený ako strata [1 000 – 2 000]* miliónov EUR, pričom nakoniec dosiahnutý výsledok predstavoval stratu 1 504 miliónov EUR (čo je rozdiel menej než [0 – 3] %).

(140) Francúzske orgány sa tiež domnievajú, že prognózy vývoja trhu, z ktorých vychádza skupina PSA, sú mimoriadne opatrné, zatiaľ čo údaje analytikov, ktoré boli základom pre závery Komisie, boli čiastkové a sporné.

(141) Všetky príslušné subjekty sa domnievali, že trh dosiahol svoju spodnú prahovú úroveň a od tej chvíle môže len rásť. V posledných analýzach ([28]) sa vo všeobecnosti zdôraznilo, že makroekonomické podmienky v Európe sa budú v budúcich rokoch zlepšovať. Toto zlepšenie by sa podľa francúzskych orgánov malo nevyhnutne prejaviť aj v automobilovom odvetví.

(142) Francúzske orgány sa napokon domnievajú, že Komisia uskutočnila nereprezentatívny výber ratingov finančných analytikov, pričom vyradila tie ratingy, ktoré sa približovali k prognózam poskytnutým skupinou PSA. V každom prípade francúzske orgány neuznávajú použitie finančných analýz na účely hodnotenia plánu reštrukturalizácie zo strednodobého hľadiska. Domnievajú sa, že činnosťou finančných analytikov by malo byť poskytovanie poradenstva pri nákupe či predaji cenných papierov v závislosti od stanoveného cieľa. Nezameriavajú sa teda hlavne na predpokladaný objem predaja, ani na odhady obratu. Tieto hodnotenia teda veľmi často nevychádzajú z relevantných hospodárskych základov.

(143) V dôsledku toho sa francúzske orgány domnievajú, že s cieľom zaviesť plán reštrukturalizácie by mali tieto hodnotenia legitímne vychádzať z prognóz inštitútu *IHS Global Insight*, na ktoré by sa uplatnil záťažový faktor, a nezohľadňovať hypotézy finančných analytikov.

(144) Francúzske orgány zdôrazňujú, že súkromný sektor veril v obnovenie životaschopnosti skupiny PSA. Táto dôvera sa prejavila predovšetkým formou posilnenia spojenia medzi PSA a GM, a to podpísaním konečných dohôd o troch návrhoch vozidiel a vytvorením spoločného podniku pre nákupy 20. decembra 2012. Bankové finančné prostriedky od BPF vo výške 11,6 miliardy EUR okrem toho predstavovali dôkaz o dôvere trhu, pokiaľ išlo o perspektívu zlepšenia. A napokon, nedávne operácie sekuritizácie zo strany BPF dokazujú, že na trhu neexistujú obavy z rizika spojeného s automobilovým priemyslom.

4.3.2. K MIERE VYUŽÍVANIA KAPACÍT SKUPINY PSA A DIVERZIFIKÁCIA PREDAJA SKUPINY PSA

(145) Francúzske orgány sa domnievajú, že pochybnosť Komisie týkajúca sa miery využívania bola neodôvodnená, lebo nezohľadňovala zatvorenie závodu v Aulnay, vďaka čomu bolo podľa nich možné vyriešiť nedostatočnú konkurencieschopnosť skupiny PSA v segmente B. Keďže skupina PSA má v tomto segmente veľmi vysokú konkurenciu, toto zatvorenie bolo mimoriadne dôležité pre obnovu jej životaschopnosti.

([28]) Globálny hospodársky výhľad, kapitoly 1 a 2 z apríla 2013.

(146) Francúzske orgány sa domnievajú, že skupina PSA prijala všetky nevyhnutné opatrenia, aby dosiahla svoj cieľ uskutočňovať 50 % svojho predaja v roku 2015 mimo Európy: otvorenie tretieho závodu a získanie nových koncesií v Číne, obnovenie výroby kategórie vozidiel uvádzaných na trh v Latinskej Amerike, uvedenie dvoch modelov osobitne zameraných na predaj mimo Európy a napokon v rámci spojenia s GM vývoj spoločnej platformy na uvádzanie vozidiel segmentu B na trh v Európe a vo zvyšku sveta, spoločné vytváranie novej generácie malých úsporných benzínových motorov a projekty vozidiel v Latinskej Amerike, Rusku a na iných rastúcich trhoch.

4.3.3. K PRÍSPEVKU PROJEKTU 50CO_2CARS K OBNOVENIU ŽIVOTASCHOPNOSTI SKUPINY PSA

a) **Súlad projektu 50CO_2Cars s plánom reštrukturalizácie skupiny PSA**

(147) Francúzske orgány zdôrazňujú, že cieľom značného úsilia v oblasti výskumu a vývoja v rámci projektu 50CO_2Cars je osvojenie si technológie, ktorou sa má zlepšiť ekologická a energetická bilancia naftového motora. V tejto súvislosti by mohol tento projekt v oblasti výskumu a vývoja pomôcť pri zavádzaní stratégie zameranej na zastavenie klesajúcej tendencie zaznamenanej pri predaji naftových vozidiel.

(148) Naftové vozidlá v súčasnosti predstavujú dôležitý zdroj príjmov skupiny PSA: v roku 2012 [60 – 80]* % vozidiel predaných PSA v Európe bolo vybavených týmto typom motora. Pokiaľ ide o výrobu tohto typu vozidiel, skupina PSA má pre tento typ vozidiel k dispozícii optimálne priemyselné prostriedky, dobré meno značky a vysokú mieru návratnosti, ktorá je vyššia ako v prípade vozidiel s benzínovým motorom. Súčasná situácia je však nepriaznivá: dobré meno týchto motorov sa v Európe postupne zhoršuje, vývoj regulačného a normatívneho rámca (Euro VI) by mohol spôsobiť dodatočné náklady na vozidlá s naftovým motorom v porovnaní s vozidlami s benzínovým motorom a tým znevýhodniť predaj naftových vozidiel, a to tým skôr, že stratégia prispôsobovania sa normám prostredníctvom tzv. *downsizingu* ([29]), ktorá sa až doteraz uplatňovala, už zrejme vyčerpala svoje možnosti a niektoré členské štáty alebo miestne samosprávy plánovali prijať fiškálny rámec v neprospech vozidiel s naftovým motorom. PSA sa domnieva, že straty marže spojené s nahradením predaja naftových vozidiel predajom benzínových vozidiel na európskom trhu predstavujú rádovo [500 – 700]* miliónov EUR. V súvislosti s poklesom kúpnej sily domácností a vzhľadom na rastúce obavy spotrebiteľov v súvislosti s ochranou životného prostredia je hlavným cieľom skupiny PSA zachovanie konkurencieschopnosti a dobrého mena naftových vozidiel (v porovnaní s benzínovými). Vzhľadom na výšku cien existujúcich hybridných naftových vozidiel nie je možné zaistiť distribúciu týchto vozidiel vo veľkej miere, a na zvýšenie dostupnosti tejto technológie by bolo potrebné vynaložiť značné investície do výskumu a vývoja,. Obnovením konkurencieschopnosti a dobrého mena motorovej nafty by projekt 50CO_2Cars mohol podľa francúzskych orgánov pozitívne prispieť k obnove životaschopnosti, a to zachovaním nielen predaja naftových vozidiel skupiny PSA, ale aj výrobných marží. Ak sa plán industrializácie podarí, technológia vytvorená na základe projektu 50CO_2Cars by na vznikajúcom trhu predstavovala významný zdroj rastu až do roku 2020. Možnosť využívať príležitosti vyplývajúce z naftových motorov tzv. *mild-hybrid* po skončení plánu reštrukturalizácie by umožnila zabezpečiť rast obratu, a to vďaka diverzifikácii zameranej na hlavný segment a zameraniu sa na cieľovú činnosť skupiny (výroba vozidiel vo veľkých sériách).

(149) Pokiaľ ide o potrebu investovať, francúzske orgány robia rozdiel medzi znížením navrhovaných investícií, *„ako kompenzačného opatrenia“*, ktorého cieľom je obmedziť rozsah narušení hospodárskej súťaže spojených so štátnou pomocou, a zachovaním investícií do výskumu a vývoja, ktoré podnik potrebuje s cieľom *„obnoviť životaschopnosť z dlhodobého hľadiska“*. Francúzske orgány zdôrazňujú, že v rámci svojho rozhodovacieho postupu Komisia viackrát priznala, že obnova životaschopnosti podniku by mala spočívať v zavádzaní nových výrobkov, aby sa zabezpečil rast obratu ([30]).

(150) Orgány vysvetľujú, že ak by v rámci plánu reštrukturalizácie nebola poskytnutá štátna pomoc určená konkrétne na projekt 50CO_2Cars, skupina PSA by musela zaviesť tzv. alternatívny projekt. Vzhľadom na to, že by skupina nebola schopná sama prekonať všetky technologické prekážky a nemohla by počítať s prípadnou spoluprácou s partnermi pri realizácii projektu 50CO_2Cars, musela by obmedziť svoje investície na minimum a musela by sa sústrediť len na jediný cieľ, ktorým by bolo zaistenie súladu výroby naftových motorov so zmenami právnych predpisov. Francúzske orgány v tejto súvislosti zdôrazňujú, že zásah orgánov verejnej moci by sa neobmedzil len na finančnú pomoc pre skupinu PSA na účely realizácie projektu 50CO_2Cars, ale jeho účelom by naopak bolo združiť v rámci tohto projektu konzorcium partnerov (zástupcov priemyslu, združení, výskumných laboratórií atď.), ktorých spoločné úsilie je nevyhnutné na prekonanie technologických prekážok spojených s vývojom nízkonákladového hybridného naftového vozidla. Uvádzajú, že je veľmi pravdepodobné, že by neschválenie štátnej pomoci pre skupinu PSA ako vedúceho projektu 50CO_2Cars znemožnilo zavedenie tohto projektu nielen

([29]) Ide o znižovanie emisií CO_2 obmedzením veľkosti motorov a plánovaním prispôsobeného pretlakového plnenia.
([30]) Rozhodnutie Komisie z 1. decembra 2004, vec C-504/03, Bull, odôvodnenie 51, rozhodnutie Komisie z. 18 februára 2004, vec C-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, odôvodnenie 236, rozhodnutie Komisie z 3. júla 2001, vec C-33/98, Babcock Wilcox Espana SA, odôvodnenie 98.

tejto skupine, ale aj všetkým jej partnerom. Alternatívna stratégia spočívajúca v nahradení naftového motora benzínovým by so sebou niesla dodatočné náklady a bola by spojená s významným priemyselným rizikom: rezignácia na získanie skúseností v oblasti naftových motorov, straty predaja počas prechodného obdobia a sústredenie finančných prostriedkov na úpravu a zmenu výrobnej základne skupiny. čo sú zdroje, ktoré by pritom boli potrebné skôr na obnovu životaschopnosti.

(151) Stručne povedané, francúzske orgány sa domnievajú, že projekt 50CO_2Cars by bol nevyhnutný nielen na zachovanie ziskovosti hlavnej priemyselnej činnosti skupiny PSA (výroba vozidiel s naftovými motormi), ale aj na trvalé obnovenie životaschopnosti skupiny, ktorej môže tento projekt poskytnúť potenciál k ďalšiemu rastu aj po ukončení reštrukturalizácie (nový rad inovačných a ziskových vozidiel). Tieto investície do výskumu a vývoja by vlastne boli v dokonalom súlade s cieľmi vymedzenými v pláne reštrukturalizácie.

b) **K pochybnostiam Komisie vyjadreným v rozhodnutí o začatí konania**

(152) Francúzske orgány chápu rozhodnutie o začatí konania tak, že Komisia sa na základe tvrdenia, podľa ktorého skupina PSA údajne zaostáva v oblasti výskumu a vývoja domnieva, že projekt 50CO_2Cars „môže byť nevyhnutný na obnovenie životaschopnosti skupiny PSA len do tej miery, ak by jej mohol umožniť, aby dostihla svoje dlhotrvajúce zaostávanie za konkurentmi v oblasti výskumu a vývoja“. Francúzske orgány túto analýzu zásadne spochybňujú.

a) V prvom rade francúzske orgány opakujú, že projekt 50CO_2Cars môže prispieť k obnove životaschopnosti skupiny: obnovenie dobrého mena naftových vozidiel v oblasti ochrany životného prostredia; nový impulz spotreby (koncept hybridných vozidiel dostupných väčšiemu počtu zákazníkov); zachovanie rastu po skončení plánu reštrukturalizácie.

b) V druhom rade štrukturálne znevýhodnenie v oblasti výskumu a vývoja, ktoré sa v oznámení uvádza ako jedno z možných vysvetlení určitých problémov, v ktorých sa skupina PSA ocitla, by spočívalo v oneskorení v oblasti normalizácie dielov, ktorým by sa znížila účinnosť úsilia vynaloženého v oblasti výskumu a vývoja v porovnaní s konkurentmi (efekt rozsahu). Práve vďaka projektu 50CO_2Cars by však bolo možné tento problém vyriešiť, keďže:

— v prvom rade by sa projektom 50CO_2Cars zlepšila štandardizácia niektorých automobilových dielov a najmä hnacej sústavy;

— v druhom rade by podmienky realizácie projektu 50CO_2Cars zlepšili účinnosť úsilia, ktoré skupina PSA vynakladá v oblasti výskumu a vývoja, a to najmä vďaka synergiám vznikajúcim v dôsledku koordinácie prác medzi rozličnými partnermi, ale aj prostredníctvom monitorovania, ktoré zaisťujú verejné orgány poskytujúce štátnu pomoc.

c) Po tretie a predovšetkým, francúzske orgány vyčítajú *„právne novátorský“* charakter kritéria, ktoré Komisia údajne uplatnila v odôvodnení (169) rozhodnutia o začatí konania a ktoré vychádza z predpokladu, že skupina PSA v oblasti výskumu a vývoja skutočne zaostáva. Domnievajú sa, že všetky doteraz predložené argumenty postačujú na preukázanie pozitívneho prínosu projektu 50CO_2Cars k obnove životaschopnosti skupiny PSA. Preto sa otázkou, či by bolo takéto kritérium v danom prípade splnené, zaoberajú len podporne:

i) *Existencia oneskorenia v oblasti technológií zameraných na hybridizáciu*

(153) Podľa francúzskych orgánov je uvedené kritérium týkajúce sa existencie oneskorenia v oblasti výskumu a vývoja splnené, a to z týchto troch dôvodov:

a) V prvom rade tvrdia, že tri základné technologické prvky projektu 50CO_2Cars sa týkajú technologických oblastí, v ktorých skupina PSA oneskorila:

— pokiaľ ide o vozidlá a s naftovým motorom, oneskorenie sa týka technológií zameraných na zníženie spotreby motorov. Projekt 50CO_2Cars sa pritom zameriava práve na túto oblasť,

— pokiaľ ide o prevodovky, skupina PSA sa oneskorila v oblasti prevodoviek s duálnou spojkou, tzv. DCT (*„dual clutch transmissions“*), a to najmä z dôvodu tradičného uprednostňovania pilotovaných či robotizovaných prevodoviek „BVMP“, pričom sa táto technológia ukázala byť obchodne menej úspešná ako prevodovky s duálnou spojkou. Projekt 50CO_2Cars by teda podniku umožnil dobehnúť hneď dvojité oneskorenie, a to v oblasti prevodoviek DCT aj eDCT,

— pokiaľ ide o hybridné systémy, skupina PSA zaostáva v osvojení si technológie hybridizácie, ktorá by bola natoľko dostatočne výkonná, aby mohla byť vyrábaná hromadne. Konkurenční výrobcovia ako Toyota, Honda alebo VAG ([31]) by však už mali mať k dispozícii generické technológie hybridizácie (alebo k nim budú mať čoskoro prístup) a sú teda lepšie prispôsobení hromadnému trhu. V tejto súvislosti francúzske orgány potvrdzujú predbežnú analýzu Komisie (predloženú v odôvodnení (187) rozhodnutia o začatí konania), podľa ktorej je súčasná technológia mikro-hybridizácie ([32]) Stop & Start nedostatočná na dosiahnutie *„technologickej hranice prínosov v oblasti emisií CO_2“*, pretože na tento účel je potrebné osvojiť si technológiu *„mild“* a/alebo *„full-hybrid“*. V dôsledku toho je ambíciou projektu $50CO_2$Cars dobehnúť technologické oneskorenie v oblasti hybridných systémov.

b) V druhom rade sa domnievajú, že projekt $50CO_2$Cars by skupine PSA umožnil odstrániť niektoré technologické prekážky v oblasti hybridnej technológie a poskytol jej prostriedky, aby svoje oneskorenie dobehla:

— Naftové motory vyvinuté v rámci projektu $50CO_2$Cars by umožnili dosiahnuť v segmente B (vozidlá s motorom s výkonom od 40 do 70 kW) emisie CO_2 vo výške [50 – 70]* g/km, a to aj v prípade, že by sa použila len technológia Stop & Start, takže by do roku 2017 – 2018 skupina PSA mohla byť schopná ponúkať vozidlá s naftovým motorom s nízkou spotrebou, ktoré budú dosahovať rovnakú úroveň emisií ako jej konkurenti na európskom trhu.

— Inteligentná prevodovka s dvojitou spojkou eDCT umožní optimalizovať energetickú účinnosť hybridnej hnacej sústavy a zároveň bude kompatibilná so širokou škálou výkonu rozličných elektrických zariadení. Vďaka štandardizácii by skupina PSA mohla dobehnúť svoje oneskorenie v oblasti technológií.

— A napokon, pokiaľ ide o systém hybridizácie, projekt $50CO_2$Cars by bol prelomový aj z hľadiska nákladov, pretože kombinuje minimálnu energetickú spotrebu (batéria a výkonová elektronika) a optimalizáciu mechanickej konštrukcie (prepojenie elektrického zariadenia s hnacou sústavou). Štandardizácia systému hybridizácie tiež umožní zvýšiť objem vyrobených vozidiel a zvýšiť tak ich dostupnosť v segmente B.

c) Francúzske orgány sa napokon zaoberajú prípadným strategickým obratom, ktorý by spočíval v tom, že projekt $50CO_2$Cars by sa realizoval súbežne s upustením od hybridného systému *plug-in*. V tejto súvislosti zdôrazňujú, že tieto dve technológie (*mild-hybrid* a *plug-in*) nemajú rovnaký rozsah ani rovnaké obchodné dôsledky. Zatiaľ čo druhú z uvedených technológií predurčuje jej cena ([33]) k použitiu na účely tzv. *prémiových vozidiel* (čo významne ovplyvňuje aj jej dobré meno, najmä medzi „firemnými“ zákazníkmi), dostupnosť prvej technológie by umožnila osloviť širokú škálu sociálnych kategórií (vrátane osôb s nižšími až strednými príjmami), a uspokojiť tak väčšiu časť klientely skupiny. Francúzske orgány zdôrazňujú, že uvedené technologické riešenia sa vzájomne nevylučujú, a že skupina PSA mala pôvodne v úmysle využívať obidve tieto riešenia súčasne, a to tak, že by kombinovala predaj prémiových hybridných vozidiel typu *plug-in* s predajom vozidiel dostupných v segmentoch B a C. Kompenzačné opatrenie spočívajúce v upustení od hybridnej technológie *plug-in* by v takom prípade nepredstavovalo „strategický obrat“, ale ukončenie komerčne životaschopnej činnosti, čo by neohrozilo obnovenie životaschopnosti skupiny. Projekt $50CO_2$Cars by pritom v plnej miere prispel k plánu reštrukturalizácie, keďže podľa francúzskych orgánov je plne v súlade s navrhovanou stratégiou v oblasti hybridizácie, ktorá sa navrhuje v pláne reštrukturalizácie.

ii) *Súlad prostriedkov uplatnených v rámci projektu $50CO_2$Cars so zvyškom plánu reštrukturalizácie*

(154) Podľa francúzskych orgánov je prispôsobenie priemyselnej kapacity skupiny PSA na vykonávanie projektu $50CO_2$Cars v súlade s logikou plánu reštrukturalizácie. Optimalizáciu a racionalizáciu výrobnej základne by mala umožniť najmä štandardizácia hnacích súprav a prevodoviek naftových vozidiel skupiny:

a) V oblasti naftových motorov investície vynaložené v závodoch v Trémery a Douvrin dosiahli [100 – 200]* miliónov EUR, čo je [0 – 5]* % z čiastky [10 – 20]* miliárd EUR investičných prostriedkov plánovaných na dobu trvania plánu reštrukturalizácie, čo je podiel, ktorý francúzske orgány označujú ako *„mimoriadne nízky, až nedostatočný“*. Tento finančný vplyv sa aj zohľadnil v strednodobom pláne skupiny PSA už v novembri 2012

([31]) Skupina VAG na poslednom kongrese vo Viedni prezentovala modulárny odklon (*„assembly kit“*) svojej hybridnej technológie, vďaka ktorej je možné prispôsobiť hybridný systém súboru rozličných typov vozidiel skupiny za minimálne náklady. Uvedený zdroj: správa prezentácie skupiny VAG na 34. sympóziu vo Viedni, 26. apríla 2013, s. 28.

([32]) „Mikrohybridizácia“ zodpovedá príkonu 2 – 4 kW; mierna tzv. mild-hybridizácia medzi 8 a 15 kW, úplná tzv. full-hybridizácia viac ako 20 kW.

([33]) Francúzske orgány potvrdzujú, že v súlade s jej industrializáciou za hospodársky prijateľných podmienok už skupina PSA disponuje technológiou *plug-in*.

a bol uvedený v aktualizovanej verzii tohto dokumentu, a preto sa francúzske orgány domnievajú, že tieto investície sú v súlade s logikou oznámeného plánu reštrukturalizácie. Pokiaľ ide vplyv v priemyselnej oblasti, cieľom týchto opatrení je zmena ([34]) existujúcich výrobných kapacít v konštantnej oblasti výroby vozidiel s naftovým motorom: nemalo by dôjsť ku zvýšeniu výrobných kapacít, ktoré sa považujú za postačujúce na výrobu [100 000 – 200 000] vozidiel, čo je počet, ktorý je v tomto štádiu odhadovaný, ako počet vozidiel vyrobených po skončení projektu 50CO_2Cars, ale ku zmene orientácie určitej časti výrobného zariadenia zo segmentu s nadmernými kapacitami na segment s potenciálne nízkymi kapacitami, ktorý sa však rozvíja (interné rozhodnutie v prospech atraktívnych výrobkov).

b) Pokiaľ ide o prevodovky, francúzske orgány potvrdzujú analýzu uvedenú v odôvodnení (202) rozhodnutia o začatí konania: v prípade úspechu projektu 50CO_2Cars sa v súčasnosti externá výroba zmení na internú výrobu ([35]). Potrebné investície, ktoré boli uvedené už v oznámenom pláne reštrukturalizácie, sú v aktualizovanom strednodobom pláne zachované. Francúzske orgány považujú túto stratégiu internalizácie za zlučiteľnú s obnovou životaschopnosti skupiny. Z finančného hľadiska by táto operácia umožnila internalizovať maržu a zmierniť devízové riziko s Japonskom ([36]) a vyriešiť náklady/lehoty súvisiace s logistikou bez toho, aby sa narušila schopnosť rýchleho prispôsobenia sa skupiny PSA dopytu.

c) Napokon, investície spojené so systémami hybridizácie predstavujú [40 – 50] miliónov EUR na obdobie vykonávania plánu reštrukturalizácie, čo je o [0 – 5] % menej, ako sa celkovo plánovalo, pričom francúzske orgány ich považujú za veľmi nízke. Týkajú sa okrem iného trhu, ktorý len vzniká (a nemá teda nadmernú kapacitu). Preto sú v súlade s logikou plánu reštrukturalizácie skupiny PSA.

iii) *Pozitívny vplyv na predaj a ziskovosť skupiny*

(155) Podľa francúzskych orgánov by bolo možné vďaka projektu 50CO_2Cars na základe plánu reštrukturalizácie zvýšiť predaj a návratnosť skupiny PSA.

a) Na otázky Komisie predložené v odôvodneniach (210) a (211) rozhodnutia o začatí konania (o vhodnosti stratégie uprednostňujúcej naftové motory pred benzínovými motormi) a v odôvodnení (216) (o obchodnom pláne projektu 50CO_2Cars a spoľahlivosti súvisiacich predpokladov) francúzske orgány odpovedajú, že sledovaná stratégia by bola legitímna nielen z priemyselného hľadiska, ale mala by tiež pozitívny vplyv na predaj, ktorý skupina uskutoční. Namiesto zavádzania nízkonákladovej technológie hybridizácie v oblasti benzínových motorov by bolo vhodnejšie investovať do zlepšenia ekologicko-energetickej bilancie naftových motorov, čo by najskôr umožnilo „*prekonať zdržanlivosť spotrebiteľov*“ a následne prispôsobiť ([37]) výsledky projektu 50CO_2Cars na benzínové motory, ktoré by tak mohli výrobcovia automobilových dielov distribuovať v celosvetovom meradle, čím by sa zvýšila návratnosť vynaložených investícií. Vhodnosť stratégie, ktorú PSA zamýšľa zaviesť, potvrdili okrem iného aj štúdie trhu, ktoré sa zhodujú na tom ([38]), že predaj ekologických vozidiel s naftovým motorom bude v nasledujúcich rokoch stúpať.

b) Pokiaľ ide o finančný vplyv projektu 50CO_2Cars, francúzske orgány predložili obchodný plán vychádzajúci z hypotéz, ktoré vo veľkej miere potvrdzujú aj rôzne články v tlači. Tieto hypotézy zahŕňajú prognózy tokov až do roku 2026 (čo je odôvodnené v súvislosti s budúcimi aktualizáciami, potom nahradením noriem EURO VI, ku ktorému má dôjsť v tomto časovom horizonte). Práce v oblasti výskumu a vývoja projektu 50CO_2Cars majú prebiehať od roku 2013 do roku 2017 tak, aby sa od polovice roka 2016 do začiatku roka 2017 mohli uviesť na trh prvé motory a krátko po nich aj systém úspornej hybridizácie. Na výpočet návratnosti sa použili dve diskontné sadzby (konkrétne [10 – 13]* % a [13 – 15]* %), pričom druhá lepšie zohľadňuje nedávno zistené zvýšenie nákladov na financovanie. Za patentovanie výsledkov niektorých výsledkov projektu 50CO_2Cars sa nepožaduje žiada odmena. A napokon, vykonal sa odhad objemu predaja a predajných cien nových naftových motorov a hybridných súprav pre rozličné scenáre: scenár „A“ predstavuje realizáciu

([34]) Slovo „meniť“ podčiarknuté aj v originálnom texte predloženom francúzskymi orgánmi.
([35]) Francúzske orgány uvádzajú, že táto internalizácia môže byť len čiastočná, a to v závislosti od výsledkov projektu 50CO_2Cars.
([36]) Francúzske orgány zdôrazňujú, že výmenný kurz eura k jenu sa medzi rokmi 2009 a 2012 nepriaznivo zvýšil o približne 30 %, pričom sa opäť vyrovnal v období od konca roka 2012 do mája 2013. Z dôvodu tejto volatility náklady na dodanie automatických prevodoviek kolísali. K tomu sa navyše pridáva clo, ktoré Francúzsko považuje za vysoké.
([37]) Hlavné diely systému 50CO_2Cars budú špecifické pre naftové vozidlá. Podľa francúzskych orgánov by však na výrobu verzií určených pre benzínové motory s podobným výkonom boli potrebné len „*mierne investície do výskumu a vývoja, a to počas veľmi krátkeho obdobia*“.
([38]) Citovaný zdroj: http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles.

projektu $50CO_2$Cars s poskytnutím štátnej pomoci, podľa ktorého by predaj jedného hybridného vozidla vytvoril dodatočnú maržu odhadovanú na [200 – 300]* EUR do [300 – 400]* EUR podľa technologického riešenia (okrem marže [2 000 – 3 000]* EUR, ktorú získa výrobca z predaja jedného vozidla segmentu B); scenár „B“ predstavuje realizáciu projektu $50CO_2$Cars bez štátnej pomoci, podľa ktorého by boli marže rovnaké ako pri scenári A. Orgány však spresňujú, že ide o fiktívny scenár, ktorý by skupina PSA nebola schopná zrealizovať (uvádza sa len v súvislosti s teoretickým porovnaním); alternatívny scenár „C“, kedy nedôjde k realizácii projektu $50CO_2$Cars, a namiesto neho sa bude realizovať alternatívny projekt, v prípade ktorého by dodatočné marže boli ešte nižšie (od [100 – 200]* EUR do [200 – 300]* EUR). Na základe týchto hypotéz boli vypočítané diferencované čisté aktuálne hodnoty (tzv. ČAH) ([39]) výrobkov „eDCT“ a „doplnková predná časť“ s takýmito výsledkami:

Tabuľka 15

Finančné ukazovatele projektu $50CO_2$Cars

Skupina PSA (porovnanie s „alternatívnym“ scenárom C)		Scenár A* ($50CO_2$Cars s pomocou)	Scenár B* ($50CO_2$Cars bez pomoci)
eDCT	ČAH [10 – 13]* %	[0 – 10] mil. EUR	– [60 – 70] mil. EUR
	ČAH [13 – 15]* %	– [50 – 60] mil. EUR	– [90 – 100] mil. EUR
Doplnková predná časť	ČAH [10 – 13]* %	+ [30 – 40] mil. EUR	– [20 – 30] mil. EUR
	ČAH [13 – 15]* %	– [20 – 30] mil. EUR	– [60 – 70] mil. EUR

Z uvedených skutočností francúzske orgány vyvodzujú záver, že bez ohľadu na zvolené technologické riešenie bude návratnosť scenára B v porovnaní so scenárom C vždy negatívna, keďže v prípade nedostatočnej verejnej podpory by bol projekt $50CO_2$Cars „jednoducho nerealizovateľný“. Veľmi nízka hodnota, ktorú dosahuje ČAH v scenári A (slabo kladná hodnota v porovnaní so scenárom C s diskontnou sadzbou [10 – 13]* %, záporná s diskontnou sadzbou [13 – 15]* %) svedčí o tom, že takéto úrovne relatívnej návratnosti by boli primerané cieľu rozvoja prvej generácie inovácií.

c) Pokiaľ ide napokon o riziká spojené s projektom $50CO_2$Cars, existujú štyri typy, a plánovaná štátna pomoc by ich mohla značným spôsobom znížiť:

— regulačné riziká spojené s novým cyklom schvaľovania vozidiel s naftovým motorom,

— technologické riziká s cieľom prekonať mnohé technologické prekážky na ceste k vývoju dostupnej technológie „mild-hybridation“,

— obchodné riziká spojené so správaním spotrebiteľov a ich citlivosťou na ekologické problémy,

— finančné riziká, najmä v súvislosti s obmedzeniami disponibilnej likvidity skupiny PSA.

([39]) V oznámení z 11. júla 2003 francúzske orgány vysvetlili, že aj keby bolo možné zistiť podiel nákladov rozvoja a výrobnú cenu výroby častí vozidla, nebolo by naopak možné zhodnotiť podiel motora v absolútnej hodnote na predajnej hodnote vozidla. Navrhli preto tzv. marginálny prístup, ktorý pozostáva z porovnania scenárov A a C (prípadne B a C) vzhľadom na rozdiely v peňažných tokoch z rozdielnych projektov (náklady na výskum a vývoj a priemyselné investície) a rozdiely vo vložených peňažných tokoch (príjmy vytvorené v dôsledku predaja vozidiel alebo valorizácia doplnkových príspevkov). Vďaka tomuto ukazovateľu je možné porovnať relatívnu návratnosť týkajúcu sa scenárov pre príslušné orgány.

4.4. *KU KOMPENZAČNÝM OPATRENIAM*

4.4.1. VŠEOBECNÉ PRIPOMIENKY K OZNAČENIU NAVRHOVANÝCH OPATRENÍ ZA VŠEOBECNÉ KOMPENZAČNÉ OPATRENIA A K ICH ROZSAHU

(156) Francúzske orgány sa domnievajú, že v rozhodnutí o začatí konania Komisia nenavrhuje žiadne konkrétne hodnotenie údajného narušenia hospodárskej súťaže. Kompenzačné opatrenia navrhované skupinou PSA sú už teraz viac než dostačujúce. Akékoľvek ďalšie zhoršenie by odporovalo požiadavke proporcionality uvedenej v bode 47 uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu.

(157) Okrem toho sa domnievajú, že navrhované kompenzačné opatrenia sa týkajú segmentov B a C, čo je v rozpore s tým, čo sa uvádza v rozhodnutí o začatí konania. To platí v prípade opatrenia na zníženie miery rozšírenia financovania BPF, ktoré sa týka hlavne týchto dvoch segmentov. Takisto je to aj v prípade predčasného ukončenia výroby modelov Citroën C6 a neobnovenia výroby modelov C6 a Peugeot 607 v rámci výziev na predkladanie ponúk. A napokon, opatrenie týkajúce sa ukončenia výroby motorov s objemom viac ako 2 litre a ukončenia vývoja a výroby hybridnej technológie *plug-in* bude mať značný vplyv na segment C.

(158) Francúzske orgány pripomínajú, že kompenzačné opatrenia navrhované PSA sú značné: prejavia sa znížením podielu na trhu o [0 – 2]* % na konci obdobia.

4.4.2. OSOBITNÉ PRIPOMIENKY K JEDNOTLIVÝM NAVRHOVANÝM KOMPENZAČNÝM OPATRENIAM

a) **K znižovaniu ďalších investícií skupiny PSA**

i) *Predčasné ukončenie výroby modelu Citroën C6 a neobnovenie výroby modelov Citroën C6 a Peugeot 607*

(159) Francúzske orgány sa domnievajú, že hoci bol objem predaja týchto vozidiel slabší, ich prebytková marža bola vyššia ako marža z predaja iných typov vozidiel, a predovšetkým vyššia ako marža z predaja vozidiel segmentu B. Pripúšťajú, že návratnosť programu nebola dostačujúca, ale aby tento nedostatok skupina PSA vyriešila, plánovala vytvoriť partnerstvo s DPCA na účely uvedenia modelov C6 a 607 na trh v Číne.

(160) A nakoniec, francúzske orgány tvrdia, že skupina PSA nikdy neplánovala po roku 2009 ukončiť výrobu luxusných vozidiel. PSA odstúpila len od projektu výskumu a vývoja nového vozidla, ktoré sa mohlo pripojiť k modelom C6 a 607.

ii) *Predčasné ukončenie a neobnovenie výroby modelu Bipper/Nemo*

(161) Francúzske orgány sa domnievajú, že toto opatrenie zabráni skupine PSA ťažiť z jej predchádzajúcich investícií a značným spôsobom zníži jej konkurencieschopnosť v segmente ľahkých úžitkových vozidiel.

(162) Modely Bipper/Nemo sa až doteraz vyrábali v rámci partnerstva so spoločnosťami Fiat a Tofaş. Toto partnerstvo už dosiahlo svoje vrcholné štádium, pričom skupine PSA poskytlo lepšiu znalosť trhu, výrobkov a mobilizovaných výrobných kapacít. Ak Komisia nevydá rozhodnutie o záväznosti tohto návrhu kompenzačného opatrenia, PSA bude môcť vďaka všetkým uvedeným znalostiam získať omnoho väčší priestor na vyjednávanie o predajných cenách druhej generácie týchto modelov, ktorá bude už z povahy veci ziskovejšia. Táto ziskovosť sa môže ešte zväčšiť v dôsledku nedávnych aj budúcich zmien organizácie mestskej dopravy, v rámci ktorej sa uprednostňujú ľahké úžitkové vozidlá.

iii) *Ukončenie výroby vozidiel s naftovým motorom s objemom väčším ako 2 litre*

(163) Francúzske orgány pripomínajú, že toto kompenzačné opatrenie je mimoriadne dôležité, lebo skupina PSA je vedúcou spoločnosťou na trhu tradičných vozidiel s naftovým motorom.

(164) Francúzske orgány zdôrazňujú, že tieto vozidlá sú dôležité pre segmenty D a E, ktoré sú nevyhnutné pre dobrú povesť výrobcu a pre jeho prístup k výzvam na predkladanie ponúk.

(165) Pokiaľ ide o odhad vplyvu zvýšenia ponuky hybridných vozidiel s naftovým motorom typu *plug-in*, najmä na predaj vozidiel s objemom motora vyšším ako 2 litre, skupina PSA sa domnieva, že tento odhad potvrdzuje nedávny vývoj trhu s hybridnými vozidlami *plug-in*, najmä oznámenie rozhodnutia spoločnosti Volvo zdvojnásobiť v roku 2014, vzhľadom na obchodný úspech, ktorý dosiahla, plánovanú výrobu naftového modelu V60 plug-in na 10 000 jednotiek.

b) **K odstúpeniu kapacít závodu Sevelnord v prospech konkurenta**

(166) Francúzske orgány predovšetkým pripomínajú, že toto opatrenie prispieva k obmedzeniu prítomnosti skupiny PSA na trhu v priamy prospech jej konkurentov, keďže:

— skupina PSA odstúpila takmer 30 % výrobnej kapacity závodu Sevelnord v prospech spoločnosti Toyota,

— táto dohoda umožňuje veľkému konkurentovi, spoločnosti Toyota, vstúpiť na trh, na ktorom nebola doteraz zastúpená, a rozšíriť jeho ponuku úžitkových vozidiel,

— táto dohoda prináša spoločnosti Toyota priamu a nepochybnú konkurenčnú výhodu, nakoľko jej umožňuje získať podstatnú časť marže z vozidiel, ktoré sú predmetom dohody, ako aj získať a udržať si zákazníkov na trhu, na ktorom doteraz nepôsobila,

— toto opatrenie sa týka jedného z trhov, na ktorých skupina PSA zaujíma obzvlášť významné zastúpenie (21 % v Európe 30 v roku 2011).

(167) Francúzske orgány tiež poznamenávajú, že vzhľadom na hospodársku bilanciu projektu (pozitívna bežná prevádzková marža [0 – 5] % v súlade s obvyklými očakávaniami PSA) skupina zamýšľala začať s realizáciou projektu podľa referenčného scenára bez partnera. PSA teda považovala prevádzku závodu Sevelnord bez partnera za životaschopnú a ziskovú.

(168) Francúzske orgány pripomínajú, že znenie tlačovej správy z 31. augusta 2012 sa musí chápať s určitou rezervou, vzhľadom na sociálne podmienky, ktoré boli v tom čase dosť napäté.

c) **K stiahnutiu vývoja a výroby hybridnej technológie plug-in**

(169) Francúzske orgány sa predovšetkým domnievajú, že diskusia o momente zavedenia tohto opatrenia s cieľom označiť ho za kompenzačné opatrenie alebo opatrenie potrebné na obnovu životaschopnosti nie je vhodná. Podľa nich je na účely označenia týchto opatrení za kompenzačné opatrenia dôležité to, aby boli skutočne schopné obmedziť prípadné narušenia hospodárskej súťaže, ktoré môžu vyplynúť z poskytnutia štátnej pomoci.

(170) Francúzske orgány nie sú ochotné odpovedať na otázky Komisie o skutočnom odhade vplyvu tohto opatrenia, lebo kritika Komisie v tejto súvislosti nebola dostatočne objasnená. V každom prípade sa domnievajú, že predpoklady, o ktoré sa opieral výpočet odhadu vplyvu tohto opatrenia sú podľa všetkého v súlade s najnovším vývojom trhu hybridnej technológie *plug-in*.

(171) Okrem toho, vzhľadom na stav vývoja na trhu a význam tejto technológie ako faktora diferenciácie hospodárskej súťaže, nie je podľa francúzskych orgánov udeľovanie licencií na túto technológiu zo strany výrobcov automobilov alebo výrobcov náhradných dielov možné,. Keby sa však takýto predpoklad naplnil, skupina PSA je pripravená zaviazať sa k tomu, že počas vykonávania plánu reštrukturalizácie nezíska licenciu od tretej strany.

(172) Francúzske orgány sa napokon domnievajú, že projekt 50CO_2Cars nie je schopný neutralizovať účinky tohto opatrenia, pretože je zameraný na iný trh a inú klientelu (luxusné vozidlá), ako sú tie, na ktoré sa vzťahuje kompenzačné opatrenie, a jeho prínosy v oblasti CO_2 sa líšia od prínosov plynúcich z hybridnej technológie plug-in.

d) **K stanoveniu maximálnej miery rozšírenia BPF**

(173) Francúzske orgány v prvom rade pripomínajú, že toto opatrenie predstavuje v danom prípade najviac cielené kompenzačné opatrenie, ktoré môže najlepšie napraviť prípadné narušenia hospodárskej súťaže, ktoré vyplývajú priamo z poskytnutia pomoci v podobe záruky v prospech BPF.

(174) Domnievajú sa, že je potrebné zvoliť strop miery rozšírenia zodpovedajúci miere druhého štvrťroka 2012 zvýšený o úroveň flexibility 1 % s cieľom umožniť vývoj miery rozšírenia BPF v súlade s potrebami skupiny a s cieľom umožniť BPF plniť jej systematickú úlohu voči automobilovej činnosti PSA. Keďže sa predpokladalo, že trend rastu miery rozšírenia, ktorý bol zaznamenaný v období 2001 – 2012, bude pokračovať aj v období 2012 – 2013, určený strop značne narúša konkurencieschopnosť BPF.

(175) Podľa francúzskych orgánov plánovaná flexibilita neprináša žiadne zníženie účinnosti ani záväzného charakteru navrhovaného kompenzačného opatrenia. V súvislosti s predvídateľným vývojom trhu bude totiž miera rozšírenia BPF neustále zaostávať o jeden rok a bude teda nižšia ako miera rozšírenia najporovnateľnejších konkurentov.

(176) Na otázku Komisie pritom francúzske orgány odpovedajú, že sú pripravené začleniť kaptívne banky skupín Fiat a Ford do skupiny bánk, ktoré slúžia na účely indexácie miery rozšírenia BPF.

(177) Nakoniec, podľa francúzskych orgánov celková povaha záväzku PSA (pre krajiny G10 a bez rozlíšenia segmentu) jej neumožní uplatňovať agresívnu obchodnú politiku v niektorých krajinách a niektorých segmentoch, čím sa teda rušia účinky kompenzačného opatrenia. Okrem skutočnosti, že skupina PSA nemôže prinútiť BPF k upraveniu svojej rizikovej politiky, opatrenie na obmedzenie miery rozšírenia financovania BPF sa týka najmä segmentov B a C, ktoré majú značnú váhu pri stanovení váženého priemeru rozšírenia (viac ako […]* % finančných prostriedkov, ktoré BPF poskytla počas posledných rokov, a v priemere […]* % finančných prostriedkov, ktoré BPF poskytla v roku 2012 Francúzsku, Veľkej Británii, Nemecku, Španielsku a Taliansku.)

5. **PRIPOMIENKY ZAINTERESOVANÝCH STRÁN**

(178) Na základe prijatia rozhodnutia o začatí konania Komisia dostala pripomienky od piatich zúčastnených strán, a to konkrétne od skupiny PSA, podniku, ktorý si želá ostať v anonymite (ďalej len „anonymná tretia strana“), spoločností Fiat, GM a Toyota.

5.1. *PRIPOMIENKY ANONYMNEJ TRETEJ STRANY*

(179) Anonymná tretia strana informovala Komisiu o svojich obavách, pokiaľ ide o niektoré obchodné praktiky PSA. Domnieva sa, že PSA by zvýhodňovala francúzskych výrobcov náhradných dielov pred výrobcami náhradných dielov z iných krajín. Typickým príkladom je podľa tretej anonymnej strany správanie PSA voči výrobcovi originálnych náhradných dielov Agrati France: vďaka PSA sa táto spoločnosť vyhla bezprostrednému konkurzu tým, že od nej nakúpila výrobky za oveľa vyššie ako trhové ceny. Podľa tejto tretej anonymnej strany, napriek škode, ktorú utrpela z dôvodu narušenia dodávok, sa PSA okrem iného vzdala možnosti podať sťažnosť proti Agrati France, aby tomuto už značne oslabenému podniku nevznikli ďalšie finančné problémy.

(180) Vo svojich pripomienkach sa anonymná tretia strana domnieva, že vzťahy medzi PSA a francúzskou vládou, ako aj štátna podpora, ktorá je predmetom tohto konania, sú v rozpore s pravidlami vnútorného trhu, najmä pravidlami týkajúcimi sa voľného pohybu tovarov podľa článku 34 ZFEÚ.

(181) Anonymná tretia strana sa domnieva, že s cieľom pomôcť Agrati France PSA využila svoju účasť vo fonde na modernizáciu výrobcov automobilových dielov (Fonds de Modernisation des Equipementiers Automobiles, ďalej len „FMEA“) a nepriamo tak Agrati France udelila pomoc vo výške 17 miliónov EUR.

(182) Pokiaľ ide o kompenzačné opatrenie, tretia anonymná strana napokon žiada, aby PSA ukončila svoje členstvo vo fonde FMEA a vzdala sa akejkoľvek finančnej účasti u dodávateľov a distribútorov upínacích zariadení pre automobily, pokiaľ bude poberať štátnu pomoc, aby vymáhala vrátenie čiastok, ktoré poskytla spoločnosti Agrati France, a aby zaviedla transparentný a nediskriminačný systém výberu svojich dodávateľov.

5.2. *PRIPOMIENKY SPOLOČNOSTI OPEL (A SKUPINY GM)*

(183) Pokiaľ ide o prognózy trhu, GM zdôrazňuje, že väčšina automobilových výrobcov využíva údaje inštitútov, ako je Global Insight alebo POLK.

(184) Pokiaľ ide o projekt výskumu a vývoja 50CO_2Cars, GM pripomína, že všetci výrobcovia investujú do technológií, ktorých cieľom je znížiť emisie plynov. Vo všeobecnosti je zložité predvídať úspechy, ktoré tento výskum dosiahne z hľadiska priemyselného využitia. Dalo by sa uvažovať o celej rade technických riešení, a to aj v oblasti hybridizácie. Okrem iného by išlo o oblasť, v ktorej by sa mohla rozšíriť spolupráca medzi výrobcami s cieľom dosiahnuť úspory z rozsahu. Podľa názoru GM by pomoc vo výške 85 miliónov EUR, ktorá by sa poskytla na projekt 50CO_2Cars, nebola významná v pomere k výdavkom tohto sektora na výskum a vývoj. V rámci projektu, ktorý bol v oblasti výskumu a vývoja určený na rozvoj systému „*mild hybridation*“, by však išlo o nezanedbateľnú sumu“. GM sa domnieva, že toto opatrenie by vzhľadom k nejasnej situácii, ktorá v súčasnosti existuje v oblasti technológií, nezabránilo konkurenčným výrobcom, aby v tej istej oblasti rozvíjali svoj vlastný program výskumu a vývoja,.

(185) Pokiaľ ide o úlohu kaptívnych bánk automobilových výrobcov, GM sa domnieva, že istým spôsobom uľahčujú predaj vozidiel tým, že klientom daných výrobcov ponúkajú zaujímavé možnosti financovania. Výrobcom tak poskytujú väčšiu flexibilitu umožňujúcu krátkodobú reakciu automobilového trhu.

(186) GM sa napokon domnieva, že PSA vstúpila do procesu podstatného znižovania kapacít, pričom uznáva, že ide o zložitý a komplexný proces.

5.3. *PRIPOMIENKY SPOLOČNOSTI FIAT*

5.3.1. K OBNOVENIU ŽIVOTASCHOPNOSTI

(187) Pokiaľ ide o obnovu životaschopnosti, spoločnosť Fiat odkazuje na komentáre niektorých analytikov, najmä na prognózy inštitútu Global Insight, podľa ktorých sa predpokladá pokles predaja, a potom prípadné (ale slabé a veľmi postupné) oživenie v rokoch 2015/2016.

(188) Podľa tejto spoločnosti sú dôvody súčasnej krízy trhu s automobilmi tieto:

a) silný konkurenčný tlak na trhu, najmä v masových segmentoch, v súvislosti s príchodom nových kórejských, prípadne japonských a indických konkurentov;

b) bipolarizácia trhu, ktorou sa obmedzili možnosti zisku jedine na tzv. prémiové vozidlá;

c) tendencia spotrebiteľov orientovať sa čoraz viac na výrobky nižšej triedy;

d) nádej, že sa predaj vráti na úroveň pred krízou nie je príliš vysoká; a napokon

e) nadmerné štrukturálne kapacity európskych výrobcov.

5.3.2. K PROJEKTU 50CO_2CARS

(189) Pokiaľ ide o projekt 50CO_2Cars, Fiat sa domnieva, že aj napriek malému množstvu dostupných informácií sa cieľ zdá byť uskutočniteľný. Zdôrazňuje však, že jednotkové náklady na vozidlo vybavené týmto typom technológie by mohli obmedziť jeho rozširovanie na trhu buď z dôvodu zvýšenej predajnej ceny, alebo problémov výrobcu dosiahnuť zisk už v momente predaja. Podľa spoločnosti Fiat predstavujú množstvá emisií CO_2 stanovené Európskou komisiou do roku 2020 skutočnú výzvu pre všetkých výrobcov. Ak chcú tejto výzve čeliť, musia v oblasti výskumu a vývoja zvoliť viac ciest a nemali by sa zameriavať len na jeden projekt zameraný na rozvoj jedinej technológie, čo je pravdepodobne prípad projektu 50CO_2Cars (podľa vnímania spoločnosti Fiat).

(190) Spoločnosť Fiat nevie, či ostatní výrobcovia dostávajú verejnú pomoc na podporu projektov v oblasti výskumu a vývoja. Jedinými prekážkami, ktoré podľa jej názoru bránia uplatneniu inovačných procesov, sú náklady, potrebné investície a čas potrebný na úpravu technologických riešení. Takúto prekážku už nepredstavuje ani náskok v oblasti technológií, ktorý bude možný vďaka projektu *50CO_2Cars*. Spoločnosť Fiat sa však domnieva, že možnosť získať pomoc a teda znížiť konečné náklady na rozvoj nových technológií v porovnaní s konkurentmi by pre príjemcu pomoci bola nesporne výhodou.

5.3.3. K VPLYVU ZÁRUKY NA TRH

(191) Podľa spoločnosti Fiat by štátna záruka, ktorú by BPF získala, zodpovedala tretine dlhov kaptívnej banky PSA. V transakcii sa okrem iného nepredpokladalo vyplatenie poplatku v prípade nečerpania (tzv. *commitment fee*). Spoločnosť Fiat usúdila, že, aby boli náklady na záruku v súlade s trhovými praktikami, malo by sa pripočítať prinajmenšom 100 bázických bodov.

(192) Štátna záruka by viedla k narušeniu konkurencie vo vzťahu k ostatným kaptívnym bankám, ktoré pôsobia na trhu. Vďaka tejto záruke by akcie vydané BPF mali rovnaký rating ako francúzsky štát, čo je Aa1/AA, namiesto toho, aby banka bola hodnotená podľa vlastných výsledkov. Spoločnosť Fiat dospela k záveru, že rating BPF by sa až do roku 2016 nezmenil.

(193) Podľa spoločnosti Fiat sa rozdiel medzi nákladmi na financovanie skupiny PSA a BPF, ktorý sa odhaduje na 40 bázických bodov, dá jasne v vysvetliť poskytnutím tejto záruky. Fiat sa domnieva, že BPF by sa mohla financovať na sekundárnom trhu na základe „nového" rozpätia 360/380 bázických bodov, keďže rozdiel dlhopisu skupiny PSA by bol približne 400 bázických bodov v prípade splatnosti v roku 2016. Počas emisie 1,2 miliardy EUR krytej štátnou zárukou, ktorú BPF uskutočnila v marci 2013, zodpovedali celkové náklady na financovanie približne 270 bázických bodov.

(194) Fiat sa tiež domnieva, že verejná záruka by umožnila, aby BPF opätovne prerokovala podmienky svojich úverov s finančnými inštitúciami, aby ich upravila podľa podmienok francúzskeho štátu.

(195) Napokon, štátna záruka by mala pozitívny vplyv na rating BPF. Napriek tomu, že sa rating BPF udelený ratingovými agentúrami na začiatku roka 2013 zhoršil, aj naďalej by bol o jeden stupeň lepší, než aký by bolo možné predpokladať, keby BPF záruku nezískala. Spoločnosť Fiat sa opiera najmä o vyhlásenia agentúry Standard and Poor's z 28. januára, 14. februára a 18. apríla 2013. Okrem toho Fiat zdôrazňuje, že sa všeobecne akceptuje, že už samotný prísľub poskytnutia záruky alebo akéhokoľvek financovania zlepšuje finančnú situáciu príjemcu, bez ohľadu na to, v akom rozsahu príjemca poskytnuté finančné prostriedky využije.

(196) Zo všeobecnejšieho hľadiska spoločnosť Fiat zastáva názor, že kaptívne banky výrobcov automobilov predstavujú mimoriadne účinný nástroj predaja a marketingu,

a) na získavanie nových klientov, a to poskytovaním veľmi atraktívnych podmienok financovania ([40]);

b) na podporu procesu predaja, najmä z dôvodu stiahnutia „klasických" finančných zariadení zo segmentu poskytovania pôžičiek spotrebiteľom a koncesionárom; a

c) na zvýšenie pocitu lojálnosti spotrebiteľov, ktorí sú už klientmi.

(197) Fiat sa domnieva, že zvýšenie nákladov financovania BPF o 100 bázických bodov bude mať priamy, okamžitý a mimoriadne negatívny vplyv na príjmy skupiny PSA v európskych krajinách.

5.3.4. KU KOMPENZAČNÝM OPATRENIAM

(198) Podľa spoločnosti Fiat sa o znížení kapacít rozhodlo už v predchádzajúcom pláne, ktorého cieľom bolo zatvoriť nerentabilné závody. V dôsledku toho ohlásené zatvorenia závodov neboli pre PSA podstatné z hľadiska obnovenia životaschopnosti (keďže miery využívania ostali nezmenené). Ich vplyv sa obmedzil na zníženie fixných nákladov.

(199) Pokiaľ ide o zníženia CAPEX, Fiat sa domnieva, že PSA využila svoj plán reštrukturalizácie na oportunistické zdôvodnenie svojich strategických rozhodnutí opätovného umiestnenia v segmentoch B a C, a zamlčanie ostatných menej účinných opatrení, ktoré boli nedávno prijaté. Oznámené upustenie od naftových motorov s objemom viac ako 2 litre sa pravdepodobne týkalo súčasnej tendencie výrobcov znižovať objem motora (tzv. *downsizing*). Pokiaľ ide o Sevelnord, spoločnosť Fiat zastáva názor, že toto opatrenie nepredstavuje skutočné zníženie kapacít, ale len dočasné umiestnenie týchto kapacít u konkurenta, čím si PSA necháva možnosť ich opätovného a dosť jednoduchého využitia podľa svojich potrieb.

([40]) Fiat uvádza príklad svojej vlastnej kaptívnej banky, ktorej miera rozšírenia stúpla z 23,3 % v roku 2012 na 39,6 % v roku 2013 po zmene obchodnej stratégie, ktorej cieľom bolo ponúknuť klientom konkurencieschopnejšie finančné ponuky.

(200) Pokiaľ ide o posledné kompenzačné opatrenie, Fiat uznáva, že nie je jednoduché analyzovať dôsledky upustenia od hybridnej technológie *plug-in* len na základe poskytnutých informácií. Toto upustenie sa podľa tejto spoločnosti odôvodňuje opätovným umiestnením PSA na trhu. Mohlo by sa tiež chápať ako prostriedok na nápravu zlej technologickej voľby. Fiat popiera, že by bolo možné zamerať sa len na jednu technológiu s cieľom plniť ciele znižovania emisií zavedené Európskou úniou.

(201) Pokiaľ ide o kompenzačné opatrenie týkajúce sa miery rozšírenia, Fiat podotýka, že žiadne kompenzačné opatrenie by nebolo schopné obmedziť vplyv narušení spôsobených zárukou.

5.4. *PRIPOMIENKY SPOLOČNOSTI TOYOTA*

(202) Spoločnosť Toyota sa domnieva, že nie je schopná komentovať plán reštrukturalizácie PSA. Okrem iného to ani nie je jej úlohou. Toyota potvrdzuje, že hypotézy, z ktorých vychádza plán PSA, sú vierohodné. Vo všeobecnosti viacero faktorov, ktoré majú vplyv na automobilový trh, môže veľmi sťažiť akékoľvek vykonávanie tejto prognózy.

(203) Pokiaľ ide o projekt 50CO_2Cars, Toyota sa domnieva, že rozvoj akejkoľvek environmentálnej technológie bude kľúčovým faktorom predaja pre výrobcov. Podľa spoločnosti Toyota bude predaj hybridných benzínových vozidiel v budúcnosti vyšší ako predaj hybridných naftových vozidiel, hoci uznáva, že môže existovať trh aj pre hybridné naftové vozidlá. Predaj by však mal ostať pod úrovňou predaja hybridných benzínových vozidiel v dôsledku vyšších nákladov tejto technológie. Toyota neočakáva, že by projekt výskumu a vývoja mohol zabrániť konkurentom PSA preniknúť na trh „*mild-hybrid*“.

(204) Pokiaľ ide o úlohu kaptívnych bánk, spoločnosť Toyota sa domnieva, že vo všeobecnosti umožňujú zlepšovanie lojálnosti spotrebiteľov („zákaznícka lojálnosť“) voči značke vo výške približne 15 %. Miera rozšírenia by bola okrem iného vyššia v segmentoch menších modelov.

(205) Pokiaľ ide o kompenzačné opatrenia, Toyota si kladie otázku o možnosti prideliť opatreniu zameranému na ukončenie výroby málo predávaných modelov toto právne označenie. Domnieva sa, že spolupráca medzi spoločnosťou Toyota a PSA v závode Sevelnord nebola nevyhnutnou podmienkou prežitia skupiny PSA. Technológia hybridného plug-in nie je podľa nej ešte vyspelá z dôvodu nákladov, ktoré by vyvolala, a infraštruktúr, ktoré by si vyžadovala. Podľa spoločnosti Toyota ostáva technológia „*full-hybrid*“ jediným technologickým riešením zo strednodobého hľadiska.

(206) Toyota sa napokon domnieva, že nie je schopná zhodnotiť primeranosť kompenzačných opatrení navrhovaných skupinou PSA.

5.5. *PRIPOMIENKY SKUPINY PSA*

(207) Na úvod sa skupina PSA v plnej miere stotožňuje s pripomienkami francúzskych orgánov.

(208) PSA potom pripomína svoju stratégiu obnovy životaschopnosti, ktorej cieľom je prispôsobiť výrobný kapitál novým skutočnostiam na trhu. Toto prispôsobenie sa prejavuje najmä podstatným znížením prítomnosti skupiny na trhu. PSA chce tiež pripomenúť, že tieto opatrenia reštrukturalizácie sú financované takmer výlučne z vlastných zdrojov pochádzajúcich z odstúpenia aktív. Takéto opatrenia by boli podľa nej vo veľkej miere dostačujúce, ak by BPF nebola nespravodlivo penalizovaná v dôsledku pravidiel ratingových agentúr, pričom problémy kaptívnej banky vyplývajú len z jej prepojení so skupinou PSA. V dôsledku toho sa PSA domnieva, že zásah štátu bol potrebný len v dôsledku týchto pravidiel ratingových agentúr. PSA dospela k záveru, že štátna záruka mala v konečnom dôsledku len obmedzený vplyv, a to o to viac, že BPF nebola udelená žiadna ďalšia priama verejná dotácia.

(209) Okrem toho PSA zdôrazňuje, že opatrenia reštrukturalizácie sprevádza preorientovanie jej obchodnej politiky. Tá spočíva v projektoch výskumu a vývoja, ktorých cieľom bolo znížiť náklady na technologické inovácie pre konečného spotrebiteľa a v rámci rastúcej internacionalizácie skupiny s cieľom znížiť jej vystavenie fluktuáciám európskeho trhu, najmä v krajinách južnej Európy.

(210) PSA spresňuje, že ak by sa mala zhoršiť situácia na európskom automobilovom trhu v porovnaní so zachovanými prognózami, prijala by všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie obnovy dlhodobej životaschopnosti.

(211) Pokiaľ ide o kompenzačné opatrenia, PSA sa domnieva, že predstavujú mimoriadne dôležité úsilie, ktoré v silnej miere penalizuje jej konkurencieschopnosť vo všetkých segmentoch. Podľa PSA bol ich rozsah veľmi významný v porovnaní s výškou pomoci, a najmä v súvislosti s rozsahom fondov zaviazaných PSA na financovanie svojej reštrukturalizácie. Z dôvodu štruktúry súvahy BPF je vyhlásenie záruky okrem iného len veľmi málo pravdepodobné, pričom účinky pomoci na konkurentov skupiny PSA boli v konečnom dôsledku mimoriadne obmedzené.

(212) Plánované kompenzačné opatrenia by mali mimoriadne významný vplyv. Z hľadiska obchodného plánu by odstúpenie od hybridnej technológie *plug-in* malo podstatný negatívny vplyv na európsky trh. PSA sa domnieva, že jej poskytnutie výrobných kapacít jednému zo svojich priamych konkurentov v závode Sevelnord pomôže vstúpiť na trh. Okrem iného by zníženie investícií ovplyvnilo dobré meno PSA na trhu. To by bolo najmä v prípade zrušenia dvoch modelov v segmente ľahkých úžitkových vozidiel, kde má PSA značný trhový podiel. Neobnovenie výroby luxusných vozidiel a vozidiel s výkonnými motormi by znížilo možnosť skupiny reagovať na výzvy na predkladanie ponúk oznámené podnikovými klientmi a poškodilo by to povesť skupiny, a to na dlhšiu dobu, ako je obdobie reštrukturalizácie.

(213) PSA sa tiež domnieva, že hypotetický vplyv danej pomoci na trh by bol viac ako dostatočne kompenzovaný určením hornej hranice miery rozšírenia BPF a jej indexáciou podľa vývoja kaptívnych bánk hlavných konkurentov.

(214) PSA pripomína, že schválenie pomoci Komisiou by malo podstatný význam pre francúzske hospodárstvo z dôvodu váhy tejto automobilovej pobočky vo Francúzsku (viac ako dva milióny priamych či nepriamych pracovných miest). Obnovenie PSA by bolo tiež podstatné pre životaschopnosť a konkurencieschopnosť európskeho automobilového priemyslu. V tejto súvislosti PSA konštatuje, že niektorí konkurenti využili (alebo by ešte využili) masívnu podporu od svojich príslušných vlád prostredníctvom zachovania mimoriadne priaznivých výmenných kurzov pri vývoze alebo prostredníctvom dočasných znárodnení kaptívnych bánk. Ostatní výrobcovia mimo Európskej únie by využívali dohody o voľnom obchode uzatvorené v ich prospech, čo by im umožnilo rozvíjať agresívnu obchodnú politiku na európskom trhu.

6. **KOMENTÁRE FRANCÚZSKA K PRIPOMIENKAM ZAINTERESOVANÝCH STRÁN**

6.1. *KOMENTÁRE K PRIPOMIENKAM ANONYMNEJ TRETEJ STRANY*

(215) Na úvod francúzske orgány zdôrazňujú, že poskytnutie pomoci na reštrukturalizáciu skupiny PSA nie je hlavným predmetom záujmu hospodárskych subjektov európskeho automobilového trhu: vyjadrili sa len štyri zainteresované strany (aj napriek publicite rozhodnutia o začatí konania).

(216) Pokiaľ ide o pripomienky anonymnej tretej strany (zhrnuté v odôvodneniach 179 až 182 časti 5.1 vyššie), francúzske orgány zdôrazňujú, že vôbec nesúviseli s týmto postupom preskúmania pomoci na reštrukturalizáciu skupiny PSA, ale týkali sa skôr sťažnosti, ktorú táto anonymná tretia strana predložila Európskej komisii.

(217) Subsidiárne sa francúzske orgány domnievajú, že tieto komentáre neprinášajú žiadny hmatateľný dôkaz o domnelej nečestnej činnosti PSA voči Agrati France a že PSA ako súkromný podnik môže viesť obchodné vzťahy so svojimi dodávateľmi tak, ako chce. V tejto súvislosti v rámci svojho zväzku s GM by PSA mohla zaviesť politiku racionalizácie nákupov od 25. februára 2013, a to najmä prechodom systematickej organizácie výzev na predkladanie ponúk s cieľom získať čo najlepšie ceny na trhu. Francúzske orgány trvajú na skutočnosti, že len opatrenie pripísateľné členskému štátu môže porušovať článok 34 ZFEÚ; čo však nie je v prípade rozhodnutí prijatých súkromnými podnikmi, ako je PSA. Domnelé správanie FMEA vôbec nesúvisí s týmto postupom.

(218) Francúzske orgány dospeli k záveru, že zavedenie predmetnej pomoci nemohlo byť oslabené nepodopreným tvrdením o porušovaní článku 34 ZFEÚ, ktoré sa týkalo ostávajúcich skutočností bez súvisu s príslušnou pomocou či reštrukturalizáciou skupiny PSA.

6.2. *KOMENTÁRE K PRIPOMIENKAM SKUPINY GM*

(219) Francúzske orgány nemajú žiadne komentáre k pripomienkam skupiny GM (zhrnuté v odôvodneniach 183 až 186 časti 5.2 vyššie).

6.3. *KOMENTÁRE K PRIPOMIENKAM SPOLOČNOSTI FIAT*

6.3.1. OBNOVA ŽIVOTASCHOPNOSTI SKUPINY PSA

(220) Podľa francúzskych orgánov spoločnosť Fiat vo svojich pripomienkach (zhrnutých v odôvodneniach 187 až 188 e) v časti 5.3.1 vyššie) k tomuto bodu predložila optimistickejšiu hypotézu o vývoji trhu než skupina PSA, čím sa potvrdzuje, že scenár zvolený skupinou PSA je dôveryhodný a dostatočne opatrný. Takisto pripomínajú, že spoločnosť Fiat (a okrem iného aj Opel) potvrdili primeranosť údajov inštitútu IHS Global Insight na zhodnotenie prognóz vývoja trhu. Spoločnosť Fiat sa domnieva, že nie je schopná odhadnúť obnovenie životaschopnosti v súvislosti s dostupnými informáciami. Z tohto dôvodu sa francúzske orgány domnievajú, že je zbytočné spochybňovať každý z bodov spomínaný analytikmi uvedenými spoločnosťou Fiat.

6.3.2. PRVOK POMOCI V DÔSLEDKU ZÁRUKY A JEJ VPLYV NA TRHU

(221) Francúzske orgány zdôrazňujú, že vo svojich pripomienkach k tomuto bodu (zhrnutých v odôvodneniach 191 až 196 c) v časti 5.3.3 vyššie) spoločnosť Fiat zhodnotila prvok štátnej pomoci na približne 100 – 110 bázických bodov, čo je výška pomoci 231 miliónov EUR podstatne nižšia ako dolná hranica rozpätia uvedeného Komisiou v rozhodnutí o začatí konania. Podľa francúzskych orgánov toto hodnotenie spoločnosti Fiat preukázalo, že výška pomoci zvolená Komisiou bola skutočne nadhodnotená.

(222) Pokiaľ ide o zohľadnenie poplatku za poskytnutie (tzv. *commitment fee*), francúzske orgány pripomínajú, že záručný poplatok zaplatený skupinou PSA štátu by sa mal vypočítať na základe nákladov *all-in* členských bánk dohody New Club Deal (440 bázických bodov) stiahnutých z ich nákladov na likviditu (odhadovaných na 180 bázických bodov prostredníctvom odkazu na Itraxx Senior Financial za päť rokov z priemerného základu na jeden mesiac). Tieto náklady začleňujú poplatok tzv. *up-front*, čo je 120 bázických bodov, a poplatok za poskytnutie vo výške 40 % marže, čo je podľa spoločnosti Fiat viac ako postup na trhu. Pripomienky spoločnosti Fiat teda podľa francúzskych orgánov potvrdzujú, že tento poplatok bol v porovnaní s normami trhu nadhodnotený.

(223) Francúzske orgány sa napokon domnievajú, že by bolo logické nezohľadňovať poplatok tzv. *up-front* a poplatok za poskytnutie, lebo na štát sa nevzťahujú náklady príležitostí, to znamená náklady vyplývajúce z mobilizácie kapitálu, ktoré by sa mali v prípade banky odmeňovať.

(224) Francúzske orgány zdôrazňujú, že spoločnosť Fiat potvrdila mimoriadne podstatné účinky záruky na trh bez zdôvodnenia toho, v čom tieto účinky spočívajú. Podľa Francúzska spoločnosť Fiat odhaduje najmä to, že zárukou by sa BPF prisúdila výhoda neanalyzovaná Komisiou, ktorej výsledkom by bolo zachovanie nákladov na financovanie v danej úrovni bez ohľadu na vývoj trhu. Francúzske orgány tento argument udivuje, keďže domnelý vplyv by bol jasne spojený s existenciou banky, ktorej cieľom by bolo presne stabilizovať náklady na refinancovanie banky v rámci stropnej hodnoty 7 miliárd EUR. Výhoda poskytnutá BPF a skupine PSA sa okrem toho musí jasne analyzovať v momente oznámenia záruky.

6.3.3. KOMPENZAČNÉ OPATRENIA

(225) Francúzske orgány považujú na úvod pripomienky spoločnosti Fiat k tomuto bodu (zhrnutému v odôvodneniach 198 až 200 v časti 5.3.4 vyššie) za mimoriadne jednoduché a neodôvodnené.

(226) Pokiaľ ide o zníženia CAPEX, Fiat neuvádza žiaden konkrétny a podložený prvok, ktorý by spochybnil mimoriadne naliehavý charakter upustenia od výroby vozidiel vyššej cenovej kategórie.

(227) Pokiaľ ide o opatrenie týkajúce sa závodu Sevelnord, Fiat v ňom vidí len miesto výrobných kapacít, ktoré by mohla PSA kedykoľvek diskrétne prevziať. Francúzske orgány sa domnievajú, že táto kritika nie je vôbec primeraná, pričom argument spoločnosti Fiat abstrahuje záväznú povahu opatrení zavedených v dôsledku rozhodnutí Komisie. Podľa Francúzska by takéto opatrenie malo naopak nezvrátiteľný charakter, keďže by umožnilo spoločnosti Toyota pevne sa ustáliť na trhu za optimálnych podmienok.

(228) Spoločnosť Fiat tiež kritizovala upustenie od výroby hybridného vozidla *plug-in* z toho dôvodu, že najvhodnejšia stratégia zavádzania by naopak znásobila rozličné prostriedky znižovania škodlivých emisií. Francúzske orgány odpovedali, že ide presne o stratégiu pôvodne prijatú PSA. Upustením od výroby hybridného *plug-in* vozidla skupina PSA podstatne zníži svoju konkurenčnú schopnosť na trhu voči výrobcom, ktorí by mohli znásobiť technológie znižovania škodlivých emisií. Okrem iného by kritiky spoločnosti Fiat, pokiaľ ide o „*zlú technologickú voľbu*“ PSA investovať do hybridu *plug-in*, mali byť podľa Francúzska zavedené v súlade s vlastnými technologickými voľbami spoločnosti Fiat. Na rozdiel od ostatných výrobcov, ktorí sa rozhodli investovať do tejto technológie vrátane tých najvýkonnejších, je Fiat jedným z mála, ktorí tak doteraz neurobili.

(229) Francúzske orgány nakoniec poznamenávajú, že Fiat sa nevyslovuje priamo ku kompenzačnému opatreniu, ktorým sa obmedzuje miera rozšírenia BPF. Vyvodzujú z toho, že zavedenie takéhoto záväzku na krajinu a segment by bolo mimoriadne zložité. Podľa francúzskych orgánov vývoj na trhu, ktorý oznámila spoločnosť Fiat, potvrdil stiahnutie tradičných bánk z trhu a korelatívne zvyšovanie mier rozšírenia kaptívnych bánk. Nová obchodná politika zavádzaná spoločnosťou Fiat v prvom štvrťroku 2013, vďaka ktorej bude môcť dosiahnuť mieru rozšírenia 39,6 %, podľa francúzskych orgánov dobre zobrazuje osobitný záväzný charakter navrhovaného kompenzačného opatrenia. Obmedzením rastu miery rozšírenia banka BPF značne zníži svoju kapacitu navrhovať konkurenčné ponuky, a teda aj potenciálny vplyv štátnej záruky na trhu.

6.3.4. PROJEKT $50CO_2$CARS

(230) Podľa Francúzska sa pripomienky spoločnosti Fiat (zhrnuté v odôvodneniach 189 až 190 v časti 5.3.2 vyššie) týkajú na jednej strane prispievania tohto projektu k obnove životaschopnosti a na druhej strane vplyvu tohto projektu na trh.

(231) Francúzske orgány sa domnievajú, že kritiky spoločnosti Fiat sú úplne irelevantné a netýkajú sa samotného účelu tohto projektu, ktorého cieľom je presne prepojiť rozličné kompetencie a technológie s podporou verejných právomocí, aby mohli partneri rozvíjať hybridnú technológiu pri nízkych nákladoch.

(232) Podľa francúzskych orgánov spoločnosť Fiat uznala neexistenciu akéhokoľvek vplyvu vytláčania a potvrdila, že všetci výrobcovia investovali značným spôsobom do projektov zameraných na zníženie znečisťujúcich emisií.

(233) Pokiaľ ide o vplyv na trhu, francúzske orgány považujú pripomienky spoločnosti Fiat za protichodné. Projekt zodpovedal pripomienkam spoločnosti Fiat: predpokladané značné technologické narušenie by umožnilo podstatne znížiť náklady na hybridné technológie, aby ich bolo možné rozširovať dostatočným spôsobom, a tak zabezpečiť ich rentabilitu. V dôsledku toho sú podľa francúzskych orgánov kritiky spoločnosti Fiat, pokiaľ ide o šancu na obmedzený obchodný úspech projektu $50CO_2$Cars, úplne irelevantné. Napokon sa francúzske orgány domnievajú, že spoločnosť Fiat nevysvetlila, ako by pomoc vo výške 86 miliónov EUR mohla mať vplyv na konečnú cenu vyvinutých vozidiel, zatiaľ čo sa okrem iného domnieva, že výrobcovia využili masívne investície na dosahovanie cieľov znižovania znečisťujúcich emisií zavedených európskymi právnymi predpismi.

6.4. *KOMENTÁRE K PRIPOMIENKAM SPOLOČNOSTI TOYOTA*

(234) Vo všeobecnosti pripomienky spoločnosti Toyota (zhrnuté v odôvodneniach 202 až 206 v časti 5.4 vyššie) podľa Francúzska celkovo potvrdili dôveryhodnosť hypotéz a primeranosť voľby, z ktorých vychádza plán reštrukturalizácie skupiny PSA. Pokiaľ ide o projekt $50CO_2$Cars, spoločnosť Toyota potvrdila, že technológie šetrné k životnému prostrediu predstavujú hlavnú hybnú silu trhu budúcnosti. Podľa francúzskych orgánov z pripomienok spoločnosti Toyota vyplýva, že štátna pomoc projektu $50CO_2$Cars nemala vplyv na konkurenčnú kapacitu alebo konkurencieschopnosť konkurentov v segmente „*mild-hybrid*“.

(235) Pokiaľ ide o kompenzačné opatrenia, a najmä ako odpoveď na otázky spoločnosti Toyota o skutočne kompenzačnej povahe opatrenia, ktorého cieľom je ukončiť výrobu vozidiel predávaných v nízkych objemoch, francúzske orgány opätovne potvrdzujú, že uvádzanie modelov vyššej triedy na trh bude mať sekundárny vplyv na všetky vozidlá uvádzané na trh pod touto značkou.

(236) Pokiaľ ide o závod Sevelnord, Toyota vyhlásila, že jej dohoda s PSA umožní aj naďalej prítomnosť v segmente ľahkých úžitkových vozidiel. Francúzske orgány znovu zdôrazňujú, že jej prítomnosť v Sevelnorde bude mať značný vplyv na konkurenčnú schopnosť spoločnosti Toyota, keďže jej umožní vybudovať si skutočnú a podstatnú prítomnosť na trhu tohto segmentu.

(237) Podľa francúzskych orgánov sú pripomienky spoločnosti Toyota v rozpore s jej správaním na trhu. Uvádzanie hybridnej verzie „*plug-in*“ značky Prius na trh, ktorú spoločnosť Toyota prezentuje ako „vlajkovú loď“ svojej hybridnej flotily, je v rozpore s jej negatívnymi tvrdeniami, pokiaľ ide o trhové prognózy tohto typu motorov.

6.5. *KOMENTÁRE K PRIPOMIENKAM PSA*

(238) Francúzske orgány nemajú žiadne komentáre k pripomienkam skupiny GM (zhrnuté v odôvodneniach 207 až 214 v časti 5.5 vyššie).

7. **ZMENY V DÔSLEDKU OZNÁMENIA FRANCÚZSKYMI ORGÁNMI**

(239) V oznámení zo 16. júla 2013 zmenenom listom z 23. júla 2013 (ďalej len „menovací dekrét z 23. júla 2013“ alebo „dekrét z 23. júla 2013) francúzske orgány vykonali zmeny k oznámeniu plánu reštrukturalizácie z 12. marca 2013 a prijali tieto záväzky. Tieto záväzky nahrádzajú kompenzačné opatrenia, ktoré francúzske orgány navrhovali pôvodne.

(240) Francúzske orgány spresnili, že pokiaľ nie je ustanovené inak, záväzky uvedené v tejto časti 7 platia až do úplného zavedenia plánu reštrukturalizácie skupiny PSA, teda až do 31. decembra 2015.

7.1. *ZÁVÄZOK TÝKAJÚCI SA OBNOVY ÚROVNE ZADLŽENIA SKUPINY PSA*

(241) Za každý rok vykonávania plánu reštrukturalizácie nesmie konsolidované čisté zadlženie priemyselných a obchodných činností skupiny PSA zistené v auditovanej ročnej účtovnej závierke konštantných účtovných referenčných sústav k 31. decembru každého roka (ďalej len „čistý dlh“) prekračovať stropnú hodnotu „A“, ako sa uvádza v tabuľke 16.

Tabuľka 16

Stropné hodnoty čistého dlhu skupiny PSA

(v mil. EUR)

	2013	2014	2015	2016
Maximálny čistý dlh A	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Maximálny čistý dlh B	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(242) Ak čistý dlh prekračuje stropnú hodnotu „A“ počas daného roka (N), skupina PSA musí prijať opatrenia finančnej a/alebo priemyselnej reštrukturalizácie akejkoľvek povahy, ktoré sú potrebné a dostačujúce na to, aby počas nasledujúceho roka (N + 1) čistý dlh skupiny PSA neprekračoval stropnú hodnotu „A“ okrem nákladov spojených so zavádzaním týchto opatrení PSA („nápravné opatrenia“).

(243) Nápravné opatrenia a ich predpokladané finančné vplyvy sa musia podrobne uviesť a jednotlivo kvantifikovať a musí ich sprevádzať presný a záväzný harmonogram ich zavádzania. Tieto opatrenia môžu zahŕňať celkovo alebo čiastočne opatrenia zavedené anticipáciou po 31. júli 2013 za predpokladu, že sú identifikované a zreteľne opísané a sú kvantifikované ich predpokladané finančné vplyvy na zvyšné obdobie plánu reštrukturalizácie. Nápravné opatrenia zahŕňajúce prognózy aktualizované peňažnými tokmi skupiny PSA sa musia oznámiť Európskej komisii spolu so stanoviskom nezávislého experta, tak ako sa vymedzuje v časti 7.6 nižšie v lehote jeden mesiac od zverejnenia auditovanej konsolidovanej ročnej závierky, z ktorej vyplýva, že čistý dlh skupiny PSA prekročil stropnú hodnotu A zodpovedajúceho roka. Je úlohou Komisie overiť, či je kvantifikácia predpokladaných finančných vplyvov týchto nápravných opatrení dostačujúca bez toho, aby sa ohrozila životaschopnosť skupiny PSA. V opačnom prípade sa musia navrhnúť iné nápravné opatrenia, ktoré musí Komisia schváliť.

(244) Plán reštrukturalizácie sa považuje za správne vykonaný a záväzky predložené francúzskymi orgánmi sa budú považovať za splnené, ak počas roka N + 1 nápravné opatrenia alebo akékoľvek iné opatrenie finančnej a/alebo priemyselnej reštrukturalizácie akejkoľvek povahy prijaté skupinou PSA po 31. júli 2013 vyvolali očakávané finančné vplyvy na čistý dlh alebo ak čistý dlh neprekračuje stropnú hodnotu „A“ za rok N + 1. V opačnom

prípade budú prípadne francúzske orgány povinné oznámiť Komisii upravený plán reštrukturalizácie skupiny PSA v rámci uplatňovania zásady jedenkrát a naposledy, aby mohla Komisia upraviť toto rozhodnutie tým, že vyhlási štátnu pomoc na reštrukturalizáciu skupiny PSA za zlučiteľnú s vnútorným trhom.

(245) Rovnaké dôsledky vzniknú, ak čistý dlh skupiny PSA prekročí stropnú hodnotu „B“ počas dvoch za sebou idúcich rokov počas plánu reštrukturalizácie. Aj v tomto prípade a rovnakým spôsobom budú prípadne francúzske orgány povinné oznámiť Európskej komisii upravený plán reštrukturalizácie, aby pristúpila k novej analýze zlučiteľnosti štátnej pomoci na reštrukturalizáciu skupiny PSA.

(246) Pri všetkých hypotézach sa tento záväzok bude považovať za splnený na celé obdobie reštrukturalizácie, keď nápravné opatrenia zavedené skupinou PSA, tak ako boli oznámené Komisii za podmienok uvedených v odôvodnení 243 vyššie, vyvolajú kumulovaný finančný vplyv na čistý dlh vo výške [0 – 5] miliárd EUR.

7.2. *ZÁVÄZOK TÝKAJÚCI SA MIERY ROZŠÍRENIA BPF*

(247) Francúzske orgány sa zaväzujú zaviesť zmeny uvedené v odôvodneniach 248 až 250 nižšie záručného poplatku podľa článku 3.3 protokolu uzatvoreného medzi spoločnosťou Peugeot S.A., Banque PSA a štátom (ďalej len „protokol“) na odmenu za autonómnu záruku splatnú na prvé požiadanie (ďalej len „záruka“), ktorá sa uzatvorí medzi štátom a Banque PSA za prítomnosti spoločnosti Peugeot S.A. a Banque de France (ďalej len „záručný poplatok“).

(248) Pokiaľ bude existovať pohľadávka „garantovaných cenných papierov“ vydaných a využívajúcich záruku (ako sú tieto garantované cenné papiere vymedzené v protokole) záručný poplatok 260 bázických bodov podľa článku 3.3 protokolu sa zvýši za podmienok uvedených v odôvodneniach 249 až 250 nižšie, keď miera rozšírenia Banque PSA v rámci G10 (Nemecko, Rakúsko, Belgicko, Taliansko, Španielsko, Holandsko, Portugalsko, Švajčiarsko, Francúzsko a Spojené kráľovstvo) prekročí [26 – 29]* %.

(249) Zvýšenie záručného poplatku bude:

a) v závislosti od miery rozšírenia Banque PSA v rámci G10, ako sa uvádza v tabuľke 17 odôvodnenia 250 nižšie, pričom sa spresní, že ak miera rozšírenia na dané obdobie má po desatinnej čiarke jedno desatinné číslo alebo viac, zvýšenie záručného poplatku sa vypočíta lineárnou interpoláciou medzi nižším splatným záručným poplatkom za mieru rozšírenia bez desatinného miesta a vyšším splatným záručným poplatkom za mieru rozšírenia bez desatinného miesta uvedenými v tabuľke 17 odôvodnenia 250 nižšie.

b) maximálne 231 bázických bodov, aby záručný poplatok neprevyšoval 491 bázických bodov, čo zodpovedá trhovej hodnote záruky podľa odhadu Európskej komisie.

(250) Miera rozšírenia sa bude merať každoročne k 30. júnu každého roka. Zvýšenie záručného poplatku sa vypočíta k 30. júnu každého roka za 12 posledných mesiacov zo sumy priemerných pohľadávok za toto obdobie rozličných liniek garantovaných cenných papierov emitovaných a využívajúcich záruku (ako sú tieto garantované cenné papiere vymedzené v protokole). Prvé zvýšenie záručného poplatku sa musí vypočítať k 30. júnu 2013 podľa miery rozšírenia v období od 1. júla 2012 do 30. júna 2013.

Tabuľka 17

Zvýšenie záručného poplatku

Miera rozšírenia (%)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Zvýšenie záručného poplatku (bázické body)*	[10 – 20]	[20 – 30]	[40 – 50]	[70 – 80]	[90 – 120]	[120 – 150]	[150 – 180]	[180 – 210]	[200 – 230]	231

7.3. *Záväzok nepristúpiť k nadobudnutiam*

(251) Skupina PSA nepristúpi k účasti v iných podnikoch ani neuskutoční žiadne nadobudnutie aktív podnikov počas svojho plánu reštrukturalizácie, čiže do 31. decembra 2015. Táto požiadavka sa netýka: i) nadobudnutia účasti alebo aktív podnikov, pokiaľ číselná suma zaviazaná skupinou PSA na realizáciu plánovaného nadobudnutia je nižšia ako 100 miliónov EUR ročne; a ii) nadobudnutia účasti v podniku alebo aktív podnikov po schválení zo strany Európskej komisie, ak je toto nadobudnutie nevyhnutné na zabezpečenie životaschopnosti skupiny PSA a umožňuje jej dosahovať ciele svojho plánu reštrukturalizácie. Úmysel realizovať nadobudnutie uvedené v bode ii) tohto odseku sa musí oznámiť Komisii v primeranej lehote, aby mohla vyhodnotiť plánované nadobudnutie podľa podrobných finančných údajov o plánovanom nadobudnutí, jeho zhodnotenia a vplyvu na vlastný kapitál skupiny PSA.

(252) Skupina PSA môže okrem iného po schválení Európskou komisiou pristúpiť k nadobudnutiu i) účasti na vyplácaní vkladu z účastí alebo činností vykonaných v rámci prevádzky alebo zavádzania (fúziou alebo vkladom) aktív alebo činností; ii) cenných papierov alebo prvkov aktív alebo pasív s cieľom ich následného predaja za podmienok, ktoré nezvýšia úroveň čistého dlhu skupiny PSA. Tieto nadobudnutia sa nezohľadňujú pri sume 100 miliónov EUR uvedenej v predchádzajúcom odseku. Úmysel uskutočniť nadobudnutie uvedené v bodoch i) a ii) tohto článku sa musí oznámiť Komisii v primeranej lehote, aby mohla zhodnotiť povahu plánovaných operácií.

(253) Nadobudnutie účasti alebo aktív podnikov uskutočnené spoločnosťou Faurecia alebo akoukoľvek jej pobočkou počas obdobia trvania plánu reštrukturalizácie skupiny PSA, čo je až do 31. decembra 2015, vo výške viac ako 100 miliónov EUR ročne podlieha predchádzajúcemu povoleniu zo strany Európskej komisie, ktorá kladným spôsobom zohľadní nadobudnutie, ktoré i) priamo alebo nepriamo prispeje k obnoveniu životaschopnosti skupiny PSA, a to pozitívnym vplyvom na predpokladanú rentabilitu skupiny PSA, a ii) nepredstavuje narušenie povinnosti obmedzenia účinkov pomoci na prísne minimum potrebné na dosiahnutie cieľov plánu reštrukturalizácie skupiny PSA. Zámer uskutočniť nadobudnutie uvedené v tomto odseku sa musí oznámiť Komisii v primeranej lehote, aby mohla zhodnotiť plánované nadobudnutie v súvislosti s dvoma vyššie uvedenými kritériami.

(254) V prípade, že úroveň čistého dlhu skupiny PSA (podľa vyššie uvedeného vymedzenia) sa počas daného roka (N) dostane na nižšiu úroveň, ako sa uvádzalo v strednodobom pláne v1 na rok 2013 z 31. mája 2013 pre ten istý rok, ktorú oznámili francúzske orgány 3. júna 2013, plánovaný strop 100 miliónov EUR ročne podľa tohto záväzku sa automaticky zvýši pre nasledujúci rok (N + 1) v prípade rozdielu vyjadreného v miliónoch EUR medzi úrovňou čistého dlhu skupiny PSA realizovaného v roku (N) a čistého dlhu predpokladaného v strednodobom pláne v1 na rok 2013 z 31. mája 2013 pre ten istý rok, ktorú oznámili francúzske orgány 3. júna 2013.

7.4. *ZÁVÄZOK TÝKAJÚCI SA MARŽE FINANČNÝCH PROSTRIEDKOV POSKYTOVANÝCH KONCESIONÁROM*

(255) Skupina PSA nezníži súčasnú priemernú ročnú obchodnú maržu finančných prostriedkov poskytovaných koncesionárom svojej siete (stav firemnej siete, ako sa uvádza vo výročnej správe Banque PSA) pod priemernú ročnú obchodnú maržu za 12 posledných mesiacov k 30. júnu 2013 počas celého obdobia vykonávania plánu reštrukturalizácie.

7.5. *ZÁVÄZOK TÝKAJÚCI SA PROJEKTU 50CO_2CARS*

(256) Francúzske orgány sa zaväzujú, že v rámci projektu 50CO_2Cars, ako je vymedzený v časti 1.2 oznámenia francúzskych orgánov z 12. marca 2013, dotácia vo výške 24,5 milióna EUR, ktorá sa pôvodne plánovala v prospech skupiny PSA, nadobudne formu návratných preddavkov podľa podobných podmienok a spôsobov *mutatis mutandis* ako v prípade 61,4 milióna EUR návratných preddavkov, ktoré sa už vymedzili pre projekt 50CO_2Cars. Zachová sa pôvodne stanovený harmonogram vyplácania. Sumy, ktoré treba vyplatiť pri každej splatnosti, sa zvyšujú primerane podľa zvyšovania výšky preddavkov.

7.6. *VYKONÁVANIE A NEZÁVISLÝ EXPERT*

(257) Francúzske orgány sa zaväzujú, že skupina PSA vymenuje nezávislého experta zodpovedného za podrobné overovanie vykonávania záväzkov uvedených v menovacom dekréte z 23. júla 2013 (ďalej len „nezávislý expert“) počas obdobia trvania plánu reštrukturalizácie, až do 31. decembra 2015 za podmienok uvedených v prílohe.

8. **HODNOTENIE POMOCI**

8.1. *EXISTENCIA POMOCI V ZMYSLE ČLÁNKU 107 ODS. 1 ZFEÚ*

(258) Podľa článku 107 ods. 1 ZFEÚ „pomoc poskytovaná členským štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá narúša hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvýhodňuje určitých podnikateľov alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná s vnútorným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi.“

(259) Na základe tohto ustanovenia sa Komisia domnieva, že na určenie vnútroštátneho opatrenia za štátnu pomoc je potrebné splniť tieto kumulatívne podmienky: i) dotknuté opatrenie poskytuje hospodársku výhodu svojmu príjemcovi; ii) táto výhoda je štátneho pôvodu; iii) táto výhoda je selektívna a iv) dotknuté opatrenie narušuje alebo hrozí, že naruší hospodársku súťaž a môže ovplyvniť výmeny medzi členskými štátmi.

(260) Komisia sa domnieva, že štátna záruka BPF a návratné preddavky skupine PSA na uskutočnenie výskumného a vývojového projektu $50CO_2$Cars predstavujú štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ z týchto uvádzaných dôvodov.

8.1.1. ŠTÁTNA ZÁRUKA BANKOVEJ POBOČKE SKUPINY PSA

(261) Komisia v prvom rade poznamenáva, že vo svojom rozhodnutí z 11. februára 2013, v ktorom dočasne povoľuje prvú tranžu záruky ako pomoc na záchranu, dospela k záveru, že opatrenie predstavuje pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ. Francúzsko toto rozhodnutie nespochybnilo a oznámilo toto opatrenie ako pomoc na reštrukturalizáciu.

8.1.1.1. ***Prítomnosť štátnych prostriedkov***

(262) Pokiaľ ide o prevod štátnych zdrojov, je vhodné zdôrazniť, že Francúzsko poskytne záruku podľa článku 85 zákona č. 2012-1510 z 29. decembra 2012 o opravných financiách.

(263) Táto okolnosť je dostačujúca na to, aby sa preukázalo, že toto opatrenie má štátny pôvod.

8.1.1.2. ***Prítomnosť ekonomickej výhody***

(264) Pokiaľ ide o existenciu výhody, z ustálenej judikatúry vyplýva, že na účely posúdenia, či štátne opatrenie predstavuje pomoc, je potrebné určiť, či podnik príjemcu dostal ekonomickú výhodu, ktorú by nezískal za normálnych trhových podmienok. Komisia preto musí zhodnotiť, do akej miery záruka poskytovaná BPF poskytuje príležitosť trhovému odmeňovaniu.

(265) V oznámení z 12. marca 2013 francúzske orgány odhadli výšku pomoci od 453 do 480 miliónov EUR pre maximálnu výšku záruk 7 miliárd EUR. Toto vyčíslenie spočíva v interpolácii výnosov z dlhopisov BPF so splatnosťou troch rokov. V pripomienkach Francúzska k rozhodnutiu o začatí konania, ktoré sú zhrnuté v odôvodnení 128 vyššie, sa francúzske orgány domnievajú, že výška pomoci, ktorá vyplýva zo záruky, je 396 miliónov EUR pri zohľadnení rizikovej prirážky 40 bázických bodov a referenčného obdobia troch mesiacov. Pri hypotéze, podľa ktorej by sa mala zohľadniť riziková prirážka 24 bázických bodov (ako prirážka zistená počas emisií uskutočnených podľa pomoci na záchranu), by bola výška pomoci 429 miliónov EUR.

(266) Francúzske orgány okrem toho naliehali na skutočnosť, že emisie realizované BPF 25. marca 2013 sa uskutočnili za mimoriadne priaznivých trhových podmienok; rozpätia (*spreads*) v porovnaní so zistenými dlhopismi štátnej pokladnice sa zdajú byť na mimoriadne nízkych úrovniach (24 bázických bodov). Domnievajú sa preto, že hypotéza o prírastkových nákladoch pre BPF vo výške 40 bázických bodov je dokonale odôvodnená.

(267) Referenčné obdobie, ktoré francúzske orgány ponechávajú, je od 12. júla do 16. októbra 2013, keďže podľa nich toto obdobie umožňuje zohľadniť oznámenie o ťažkostiach skupiny z 12. júla s oznámením plánu reorganizácie a vyrovnať účinky spojené s prvými chýrmi o poskytnutí záruky 16. októbra 2012.

(268) Komisia predovšetkým pripomína, že zo skutočností uvedených v odôvodnení 30 vyplýva, že výška pomoci, ktorá je obsiahnutá v záruke vo výške 1,2 miliardy EUR, dočasne schválenej 11. februára 2013, bola najskôr odhadnutá v rozhodnutí o záchrane, podľa ktorého by prvok pomoci mohol byť medzi 91,8 milióna EUR a nominálnou výškou záruky, t. j. 1,2 miliardy EUR. Pri uplatnení rovnakej metodiky na odhad dolnej hranice pomoci (rozpätie 24 bázických bodov a referenčné obdobie jeden mesiac) by sa prvok pomoci, ktorý je obsiahnutý v záruke oznámenej Francúzskom vo výške 7 miliárd EUR, zvýšil na 486 miliónov EUR, ako sa uvádza v tejto tabuľke.

Tabuľka 18

Výpočet prvku pomoci pri záručných dlhopisoch

	16.10.2012	12.7. – 16.10.	16.9. – 16.10.
Trojročné dlhopisy štátnej pokladnice	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Rozpätie (*spread*) na štát odhadovaný po záruke	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Úroková miera BPSA po záruke (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Náklady záruky (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Celkové odhadované náklady na emisie záruky (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3, 23 %
Výnos sekundárneho trhu BPSA interpolovaný za tri roky	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Výška štátnej pomoci (v mil. EUR)	401	429	486

(269) Pokiaľ ide o hypotézy na účely získania tejto kalkulácie, Komisia chce uviesť tieto spresnenia.

(270) V odôvodnení 51 rozhodnutia o záchrane Komisia vyčíslila prvok pomoci na emisie vo výške 1,2 miliardy EUR prinajmenšom na 91,8 miliónov EUR. Pre výšku 7 miliárd EUR emisií by bola zodpovedajúca výška 535 miliónov EUR.

(271) Ako sa uvádza v odôvodnení 26 rozhodnutia o začatí konania, pri emisii dlhopisov vo výške 1,2 miliardy EUR sa konštatoval rozdiel vo výnosoch 24 bázických bodov v porovnaní s dlhopismi štátnej pokladnice. Komisia v súlade s odôvodneniami 119 a 120 rozhodnutia o začatí konania potvrdzuje, že tento zistený rozdiel, ktorý podľa Francúzska vznikol v dôsledku nižšej likvidity dlhopisov záruky v porovnaní s dlhopismi štátnej pokladnice, sa musí zohľadniť pri výpočte prvku pomoci pri jeho znížení.

(272) Pokiaľ ide o **referenčné obdobie**, Komisia sa domnieva, že obdobie jedného mesiaca (16. september – 16. október) je dostatočne dlhé na to, aby sa vyrovnala prípadná volatilita spojená s oznámeným ratingom. S cieľom presného odhadu prvku pomoci musí byť referenčné obdobie v blízkosti momentu oznámenia, aby sa informácie o ťažkostiach skupiny čo najlepšie odrazili na trhových výnosoch. Sekundárny trh, ktorý sa zachoval, je likvidným trhom a v dôsledku toho možno vyvodiť záver, že je potrebné dlhšie obdobie z hľadiska toho, že oznámenie plánu reštrukturalizácie PSA v júli 2012, ako aj posledné informácie o predaji dostupných vozidiel sa na trhoch dokonale začlenili. Komisia sa okrem toho domnieva, že na tomto základe je prvok pomoci správne vyčíslený a nemusí sa opätovne vypočítať na základe úrovní výnosov bankových dlhopisov na sekundárnom trhu v momente individuálnych čerpaní. Na jednej strane je to v dôsledku toho, že Francúzsko sa domnieva, že pomoc je obmedzená na minimum nevyhnutné na obnovenie životaschopnosti a že záruka sa podľa Francúzska prečerpá v celku, a na druhej strane, že reprezentatívna trhová cena je úroveň sekundárnych dlhopisov pred oznámením opatrenia pomoci. Táto pomoc poskytuje PSA možnosť čerpať záruku v akomkoľvek momente po jej zavedení.

(273) V odôvodnení 51 rozhodnutia o záchrane Komisia uvádza, že výška pomoci sa môže zvýšiť až na nominálnu výšku emisií dlhopisov. Vzhľadom na skutočnosti uvedené v odôvodneniach 105 a 106 rozhodnutia o začatí konania, pokiaľ ide o existenciu prebytku likvidity od [1 – 3]* miliárd do [2 – 4]* miliárd EUR pri stresovom scenári útlmovej správy, sa Komisia domnieva, že výška pomoci nepresahuje výhodu z hľadiska ceny emisií dlhopisov vyčíslenej na 486 miliónov EUR v štátnej záruke 7 miliárd EUR v odôvodnení 33. Ide o výhodu, ktorú využíva skupina v prípade pokračovania činnosti. Keby sa pomoc neposkytla a keby banka prešla do útlmovej správy, žiadna dodatočná výhoda by sa neposkytla veriteľom ani akcionárom (skupina PSA).

(274) Komisia poznamenáva, že medzi zainteresovanými stranami len spoločnosť Fiat komentovala vyčíslenie pomoci v odôvodnení 191 v časti 5.3.3 vyššie odhadom, že prinajmenšom 100 bázických bodov by sa malo pridať k cene záruky, aby bola v súlade s trhovými podmienkami. Jedna z poznámok spoločnosti Fiat sa týka vyplatenia záručného poplatku („*commitment fee*“). Komisia k tejto veci poznamenáva, že ako sa objasňuje v odôvodnení 272 prvok pomoci sa kvantifikuje na základe hypotézy, že záruka sa čerpá ako celok, keďže pomoc sa obmedzuje na minimum nevyhnutné na obnovu životaschopnosti skupiny. Okrem toho je prvok pomoci odhadovaný Komisiou vyšší ako prvok pomoci odhadovaný spoločnosťou Fiat, hoci je upravený o záručný poplatok, keďže Komisia sa domnieva, že zaplatená cena je nižšia o 231 bázických bodov vo vzťahu k trhovej cene, zatiaľ čo spoločnosť Fiat odhaduje, že cena je nižšia o 100 bázických bodov vo vzťahu k trhovej cene.

(275) Vzhľadom na uvedené môže Komisia dospieť k záveru, že prvok pomoci v štátnej záruke 7 miliárd EUR je vo výške 486 miliónov EUR.

8.1.1.3. ***Selektívna povaha výhody***

(276) Keďže BPF a následkom toho skupina PSA sú jedinými príjemcami záruky, stanovuje sa selektívna povaha výhody.

8.1.1.4. ***Podmienky vplyvu na výmeny medzi členskými štátmi a narušenia hospodárskej súťaže***

(277) Pokiaľ ide o vplyv na hospodársku súťaž a výmeny, je vhodné pripomenúť, že ak podľa ustálenej judikatúry podnik pôsobí v sektore, kde existuje efektívna hospodárska súťaž zo strany výrobcov rozličných členských štátov, akákoľvek pomoc, ktorú tento podnik poberá od verejných orgánov, môže narušiť výmeny medzi členskými štátmi a poškodiť hospodársku súťaž v rámci toho, že jeho zachovanie na trhu bráni konkurentom zvyšovať svoj trhový podiel a znižuje ich možnosť zvyšovať vývoz ([41]).

(278) Mechanizmus, prostredníctvom ktorého dochádza k narušeniu hospodárskej súťaže, potvrdila analýza Komisie, pripomienky tretích strán a zverejnenia analytikov. Priamym dôsledkom štátnej záruky je znižovať náklady na financovanie BPF (v porovnaní s alternatívnym scenárom, podľa ktorého banka túto pomoc nedostane). Znižovaním týchto nákladov na financovanie bude BPF schopná zlepšovať svoju ponuku financovania, a tak podporiť predaj vozidiel značiek Peugeot a Citroën. Skupina PSA, ako aj tretie strany uznávajú a jednohlasne zdôrazňujú význam úlohy kaptívnych bánk pri podpore a rozvoji predaja automobilov.

(279) Vo svojich pripomienkach tretie zainteresované strany zdôraznili priamy vzťah medzi činnosťou kaptívnej banky a predajom vozidiel. GM napríklad tvrdí, že financovanie kaptívnymi bankami je „*nevyhnutné*“ a poskytuje výrobcom automobilov „*pružnosť*“ s cieľom reagovať na trhové podmienky z krátkodobého hľadiska. Skupina Fiat zoširoka opísala vplyv financovania predaja kaptívnymi bankami automobilových skupín. Podľa tejto spoločnosti má toto financovanie tri hlavné vplyvy: získavanie nových klientov, podporovanie procesu predaja a zvyšovanie lojálnosti klientov. Spoločnosť Fiat spomenula štúdiu, ktorú interne realizovala o atraktivite svojho modelu Punto, ktorá vo veľkej miere závisela od podmienok financovania (ako aj od nízkych úrokových mier). Konkurenti, ktorí neposkytovali príťažlivé finančné podmienky (napríklad Peugeot), boli v preferenciách klientov zastúpení menej. Podľa inej internej štúdie o sérii „Eco“ väčšina kontaktovaných klientov potvrdila, že by si svoje vozidlo

([41]) Pozri najmä rozsudok Súdneho dvora z 21. marca 1991, Taliansko/Komisia, C-305/89, Zb. s. I-1603.

nezakúpila (alebo neodložila kúpu) bez ponuky financovania 0 %. Spoločnosť Fiat teda dospela k záveru, že dotácia na podporu činnosti kaptívnej banky mala „*okamžitý a priamy*“ vplyv na výkonnosť z hľadiska predaja automobilov. Podľa iného interného prieskumu spoločnosti Fiat by využitie kaptívnej banky malo takisto vplyv na existujúcich klientov značky, ktorí chcú nahradiť svoje vozidlo. Podiel klientov, ktorí sa rozhodli kúpiť si vozidlo značky Fiat, bol vyšší medzi klientmi, ktoré využili financovanie kaptívnej banky pri predchádzajúcej kúpe.

(280) Pokiaľ ide o vplyv odchýlky nákladov na financovanie kaptívnej banky, spoločnosť Fiat poukázala na prvok kvantitatívnej reakcie, a to tvrdením, že zvýšenie nákladov na financovanie o 100 bázických bodov môže vyvolať zníženie miery rozšírenia o 5 – 10 %. Zdá sa, že skúsenosti spoločnosti Fiat na európskom trhu prostredníctvom FGA Capital potvrdzujú priamy a negatívny vzťah medzi nákladmi na financovanie kaptívnej banky a jej mierou rozšírenia. Zníženie nákladov na financovanie BPF v dôsledku štátnej záruky môže vyvolať zvýšenie jej miery rozšírenia.

(281) Toyota potvrdzuje význam úlohy kaptívnych bánk na posilnenie lojálnosti klientov voči značke a na zvyšovanie predaja: spoločnosť sa domnieva, že kaptívne banky môžu zvýšiť lojálnosť o 15 %, ale vyhlásila, že nie je schopná kvantifikovať vplyv zvýšenia nákladov na financovanie o 100 bázických bodov na predaj (uvádza však, že takýto vplyv existuje).

(282) Z pripomienok tretích strán vyplýva, že zníženie nákladov na financovanie kaptívnej banky jej umožňuje ponúkať svojim potenciálnym klientom príťažlivejšie podmienky financovania. Takéto ponuky konkurencieschopných pôžičiek majú priamy vplyv na predaj automobilov a takisto v súčasnosti predstavujú jeden z hlavných faktorov rozvoja tohto predaja.

(283) V publikácii banky Morgan Stanley z 21. augusta 2012 sa vysvetľuje spôsob, ktorým nízke náklady na financovanie, ktoré využíva finančná pobočka automobilového výrobcu, môžu umožniť značke ponúkať vozidlá, ktorých celkové náklady na vlastníctvo („*Total Cost of Ownership*“ alebo skrátene TCO) sú nižšie ako TCO jeho konkurentov. V tejto štúdii sa vo všeobecnosti uvádza, že hlavným faktorom pri určovaní nákladov na vlastníctvo vozidla sú náklady na financovanie kaptívnej banky automobilového výrobcu. ([42]) Prostredníctvom atraktívnych ponúk financovania tak kaptívna banka priamo prispieva k znižovaniu TCO vozidiel danej značky. Význam potrieb financovania je mimoriadne dôrazný v segmentoch B a C, v ktorých skupina PSA sústreďuje najväčšiu časť svojho predaja.

(284) V nedávnej štúdii Moody's ([43]) z 5. februára 2013 sa potvrdil význam úlohy kaptívnych bánk, pričom boli označené „za kľúčové zložky stratégie automobilových skupín“. V štúdii sa tiež uvádza, že v súvislosti s krízou a klesajúcim predajom skupiny automobilových výrobcov čoraz viac využívajú kaptívne banky na podporu predaja svojich vozidiel. Analýza rizika narušenia skúmanej štátnej pomoci musí túto situáciu osobitne zohľadniť.

(285) Podľa plánu na obnovu životaschopnosti BPF poskytnutého francúzskymi orgánmi by sa mala úloha kaptívnych bánk v budúcnosti posilniť, a to z dôvodu štyroch hlavných faktorov (pozri odôvodnenie 116).

(286) V dôsledku toho bude mať štátna záruka priamy vplyv na konkurenčné správanie BPF, ktorej dôležitá úloha by sa mala posilniť podľa tendencií trhu uvedených v pláne na obnovu životaschopnosti v odôvodnení 285 vyššie.

(287) V tejto súvislosti Komisia zistila, že na území Únie pôsobí viacero finančných zariadení a že medzi členskými štátmi dochádza k pohybu kapitálu.

(288) Komisia dospela k záveru, že dotknuté opatrenie môže posilniť aj postavenie BPF medzi jej konkurentmi pri výmenách medzi členskými štátmi.

(289) V dôsledku toho Komisia dospela k záveru, že táto štátna záruka predstavuje štátnu pomoc, ktorej hrubý ekvivalent dotácie je vo výške 486 miliónov EUR. Priamym príjemcom tejto záruky je BPF, ale je príjemcom *in fine* v rámci celej skupiny, keďže činnosťou BPF je financovať predaj hlavnej činnosti tejto skupiny, a to automobilovej výroby.

([42]) Pozri Morgan Stanley, 21. augusta 2012 s názvom „Volkswagen – Je lacnejšie vlastniť VW“.
([43]) Pozri Moody's, 5. februára 2013 s názvom „Key rating drivers for European car financiers“ (Kľúčové hnacie sily ratingu európskych subjektov v oblasti financovania vozidiel).

8.1.2. VEREJNÁ PODPORA SKUPINE PSA PRI REALIZÁCII PROJEKTU VÝSKUMU A VÝVOJA $50CO_2$CARS

(290) Verejné finančné prostriedky ([44]) skupine PSA na realizáciu projektu výskumu a vývoja $50CO_2$Cars zodpovedajú vymedzeniu štátnej pomoci v zmysle článku 107 ZFEÚ. Francúzske orgány oznámili toto opatrenie ako pomoc na reštrukturalizáciu.

8.1.2.1. ***Prítomnosť štátnych prostriedkov***

(291) Tieto verejné finančné prostriedky pochádzajú z rozpočtovej dotácie poskytovanej štátom agentúre ADEME v rámci opatrenia programu budúcich investícií s názvom Vozidlo budúcnosti. Verejné finančné prostriedky poskytnuté Francúzskom na projekt $50CO_2$Cars patria do rámca programu „budúcich investícií" zavedeného zákonom o opravných financiách č. 2010-237 z 9. marca 2010. Tým sa potvrdzuje štátny pôvod tohto opatrenia.

8.1.2.2. ***Prítomnosť ekonomickej výhody***

(292) Táto dotácia ako príspevok k výdavkom na výskum a vývoj zabezpečuje skupine PSA ekonomickú výhodu.

8.1.2.3. ***Selektívna povaha výhody***

(293) Toto opatrenie je špecificky určené zadávateľom projektu výskumu a vývoja $50CO_2$Cars, ktorého súčasťou je aj skupina PSA, a v dôsledku toho by sa nemalo považovať za opatrenie so všeobecnou pôsobnosťou.

8.1.2.4. ***Podmienky vplyvu na výmeny medzi členskými štátmi a narušenia hospodárskej súťaže***

(294) Keďže skupina PSA pôsobí v sektore automobilovej výroby, ktorý je hospodárskym sektorom otvoreným obchodu v rámci EÚ, toto opatrenie môže ovplyvniť obchodné výmeny medzi členskými štátmi, zmeniť postavenie skupiny PSA na príslušných trhoch v porovnaní s jej konkurentmi a narušiť hospodársku súťaž na vnútornom trhu.

(295) Aj Komisia dospela k záveru, že finančná podpora poskytovaná Francúzskom vo forme návratných preddavkov skupine PSA na realizáciu projektu $50CO_2$Cars predstavuje štátnu pomoc v zmysle článku 107 ods. 1 ZFEÚ.

(296) Komisia uznáva osobitný charakter návratných preddavkov ako nástroja štátnej pomoci. Ak ide naozaj o „pôžičku" skupine PSA na realizáciu projektu $50CO_2$Cars, vyplatenie tejto pôžičky ostane podmienené ukončením tohto projektu $50CO_2$Cars. Keďže pravdepodobnosť úspechu či neúspechu je a *priori* neznáma, Komisia nemôže vypočítať hrubý ekvivalent dotácie tejto pomoci vo forme návratných preddavkov. V dôsledku toho, ak by došlo k najnegatívnejšej situácii, keď by nenastalo žiadne vyplatenie, Komisia z opatrnosti zadrží všetky návratné preddavky ako zvýšenie dotknutej štátnej pomoci.

8.2. *PRÁVNY ZÁKLAD HODNOTENIA*

(297) V článku 107 ods. 2 a 3 ZFEÚ sa ustanovujú odchýlky od všeobecnej nezlučiteľnosti uvedenej v odseku 1 tohto článku. Odchýlky podľa článku 107 ods. 2 ZFEÚ sa v tejto veci zjavne neuplatňujú.

(298) Vo svojom rozhodnutí o záchrane Komisia dočasne vyhlásila túto pomoc za zlučiteľnú na základe článku 107 ods. 3 písm. b) ZFEÚ. Komisia sa však domnieva, že verejná záruka, ktorej bezprostredným cieľom bolo riešiť problémy BPF s likviditou, poskytovala výhodu aj skupine PSA. Francúzske orgány tento názor nespochybňujú. Komisia takisto zdôraznila, že problémy bankovej pobočky s likviditou vznikli v dôsledku štrukturálnych problémov skupiny. V tejto súvislosti sa francúzske orgány zaviazali predložiť plán reštrukturalizácie skupiny PSA ako celku v súlade s uvedenými usmerneniami na záchranu a reštrukturalizáciu, ktorým by sa zabezpečila aj životaschopnosť BPF. V súlade s týmto záväzkom francúzske orgány oznámili plán obnovenia životaschopnosti BPF a plán reštrukturalizácie skupiny PSA.

([44]) Tieto finančné prostriedky boli najskôr oznámené vo forme dotácií (vo výške 24,5 milióna EUR) a návratných preddavkov (vo výške 61,4 milióna EUR). Vzhľadom na kompenzačné opatrenie navrhnuté francúzskymi orgánmi (opísané v odôvodnení 256 v časti 7.5 vyššie) budú mať v konečnom dôsledku formu návratných preddavkov vo výške 85,9 milióna EUR.

(299) Pokiaľ ide o plán obnovenia životaschopnosti BPF, musí sa analyzovať v súvislosti s časťou 2 oznámenia Komisie o návrate k životaschopnosti a hodnotení reštrukturalizačných opatrení vo finančnom sektore v podmienkach súčasnej krízy podľa pravidiel štátnej pomoci ([45]).

(300) Pokiaľ ide o plán reštrukturalizácie, Komisia už uviedla v odôvodnení 84 svojho rozhodnutia o záchrane, že tento plán sa musí preskúmať v súvislosti s článkom 107 ods. 3 písm. c) ZFEÚ a konkrétnejšie s uvedenými usmerneniami na záchranu a reštrukturalizáciu. Stále platí, že štátna pomoc sa poskytuje s cieľom obnovenia dlhodobej životaschopnosti podniku a musí byť preto v súlade s uvedenými usmerneniami o záchrane a reštrukturalizácii, ktoré predstavujú právny základ hodnotenia. Komisia tiež poznamenáva, že na tento záver nemala vplyv skutočnosť, že časť plánovanej pomoci v rámci plánu reštrukturalizácie má formu pomoci projektu výskumu a vývoja. Začlenenie rozmeru výskumu a vývoja do plánu reštrukturalizácie je prijateľné po splnení dvojitej podmienky, a to ak sú uvedené činnosti skutočne nevyhnutné na obnovenie životaschopnosti podniku a ak súbor prvkov plánu reštrukturalizácie (vrátane úsilia v oblasti výskumu a vývoja) spĺňa podmienky ustanovené v uvedených usmerneniach na záchranu a reštrukturalizáciu.

(301) Okrem toho v súlade s bodom 21 uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu nesmú podmienky zlučiteľnosti verejnej podpory výskumných a vývojových činností podniku v ťažkostiach viesť k prekrúteniu zásad pravidiel spoločného práva pre podnik v dobrom finančnom stave.

(302) Komisia poznamenáva, že žiadna zo zainteresovaných strán nekritizovala voľbu právneho základu.

8.3. *OPRÁVNENOSŤ PODNIKU NA POMOC NA REŠTRUKTURALIZÁCIU*

(303) Na to, aby podnik mohol využívať pomoc na reštrukturalizáciu, musí sa v prvom rade považovať za podnik v ťažkostiach, ako sa vymedzuje v časti 2.1 uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu.

(304) V odôvodnení 150 rozhodnutia o začatí konania Komisia uviedla, že skupina PSA sa nachádzala v ťažkostiach v zmysle bodu 11 uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu. Obvyklé príznaky podniku v ťažkostiach sú v tomto prípade konkrétne: rastúca úroveň straty, pokles obratu, existencia nadbytočnej kapacity, zníženie peňažných tokov, pokles trhového podielu. Okrem toho skutočnosť, že BPF nebola schopná dokončiť svoj plán financovania na obdobie 2013 – 2016 bez štátnej záruky, potvrdzuje nedostatočnú schopnosť skupiny zabezpečiť svoju obnovu vlastnými zdrojmi alebo finančnými prostriedkami od svojich vlastníkov/akcionárov alebo zdrojmi trhu.

(305) V odôvodnení 151 rozhodnutia o začatí konania preto Komisia dospela k záveru, že skupina PSA a nepriamo a následkom toho aj BPF sú podnikmi v ťažkostiach v zmysle časti 2.1 uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu.

(306) V odôvodnení 152 tohto rozhodnutia Komisia tiež poznamenala, že skupina PSA ani jej pobočka BPF nie sú novovytvorenými podnikmi a že v rámci toho, že príjemcom je skupina, nie je potrebné domnievať sa, že ťažkosti podniku vznikli v dôsledku svojvoľného rozdeľovania nákladov v rámci skupiny. Ako tvrdia francúzske orgány, ťažkosti skupiny sú v podstate spojené s dôvodmi vlastnými skupine a so zhoršením automobilového trhu v Európe.

(307) Komisia sa preto domnieva, že netreba preskúmať posúdenie v rozhodnutí o začatí konania, ktoré sa týka oprávnenosti podniku na základe bodov 11 až 13 uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu. Komisia poznamenáva, že žiadna zo zainteresovaných strán tento bod nepoprela.

(308) Na záver sa preto Komisia domnieva, že sú splnené podmienky uvedené v časti 2.1 uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu.

([45]) Ú. v. EÚ C 195, 19.8.2009, s. 9.

8.4. *OBNOVENIE DLHODOBEJ ŽIVOTASCHOPNOSTI*

8.4.1. PLÁN REŠTRUKTURALIZÁCIE SKUPINY PSA

(309) Vzhľadom na nepretržité zhoršovanie svojej situácie skupina PSA od roku 2012 zaviedla opatrenia, ktoré môžu podporiť obnovu dlhodobej životaschopnosti skupiny v rámci plánu s názvom Rebond 2015. Týka sa to najmä opatrení, ktorých cieľom je znižovať nadmerné kapacity skupiny v segmente B, a plánovaných úsporných opatrení. Plán Rebond 2015 zahŕňa:

a) reorganizáciu francúzskej priemyselnej základne a znižovanie štruktúrnych nákladov s odhadovaným vplyvom 600 miliónov EUR, ktoré boli oznámené 12. júla 2012. Tento projekt zahŕňa zastavenie výroby v Aulnay v roku 2014, prispôsobenie priemyselného zariadenia v závode v Rennes, opatrenia revitalizácie v závodoch Aulnay a Rennes a prispôsobenie štruktúr skupiny;

b) podstatné zníženie CAPEX o 550 miliónov EUR od roku 2013 po ukončení zvyšovania kapacitných investícií v Rusku, Latinskej Amerike a Číne;

c) optimalizáciu výrobných nákladov vyplývajúcu najmä z aliancie s GM za 350 miliónov EUR, pričom polovica pochádza z prvých synergií „Nákupu“ aliancie, druhá polovica z akčných plánov o jednotkových dizajnových a výrobných nákladoch.

(310) V rozhodnutí o začatí konania Komisia vyjadrila dva typy pochybností, pokiaľ ide o obnovu životaschopnosti.

a) Komisia sa v prvom rade vyjadrila k tomu, že hypotézy o vývoji trhu môžu byť príliš optimistické.

b) V druhom rade si Komisia želá overiť si, do akej miery môže projekt 50CO_2Cars prispieť k obnove životaschopnosti.

8.4.1.1. ***K predloženým prognózam o vývoji na trhu***

(311) Pripomienky tretích zainteresovaných strán nie sú v rozpore s názorom, že na zistenie vývoja trhu je relevantné použiť prognózy *IHS Global Insight*. Najmä pripomienky spoločnosti Fiat potvrdili, že tento ústav predstavuje pre výrobcov automobilov hlavný zdroj finančných prognóz.

(312) Komisia sa domnieva, že tieto prognózy sú však optimistickejšie, ako prognózy iných zdrojov trhu, ako sú napríklad prognózy Standard&Poor's ([46]).

(313) Komisia sa domnieva, že aktualizácia prognóz obratu v porovnaní s rozhodnutím o začatí konania čiastočne zodpovedá pochybnosti, ktorú vyjadrila, pokiaľ išlo o dôveryhodnosť prognóz predložených Francúzskom počas fázy predbežného preskúmania. Okrem toho sa napriek slabšiemu obratu náklady na plánované kapitálové investície v aktualizovaných prognózach neznížili, čo teda nebude mať negatívny vplyv na budúci predaj.

(314) Prípadne rozdiely v mediánových prognózach sa budú analyzovať v súvislosti s možnými dôsledkami na schopnosť PSA pokračovať vo svojej činnosti v prípade nepriaznivého scenára. Ťažkosti skupiny, ktoré vyvolali zásah zo strany štátu, boli spojené so schopnosťou BFP zaistiť si dostatočné samofinancovanie na trhoch za účelom financovania predaja vozidiel vyrobených touto skupinou. Ani po tom, ako bol zaznamenaný pokles celkovej hodnoty aktív automobilovej divízie, ktorý podľa účtovnej uzávierky k 31. decembru 2012 predstavoval 3 888 miliónov EUR, Francúzsko neupovedomilo Komisiu, že vlastný kapitál skupiny nie je dostatočný. Komisia sa domnieva, že analýza by sa preto mala zamerať na úroveň čistého priemyselného dlhu skupiny pri nepriaznivých scenároch.

(315) Pochybnosti Komisie v súvislosti so životaschopnosťou skupiny bolo možné rozptýliť vzhľadom na záväzok Francúzska opísaný v časti 7.1. vyššie, podľa ktorého sa skupine PSA nariadi prijať opatrenia dostatočné na vyrovnanie akéhokoľvek rozdielu v peňažných tokoch, ktorý by vyplýval z nepriaznivého vývoja predaja a ktorý by mohol viesť k odchýlke v krivke čistého dlhu PSA. Úroveň dlhu […]* by sa teda dostala pod úroveň […]* miliárd EUR, čo je úroveň, ktorá je v súlade so súčasnými prognózami analytikov. Vďaka tomuto záväzku si

([46]) V správe s názvom „For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region“ (Pre svetových výrobcov automobilov, cesta budúcnosti sa mení v závislosti od regiónu) z 24. apríla 2013 sa obnovenie európskeho trhu z hľadiska objemov úrovní z roku 2011 predpokladá až po roku 2018, zatiaľ čo prognózy IHS predpokladajú toto obnovenie už v roku 2014.

môže skupina vybrať ten najvhodnejší prostriedok na stabilizáciu svojho čistého dlhu, napríklad prostredníctvom zníženia kapacít alebo predaja účastí. Komisia okrem iného poznamenáva, že Francúzsko sa zaviazalo opätovne oznámiť celý plán v prípade neúspechu nápravných opatrení alebo v prípade, že sa cieľová hodnota čistého dlhu počas dvoch po sebe idúcich rokoch prekročí.

(316) Na základe uvedených skutočností Komisia dospela k záveru, že vznesené pochybnosti týkajúce sa obnovy životaschopnosti v rozhodnutí o začatí konania sa odstránili.

8.4.1.2. ***K podielu projektu 50CO_2Cars na obnovení životaschopnosti skupiny PSA***

(317) V odôvodnení 167 rozhodnutia o začatí konania si Komisia položila otázku týkajúcu sa podielu projektu 50CO_2Cars na reštrukturalizácii a obnovení životaschopnosti skupiny PSA.

a) **Úvodná poznámka k skutočnosti, že Francúzsko spochybnilo metódu analýzy navrhnutú v rozhodnutí o začatí konania**

(318) Z odôvodnenia 152 vyššie vyplýva, že francúzske orgány spochybňujú metódu navrhovanú Komisiou v rozhodnutí o začatí konania s cieľom zistiť, či a prípadne v akom rozsahu môže projekt 50CO_2Cars prispieť k obnove životaschopnosti skupiny PSA. Po predbežnom preskúmaní Francúzsko dospelo k záveru, že pochybnosti Komisie vychádzajú z tvrdenia, že projekt 50CO_2Cars „môže byť nevyhnutný na obnovu životaschopnosti skupiny PSA len v prípade, že jej umožní dobehnúť jej dlhotrvajúce zaostávanie za konkurentmi v oblasti výskumu a vývoja“. Metóda, ktorú presadzuje Komisia, sa okrem iného opierala o kritérium predstavujúce určitú „*právnu inováciu*“, o nevyhnutnosti ktorého francúzske orgány pochybujú, zatiaľ čo ostatné predložené argumenty považujú za dostatočné na to, aby sa nimi preukázal pozitívny prínos projektu 50CO_2Cars k obnove životaschopnosti skupiny.

(319) Komisia popiera, že by sa metóda, ktorú navrhla v rozhodnutí o začatí, mohla zhrnúť uvedeným spôsobom a praje si doplniť niekoľko nižšie uvedených spresnení.

(320) V odôvodnení 17 uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu sa uvádza, že „reštrukturalizácia […] bude založená na uskutočniteľnom, koherentnom a ďalekosiahlom pláne, ktorého cieľom je obnoviť dlhodobú životaschopnosť podniku.“ Cieľ „reorganizácie a racionalizácie činností podniku z hľadiska lepšej efektívnosti“ možno dosiahnuť opatreniami rôzneho typu:

— „ukončenie stratových činností“,

— „reštrukturalizácia takých existujúcich činností, ktoré sa môžu opäť stať konkurencieschopnými“,

— „diverzifikácia smerom k novým a životaschopným činnostiam.“

(321) Komisia zastáva názor, že práve na základe tohto tretieho piliera „diverzifikácie“ možno najlepšie odôvodniť fakt, že činnosti v oblasti výskumu a vývoja boli začlenené do plánu reštrukturalizácie. Toto odôvodnenie by prípadne mohlo spočívať v potrebe pomôcť podniku v ťažkostiach nájsť nové možnosti dosahovania zisku, a to preorientovaním jeho výroby prostredníctvom inovácií.

(322) Ako z ich pripomienok (zhrnuté v odôvodnení 149 vyššie) vyplýva, francúzske orgány zdieľajú túto analýzu a domnievajú sa, že zachovanie investícií do výskumu a vývoja môže pomôcť podniku v ťažkostiach „obnoviť životaschopnosť z dlhodobého hľadiska“. Komisia sa však domnieva, že predchádzajúce prípady, uvádzané Francúzskom v poznámke pod čiarou č. 30 k odôvodneniu 149 vyššie, nie sú relevantné. Je totiž potrebné uviesť, že sa netýkali situácie, ako je to v tomto prípade, v rámci ktorej mohlo zavádzanie projektu v oblasti výskumu a vývoja v rámci plánu reštrukturalizácie pozitívne prispieť k obnove životaschopnosti podniku v ťažkostiach, ale skôr prípadov, pri ktorých sa Komisia domnievala, že k obnove životaschopnosti mohlo dôjsť zavedením nových výrobkov vyrobených na základe „existujúcich“ znalostí (a nie získaných vďaka výskumu a vývoju). Z odôvodnenia 51 rozhodnutia Komisie z 1. decembra 2004 (štátna pomoc – Francúzsko – Société Bull, vec C-504/03) tak vyplýva, že nový rad serverov, ktorých úloha sa považovala za „veľmi dôležitú“ z hľadiska obratu a prevádzkovej marže, bol založený na technológii, ktorá bola vo vlastníctve spoločnosti Intel a nevyvinul ju príjemca pomoci. Z odôvodnenia 98 rozhodnutia Komisie z 3. júla 2001 (štátna pomoc – Španielsko – Babcock Wilcox Espana SA, vec C-33/98) takisto vyplýva, že technológia, ktorá umožnila spoločnosti NewCo dostať sa na

nový segment španielskeho trhu, už existovala. Komisia napokon nepovažuje za relevantné ani odôvodnenie 236 svojho rozhodnutia z 18. februára 2004 (štátna pomoc – Nemecko – Bankgesellschaft Berlin AG, vec C-28/02), z ktorého vyplýva, že odmietla definitívne posúdiť úlohu „nových výrobkov a nových predajných kanálov“ v rámci obnovenia životaschopnosti banky v ťažkostiach.

(323) Komisia chce zdôrazniť, že tento cieľ sa nesmie zamieňať s veľmi odlišným cieľom podpory výskumu a vývoja a inovácií ([47]), ktorý sa sleduje pri iných typoch verejného financovania podnikom, ktoré sa nenachádzajú v ťažkostiach. V tejto súvislosti je vhodné pripomenúť odôvodnenie 20 uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu, v ktorom sa jasne uvádza:

„Vzhľadom na to, že je ohrozená jeho vlastná existencia, podnik v ťažkostiach sa nemôže považovať za vhodný nástroj na presadzovanie iných politických cieľov, ak nie je zaistená jeho životaschopnosť. Preto sa Komisia domnieva, že pomoc podnikom v ťažkostiach môže prispievať k rozvoju hospodárskych činností bez toho, aby negatívne ovplyvňovala obchod v takej miere, ktorá by bola v rozpore so záujmom Spoločenstva, len v prípade, ak budú splnené podmienky stanovené v týchto usmerneniach. […]“

(324) Komisia sa domnieva, že jedna a tá istá pomoc nemôže účinne sledovať dosiahnutie dvoch odlišných cieľov a akákoľvek pomoc, ktorú poskytne členský štát v rámci plánu reštrukturalizácie, aj keď s odôvodnením, že môže mať pozitívny vplyv na podporu výskumu a vývoja, musí byť v konečnom dôsledku zameraná na obnovenie životaschopnosti príjemcu. Vyúčtovanie tejto pomoci sa musí tiež následne preskúmať s ohľadom na tento prioritný cieľ.

(325) Keďže ide o „investície“ do výskumu a vývoja, je okrem iného potrebné, aby členský štát poskytol dôkaz o tom, že podporované činnosti sú v súlade so zvyšnou časťou plánu reštrukturalizácie (a sú nevyhnutné pre jeho úspech). V odôvodnení 45 uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu sa uvádza, že:

„Žiadna pomoc sa nesmie použiť na financovanie nových investícií, ktoré nie sú nevyhnutné na obnovenie životaschopnosti podniku.“

(326) S cieľom zistiť, či úsilie v oblasti výskumu a vývoja projektu 50CO_2Cars predstavuje (alebo nepredstavuje) interné opatrenie, ktorého cieľom je zlepšiť životaschopnosť podniku v ťažkostiach, ktoré by sa mohlo v tejto súvislosti prípadne začleniť do plánu reštrukturalizácie (odôvodnenie 35 uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu), analýza predložená Komisiou v odôvodneniach 168 až 217 rozhodnutia o začatí konania je v úplnom súlade s ustanoveniami bodu 36 uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu, podľa ktorých jasne vyplýva, že „okolnosti, ktoré spôsobili ťažkosti podniku“ musia slúžiť ako základ posúdenia vhodnosti navrhovaných opatrení. V rozhodnutí o začatí konania Komisia takisto postupne preskúmala:

a) v odôvodneniach 168 až 192, či projekt 50CO_2Cars môže pomôcť skupine PSA dobehnúť oneskorenie v oblasti výskumu a vývoja, čo je prvok, ktorý francúzske orgány prezentovali ako jednu zo štrukturálnych ťažkostí skupiny v odôvodnení 16;

b) v odôvodneniach 193 až 194, či projekt 50CO_2Cars môže pomôcť skupine PSA racionalizovať jej priemyselné nástroje a štruktúru nákladov, najmä nákladov na pracovnú silu, pričom tieto faktory boli označené za ďalšie štrukturálne znevýhodnenie skupiny PSA v odôvodnení 15;

c) v odôvodneniach 208 až 217, či nové technológie tzv. miernej hybridizácie v rámci projektu 50CO_2Cars môžu poskytnúť PSA odpoveď na jej ťažkosti, nielen konjunkturálne (znižovanie európskeho trhu identifikované v odôvodnení 11 rozhodnutia o začatí konania), ale aj štrukturálne (tzv. nožnicový efekt identifikovaný v odôvodnení 14 rozhodnutia o začatí konania).

(327) Rozhodnutie o začatí konania teda vychádza z prvkov, ktoré francúzske orgány označili počas fázy predbežného preskúmania ako okolnosti, ktoré spôsobili ťažkosti podniku. Komisia v žiadnom prípade nepristúpila k predloženiu zoznamu kumulatívnych a/alebo výlučných kritérií, ktoré by umožnili overiť si, či projekt 50CO_2Cars je (alebo nie je) „prispôsobený“ reštrukturalizácii skupiny.

([47]) Ako sa uvádza v odôvodnení 39 vyššie, rámec výskumu, vývoja a inovácií sa nevzťahuje na podniky v ťažkostiach, pričom táto výnimka platí okrem iného aj počas celého obdobia vykonávania plánu reštrukturalizácie, ako sa spresňuje v odôvodnení 16 uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu: „Akonáhle bol stanovený plán reštrukturalizácie alebo likvidácie, pre ktorý sa žiadala pomoc a implementácia ktorého už prebieha, akákoľvek ďalšia pomoc sa bude považovať za pomoc na reštrukturalizáciu.“

(328) Je potrebné konštatovať, že počas fázy predbežného preskúmania francúzske orgány nespomínali tendenciu trhu nahrádzať predaj vozidiel s naftovým motorom vozidlami s benzínovým motorom (uvedené v odôvodnení 210 rozhodnutia o začatí konania a pripomenuté v odôvodnení 147 vyššie) ako jednu z prekážok obnovy životaschopnosti skupiny PSA, ale ako jeden prvok kontextu, napriek ktorému by nakoniec, ako sa uvádza v odôvodnení 214 rozhodnutia o začatí konania, existovala „podľa štúdií trhu realizovaných PSA (…) trhová príležitosť pre systémy úspornej hybridizácie naftových motorov".

(329) Cieľom tohto formálneho postupu je v každom prípade poskytnúť členskému štátu možnosť predložiť všetky odôvodnenia, ktoré považuje za nevyhnutné na zdôvodnenie skúmanej pomoci, a najmä možnosť spresniť okolnosti, ktoré vyvolali ťažkosti podniku, ktoré prípadne opomenul opísať počas fázy predbežného preskúmania. Táto možnosť bola francúzskym orgánom v prejednávanom konaní poskytnutá.

b) **Analýza prínosu projektu 50CO_2Cars k reštrukturalizácii skupiny PSA**

(330) Z pripomienok francúzskych orgánov vyplýva (zhrnuté v odôvodneniach 147 až 151 vyššie), že cieľom projektu 50CO_2Cars je osvojenie technológie na zníženie spotreby a emisií CO_2 naftových motorov a to s „prijateľnými" nákladmi.

i) *Prínos k prekonaniu štrukturálnych znevýhodnení skupiny PSA*

(331) Zvrátenie klesajúcej tendencie predaja vozidiel s naftovým motorom: v rozhodnutí o začatí konania si Komisia v odôvodnení 211 kládla otázky o súlade investícií do výskumu a vývoja, ktorých cieľom je podpora technológie hybridizácie naftových motorov s plánom reštrukturalizácie, vzhľadom na to, že na trhu bola nedávno zaznamenaná skôr tendencia (ktorá má pokračovať aj v ďalších rokoch) nahrádzať predaj vozidiel s naftovým motorom predajom vozidiel s benzínovým motorom.

(332) V tejto súvislosti z odôvodnení, ktoré predložilo Francúzsko v odôvodnení 148 vyššie vyplýva, že v súvislosti so súčasnou štruktúrou výrobných prostriedkov skupiny PSA (ktoré sú zamerané predovšetkým na vozidlá s naftovým motorom, ktoré v roku 2012 predstavovali [60 – 80]* % predaja v Európe) by mohla byť stratégia zameraná skôr na „podrobenie sa" trendu nahradzovania naftových motorov benzínovými a nie na jeho „aktívne využívanie" z krátkodobého hľadiska menej vhodná na obnovenie životaschopnosti skupiny. Komisia v tejto súvislosti v odôvodnení 203 vyššie poznamenáva, že výrobca automobilov Toyota pripúšťa existenciu trhu v oblasti hybridných vozidiel s naftovým motorom, hoci sa domnieva, že predaj takýchto vozidiel by mal byť nižší ako predaj hybridných vozidiel s benzínovým motorom, a to z dôvodu dodatočných nákladov na naftovú technológiu. Za týchto okolností by mohol rozvoj „dostupného" riešenia pre hybridné vozidlá s naftovým motorom v rámci projektu 50CO_2Cars prispievať po dobu trvania tohto projektu k boju proti znižovaniu predaja vozidiel s naftovým motorom, ktorému v súčasnosti skupina PSA čelí. Z dlhodobejšieho hľadiska, a ak dovtedy pretrvajú základné zistené tendencie (predaj hybridných vozidiel s benzínovým motorom bude aj naďalej vyšší ako predaj hybridných vozidiel s naftovým motorom), ako to predpokladá spoločnosť Toyota, hlavné súčasti systému hybridizácie 50CO_2Cars by sa mohli prispôsobiť základným benzínovým motorom (pozri odôvodnenie 50 rozhodnutia o začatí konania).

(333) Komisia teda zdieľa názor francúzskych orgánov, podľa ktorého stratégia skupiny PSA, ktorej cieľom je vypracovať technológiu, ktorá môže pomôcť obnoviť dobré meno vozidiel s naftovým motorom v oblasti ochrany životného prostredia a zaistiť, aby vozidlá s naftovým motorom boli aj naďalej pre spotrebiteľov hlavne v Európe ekonomicky zaujímavé by mohla zlepšiť krátkodobú/strednodobú návratnosť priemyselných kapacít skupiny PSA, a prispievať tak počas doby vykonávania plánu reštrukturalizácie k obnoveniu jej životaschopnosti.

(334) Dostihnutie omeškania v oblasti výskumu a vývoja: hoci francúzske orgány namietajú proti primeranosti tohto kritéria, z odôvodnenia 152 písm. c) vyššie vyplýva, že vďaka projektu 50CO_2Cars bude môcť skupina dobehnúť oneskorenie v oblasti výskumu a vývoja, najmä pokiaľ ide o produktivitu činností realizovaných v oblasti technologických inovácií (zlúčenie prostriedkov v rámci výskumného konzorcia ADEME), štandardizáciu niektorých automobilových dielov (najmä hnacej sústavy), technológie zamerané na znižovanie spotreby/emisií vozidiel s naftovým motorom, prevodovky DCT. Toto úsilie má za cieľ viac sprístupniť systémy hybridizácie pre spotrebiteľov, a to v tom zmysle, že konštrukcia hybridnej hnacej sústavy bude do značnej miery štandardizovaná a optimalizovaná z hľadiska energetickej účinnosti a výrobných nákladov.

(335) V odôvodnení 184 vyššie spoločnosť GM zdôrazňuje, že zavádzanie technologických projektov na znižovanie emisií plynov je u výrobcov zvyčajné a v odôvodnení 189 v časti 5.3.2 vyššie spoločnosť Fiat potvrdzuje, že normy emisií CO_2 stanovené v európskych právnych predpisoch predstavujú výzvu, ktorú musí riešiť každý z výrobcov. Toyota takisto zastáva názor, že rozvoj ekologických technológií je kľúčovým faktorom, ktorý zásadne ovplyvňuje predaj (pozri odôvodnenie 203 vyššie). Komisia si síce uvedomuje, že budúca obchodná úspešnosť výskumov, ktoré sa v súčasnosti robia, sa dá len ťažko predvídať, napriek tomu, vzhľadom na súčasný rýchly rast technológií zameraných na znižovanie spotreby/emisií CO_2 sa domnieva, že zachovanie určitej úrovne

technologických ambícií by mal výrobca automobilov v ťažkostiach aj naďalej považovať za jednu z podmienok, od ktorých závisí úspech jeho reštrukturalizácie. Postupné zaostávanie v oblasti výskumu a vývoja by naopak mohlo značne ohroziť predpokladané oživenie predaja z krátkodobého/strednodobého hľadiska, a teda aj nádej na obnovenie jeho životaschopnosti.

(336) Vzhľadom na všetky uvedené skutočnosti Komisia dospela k záveru, že projekt 50CO_2Cars môže pomôcť zmierniť niektoré štrukturálne znevýhodnenia, ktorým čelí skupina PSA.

ii) *Prispôsobenie priemyselnej základne požiadavkám technológie miernej hybridizácie*

(337) V rozhodnutí o začatí konania si Komisia položila otázky, či sú plánované prostriedky rozvoja technológie „mild-hybridation“ (miernej hybridizácie) v súlade s racionalizáciou kapacít plánovanou v rámci zvyšnej časti plánu reštrukturalizácie.

(338) Z odôvodnenia 154 vyššie vyplýva, že priemyselné investície nevyhnutné na vykonávanie projektu 50CO_2Cars a najmä na prispôsobenie výrobných kapacít novým naftovým motorom a systémom hybridizácie budú aj naďalej predstavovať len malý podiel z celkových investícií, ktoré sú plánované na obdobie vykonávania plánu reštrukturalizácie. Ich finančný vplyv sa beztak zahrnul do číselných údajov, ktoré oznámili francúzske orgány. V oblasti prevodov Komisia súhlasí s francúzskymi orgánmi, že internalizácia výroby, ktorá je v súčasnosti externalizovaná a zabezpečovaná japonskými dodávateľmi, prispeje v prípade úspechu projektu 50CO_2Cars k obnoveniu životaschopnosti PSA tým, že nastolí marže výrobcu a odstráni logistické náklady, a tým aj devízové riziká.

(339) Na základe týchto údajov Komisia dospela k záveru, že prispôsobenie priemyselných kapacít PSA výzvam „miernej hybridizácie“ je súčasťou logiky reštrukturalizácie a obnovenia životaschopnosti skupiny.

iii) *Zameranie podniku na nové a rentabilné činnosti*

(340) Vo svojich pripomienkach (zhrnutých v odôvodnení 189 v časti 5.3.2 vyššie) spoločnosť Fiat tvrdí, že druh motora podľa projektu 50CO_2Cars sa zdá byť po technickej stránke „uskutočniteľný“, ale že predstavuje riziko zvýšenia jednotkovej ceny ním vybavených vozidiel, čo z ekonomického hľadiska znemožní plošné rozšírenie vyvinutej technológie.

(341) V tejto súvislosti Komisia poznamenáva, že práve súčasná vysoká cena technológií úplnej hybridizácie („full-hybrid“) je príčinou toho, že sa tieto technológie uplatňujú len vo vyšších segmentoch trhu (pri tzv. prémiových vozidlách). Skupina PSA a jej partneri sa preto snažia vo svojich stratégiách aj v oblasti výskumu a vývoja nájsť presne takú technológiu hybridizácie, ktorá by zaistila lepší pomer medzi cenou a výkonom, ako riešenia, ktoré sú k dispozícii v súčasnosti: znížiť emisie CO_2 o [10 – 20]* % v porovnaní s rovnakými nehybridnými vozidlami, pričom náklady budú o [70 – 80]* % nižšie, ako je cena technológie HY425.

(342) V odôvodnení 216 rozhodnutia o začatí konania však Komisia vyjadrila poľutovanie nad tým, že nie je možné zhodnotiť vplyv nových technológií „miernej hybridizácie“ (mild-hybridation) na predaj a ziskovosť skupiny PSA a uviedla, že si praje dostať k dispozícii finančné ukazovatele, ktoré sa zvyčajne používajú na analýzu primeranosti tohto typu investícií v oblasti výskumu a vývoja, ako aj analýzu rizík, ktoré by mohli ovplyvniť výnosnosť tohto projektu.

(343) Z odôvodnenia (150) vyššie vyplýva, že ak by v rámci plánu reštrukturalizácie nebola poskytnutá štátna pomoc určená konkrétne na projekt 50CO_2Cars, skupina PSA by musela zaviesť tzv. „alternatívny“ projekt, ktorý by spočíval v tom, že by obmedzila svoje investície v oblasti výskumu a vývoja na minimum nevyhnutné na

zachovanie súladu so zmenami právnych predpisov v oblasti emisií CO_2. Finančným ukazovateľom poskytnutým francúzskymi orgánmi v tabuľke 15 v odôvodnení (155) vyššie písm. b) je „diferencovaná" čistá aktuálna hodnota, ktorá na rozdiel od „štandardnej" čistej aktuálnej hodnoty (ktorá zodpovedá aktualizovanej sume pozitívnych aj negatívnych peňažných tokov vytvorených investíciami) neumožňuje posúdiť vnútornú mieru rentability investície, ale rozdiel vo výnosnosti medzi dvoma investíciami, ktorými sú v tomto prípade projekt $50CO_2$Cars (so štátnou pomocou alebo bez nej) a „alternatívny" projekt.

(344) Keďže bez ohľadu na to, aká diskontná sadzba sa uplatní (v prvom prípade [10 – 13]* % a v druhom [13 – 15] * %), v prípade alternatívneho projektu bude ČAH vždy vyššia, ako je ČAH projektu $50CO_2$Cars bez pomoci ([60 – 100]* miliónov EUR v prípade eDCT, [20 – 70]* miliónov EUR v prípade doplnkovej prednej časti), francúzske orgány dospeli k záveru, že ak by pomoc nebola poskytnutá, pre podnik by to znamenalo prirodzený „podnet" k tomu, aby dal pred projektom $50CO_2$Cars prednosť alternatívnemu projektu. Komisia však neuznáva platnosť tohto tvrdenia, keďže poznamenáva, že by to logicky malo viesť k domnienke, že pri diskontnej sadzbe [13 – 15]* %,pri ktorej francúzske orgány naznačili, že by to mohla byť sadzba, ktorá by mohla optimálnym spôsobom vyjadriť súčasnú „podstatu" podmienok financovania podniku, aj keď pri posúdení návratnosti daných investícií sa sadzba [10 – 13]* % zvyčajne uplatňuje, PSA by sa rovnako ochotne priklonila skôr k alternatívnemu projektu než k projektu $50CO_2$Cars, pretože dve z jej zložiek by vykazovali vyššiu výkonnosť: [50 – 60]* miliónov EUR v prípade eDCT a [20 – 30]* miliónov EUR v prípade doplnkov prednej časti.

(345) Komisia teda zastáva názor, že:

a) na jednej strane závery, ku ktorým mohlo viesť uplatnenie navrhovaného „diferenčného" ukazovateľa, sú príliš závislé od predpokladov *ad hoc* týkajúcich sa diskontnej sadzby použitej pri výpočte diferenčnej ČAH;

b) na druhej strane štruktúra tohto ukazovateľa neumožňuje vykonať hospodárske posúdenie celkového vplyvu projektu $50CO_2$Cars na predaj a finančné vyhliadky skupiny, ale len postupne porovnať dosiahnutý zisk (prípadne vzniknuté náklady) pri realizácii projektu $50CO_2$Cars v porovnaní so ziskom, ku ktorému by bolo možné dospieť v prípade len dvoch zložiek alternatívneho projektu.

(346) Finančné ukazovatele poskytnuté Francúzskom teda neumožňujú zohľadniť účinky „systému miernej hybridizácie", na ktorý sa projekt $50CO_2$Cars zameriava. Komisia preto konštatuje, že projekt $50CO_2$Cars na rozdiel od alternatívneho projektu umožňuje reagovať na viaceré štrukturálne nevýhody, ktorým v súčasnosti čelí skupina PSA: vďaka tomuto projektu bude môcť PSA zlepšiť svoju situáciu v oblasti štandardizácie zložiek a dostihnúť niektoré oneskorenia, ktoré skupina má v oblasti výskumu a vývoja. Alternatívny projekt má len obmedzený rozsah, čo neumožňuje splniť takúto ambíciu. Postupné zmeny, s ktorými sa počíta v alternatívnom projekte, ktorého deklarovaným cieľom je len zaistiť dodržiavanie právnych predpisov v oblasti emisií CO_2, by navyše pravdepodobne neboli natoľko výrazné, aby umožnili účinne bojovať proti znižovaniu predaja vozidiel s naftovým motorom, ktorému v súčasnosti skupina čelí. Za účelom posúdenia súladu medzi prostriedkami potrebnými na realizáciu každého z týchto projektov a zvyšnými časťami plánu reštrukturalizácie Komisia porovnala celkové náklady na projekt $50CO_2$Cars ([300 – 400]* miliónov EUR podľa tabuľky 4 odôvodnenia 41 vyššie a dodatočné náklady a priemyselné riziká vyplývajúce z alternatívneho projektu: možná strata marže v dôsledku tohto javu nie je zanedbateľná a v odôvodnení 148 vyššie je odhadnutá na [500 – 700]* miliónov EUR.

(347) Komisia sa teda domnieva, že napriek zlepšeniam predpokladaným v rámci alternatívneho projektu môže technologický prevrat, ktorý je cieľom projektu $50CO_2$Cars v prípade úspechu zaistiť skupine PSA „diverzifikáciu činností v rámci nových a životaschopných oblastí" a vytvoriť tak do roku 2020 priestor pre jej rast. Projekt $50CO_2$Cars teda môže k obnoveniu životaschopnosti skupiny prispieť lepšie ako alternatívny projekt.

iv) *Čiastočné závery o prínose projektu $50CO_2$Cars k reštrukturalizácii skupiny PSA*

(348) Z uvedenej analýzy vyplýva, že projekt $50CO_2$Cars ako súčasť plánu reštrukturalizácie pozitívne prispieva k obnove životaschopnosti skupiny PSA: prispôsobenie priemyselnej základne, ktoré si zavedenie uvedeného projektu vyžiada, je v súlade so stratégiou a prostriedkami disponibilnými na reštrukturalizáciu, a v prípade úspechu projekt prispeje nielen k úprave dôsledkov štrukturálnych ťažkostí podniku (vysoká citlivosť na vývoj predaja vozidiel s naftovým motorom v Európe a zaostávanie v niektorých oblastiach výskumu a vývoja), ale umožní tiež diverzifikáciu výroby skupiny, a to zameraním sa na „*nové a rentabilné*" činnosti, ktoré sa môžu stať do roku 2020 zdrojom ďalšieho rastu.

8.4.2. PLÁN OBNOVENIA ŽIVOTASCHOPNOSTI BPF

(349) Vo svojom rozhodnutí o začatí konania Komisia konštatovala, že ťažkosti BPF sú spôsobené previazaním tejto banky so skupinou PSA, ktoré viedlo k zhoršeniu finančného ratingu banky 14. februára 2013 agentúrou S&P na špekulatívny rating BB+ (*non-investment grade*), a to aj napriek tomu, že bola schválená pomoc na záchranu.

(350) Komisia má za to, že pripomienky francúzskych orgánov k rozhodnutiu o začatí konania rozptýlili jej obavy týkajúce sa navýšenia bilančnej sumy BPF a miery jej úverov so zlyhaním

(351) Komisia teda aj naďalej zastáva názor, ku ktorému dospela v rozhodnutí o začatí konania a ktorý nespochybnila žiadna zo zainteresovaných strán, a to že súčasný problém BPF je problémom likvidity, ktorý vznikol len v dôsledku jej prepojenia so skupinou PSA. Vzhľadom na to, že sa podarilo rozptýliť obavy týkajúce sa životaschopnosti skupiny, je teda potrebné zvážiť, či je to takisto možné, aj pokiaľ ide o plán životaschopnosti BPF.

8.5. *PREDCHÁDZANIE NADMERNÉMU NARUŠENIU HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE*

8.5.1. ANALÝZA POTREBY KOMPENZAČNÝCH OPATRENÍ

(352) V bode 38 uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu sa ustanovuje, že aby Komisia mohla schváliť pomoc na reštrukturalizáciu, musia sa prijať kompenzačné opatrenia s cieľom zmierniť negatívne dopad na obchod. V prípade že takéto opatrenia neexistujú, musí sa pomoc považovať za pomoc, ktorá je „v rozpore so spoločným záujmom“ a musí sa vyhlásiť, že je nezlučiteľná s vnútorným trhom. Táto podmienka sa často prejavuje obmedzením prítomnosti podniku na trhu či trhoch po skončení obdobia reštrukturalizácie.

(353) Na pripomenutie, francúzske orgány navrhli pôvodne tieto kompenzačné opatrenia: dodatočné zníženia CAPEX (kapitálové výdavky), odstúpenie kapacít závodu Sevelnord v prospech konkurenta, stiahnutie vývoja a výroby hybridnej technológie plug-in a opatrenie na stanovenie maximálnej miery rozšírenia BPF.

(354) Komisia vo svojom rozhodnutí o začatí konania vyjadrila pochybnosti jednak o označení niektorých z týchto opatrení za kompenzačné opatrenia, a jednak o ich dostačujúcej povahe vzhľadom na podmienky ich zavádzania.

(355) Po tomto formálnom postupe preskúmania Komisia zastáva názor, že aspoň v prípade tých opatrení, o ktorých už PSA rozhodla a zaviedla ich ešte pred oznámením plánu reštrukturalizácie, opatrenia opísané v časti 2.4.5 nemožno označiť za „kompenzačné opatrenia“ v zmysle bodu 38 a nasl. uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu, ale zodpovedajú skôr strategickým rozhodnutiam, ktoré by boli „rozhodne nevyhnutné na obnovenie životaschopnosti“ skupiny.

(356) Ako sa uvádza v oznámení z 23. júla 2013, francúzske orgány sa rozhodli stiahnuť všetky kompenzačné opatrenia oznámené 12. marca 2013 s výnimkou opatrenia týkajúceho sa stanovenia maximálnej miery rozšírenia BPF, ktorá sa mení v zmysle uvedenom v časti 8.5.2 nižšie.

(357) Komisia teda berie toto stiahnutie na vedomie a domnieva sa, že nie je namieste, aby sa v tejto súvislosti vyjadrovala k týmto opatreniam:

a) dodatočné zníženie CAPEX (kapitálové výdavky), a najmä ukončenie výroby modelov Citroën 6 – Peugeot 607, ukončenie a neobnovenie výroby modelu Bipper/Nemo a ukončenie výroby vozidiel s naftovým motorom s objemom viac ako 2 litre;

b) odstúpenie kapacít závodu Sevelnord v prospech konkurenta a

c) ukončenie vývoja a výroby hybridnej technológie plug-in.

(358) Pokiaľ ide o „*kompenzačné opatrenia*“, Komisia bude teda analyzovať len návrh francúzskych orgánov, ktorého cieľom je na základe spodnej hranice [26 – 29]* % zaviesť mechanizmus zvyšovania nákladov na záruku v závislosti od miery rozšírenia BPF.

8.5.2. MECHANIZMUS ZVYŠOVANIA CENY ŠTÁTNEJ ZÁRUKY V ZÁVISLOSTI OD MIERY ROZŠÍRENIA BPF

(359) V rozhodnutí o začatí konania Komisia poznamenala, že obmedzenie miery rozšírenia sa zdá byť primeraným opatrením na obmedzenie vplyvu finančnej podpory BPF na predaj vozidiel PSA. Komisia však mala pochybnosti o skutočnom vplyve tohto opatrenia, a to vzhľadom na podmienky jeho zavádzania. Na rok 2013 totiž PSA navrhovala, aby bol pre každú z európskych krajín prijatý záväzok, podľa ktorého sa neprekročí miera flexibility H2 2012 a + 1, čo je maximálna miera 33,4 %. Táto hranica už zrejme zahŕňa nárast predpokladaný na rok 2013, vzhľadom na to, že v roku 2012 dosahovala táto miera hodnotu 29,8 %. Okrem toho na roky 2014 a 2015 francúzske orgány navrhli zlúčenie miery rozšírenia BPF v mierke G 10 za predchádzajúci rok, upravenej o odchýlku miery rozšírenia porovnateľných bánk uvádzaných PSA (kaptívne banky Renault, Ford, BMW, VW a Daimler), pričom by bola stanovená „spodná hranica" tejto miery. Vďaka tejto zmene by PSA získala pružnosť, ktorá by mohla zmierniť záväzný charakter a teda aj účinnosť tohto opatrenia.

(360) Naďalej pretrvávajú otázky, pokiaľ ide o porovnateľné banky, ktoré navrhla PSA (v súčasnosti len miery rozšírenia kaptívnych bánk Renault a Volkswagen, pričom medzi blízkych konkurentov patria aj ďalší výrobcovia ako Ford alebo Fiat). Keďže miera rozšírenia sa môže v jednotlivých krajinách značne líšiť, BPF by mala zamerať svoju kapacitu v oblasti úverov na segmenty, kde pôsobí najviac, a rozvíjať tak voči svojim konkurentom agresívnu komerčnú stratégiu.

(361) Francúzske orgány odpovedali na argumenty Komisie vo svojich pripomienkach k rozhodnutiu o začatí konania (pozri odôvodnenie 173). Súhlasili najmä s doplnením skupiny porovnateľných bánk o kaptívne banky spoločností Fiat a Ford. V ostatných častiach zachovali zásady mechanizmu navrhovaného v oznámení. Podľa nich, pokiaľ ide o granularitu miery rozšírenia, žiadny výrobca neoznamuje svoje miery rozšírenia podľa jednotlivých segmentov. Pokiaľ ide o pružnosť mechanizmu, domnievajú sa, že je potrebná na to, aby sa BPF mohla prispôsobovať predpokladanému vývoju trhu a že nijako neznižuje účinnosť a záväzný charakter tohto opatrenia. Komisia berie na vedomie poznámku francúzskych orgánov, podľa ktorých môže takáto pružnosť vzniknúť, ak sa v prípade kompenzačného opatrenia, ktoré sa ukladá banke BPF, uplatní celková miera rozšírenia: z odôvodnenia 177 vyššie vyplýva, že […]* % finančných prostriedkov, ktoré BPF poskytla, sa týka segmentov B a C a týchto piatich krajín: Francúzsko, Spojené kráľovstvo, Nemecko, Španielsko a Taliansko. Vzhľadom na tieto štatistické údaje sa Komisia domnieva, že riziko, že dané kompenzačné opatrenie bude neúčinné z dôvodu príliš veľkej povolenej pružnosti, ktorá by vznikla v dôsledku použitia celkovej miery rozšírenia, sa môže odstrániť.

(362) Na úvod Komisia poznamenáva, že podľa francúzskych orgánov kompenzačné opatrenie týkajúce sa miery rozšírenia predstavuje „najviac cielené kompenzačné opatrenie, ktoré môže najlepšie napraviť prípadné narušenia hospodárskej súťaže, ktoré vyplývajú priamo z poskytnutia pomoci vo forme záruky v prospech BPF. Takéto opatrenie umožňuje primerane pochopiť prepojenie medzi dôsledkami poskytnutia štátnej záruky na činnosť Banque PSA a predaj vozidiel ([48])".

(363) Komisia si okrem toho všimla, že všetci výrobcovia vo svojich pripomienkach potvrdili dôležitú úlohu, ktorú zohrávajú kaptívne banky pri financovaní predaja automobilov. Spoločnosť Toyota zdôrazňuje, že kaptívna banka umožňuje zvýšiť vernosť spotrebiteľov značke približne o 15 % a že miera rozšírenia je vyššia v segmentoch menších modelov. Spoločnosť Fiat sa domnieva, že kaptívne banky výrobcov predstavujú mimoriadne účinné nástroje predaja a uvádzania na trh. Má rovnaký názor ako spoločnosť Toyota, pokiaľ ide úlohu kaptívnych bánk pri zvyšovaní vernosti zákazníkov a takisto dodáva, že tieto banky majú význam aj pre podporu predaja, najmä nahradením „klasických" finančných inštitúcií, ktoré tento typ pôžičiek neposkytujú. Spoločnosť Fiat sa domnieva, že verejná záruka poskytnutá banke BPF bude mať priamy, okamžitý a mimoriadne negatívny vplyv na konkurentov skupiny PSA.

(364) Vzhľadom na jednomyseľný názor zainteresovaných strán, pokiaľ ide o hlavnú úlohu kaptívnej banky pri financovaní predaja, ktorý uskutočňujú výrobcovia automobilov, a vzhľadom na to, že záruka poskytnutá banke BPF má veľmi negatívny priamy dopad na hospodársku súťaž, sa Komisia domnieva, že opatrenie, ktorého cieľom je obmedziť možnosť banky BPF využiť verejnú záruku, aby neprimerane zvýšila svoje kapacity financovania na úkor svojich konkurentov, ktorí nezískali pomoc z verejných prostriedkov, je vhodné.

(365) V menovacom dekréte z 23. júla 2013 sa francúzske orgány zaviazali, že vykonajú zmeny uvedené v časti 7.2 vyššie s cieľom vyrovnať narušenie hospodárskej súťaže spôsobené poskytnutím štátnej záruky banke BPF.

([48]) Odsek 234 pripomienok.

(366) S cieľom obmedziť účinky narušenia hospodárskej súťaže, ku ktorému by mohlo dôjsť v dôsledku poskytnutia záruky, ale zároveň ponechať banke BPF určitú flexibilitu, aby mohla reagovať na možný vývoj trhu, by mal mať navrhovaný záväzok podobu dodatočnej odmeny za záruku, ktorej výška sa stanoví podľa miery rozšírenia BPF. Podstata záväzku je takáto: odmena za záruku sa zvýši, ak miera rozšírenia BPF prekročí spodnú hranicu, ktorá je pre krajiny G10 ako celok stanovená na [26 – 29]* %. Komisia na jednej strane poznamenáva, že zvolený súhrn krajín (Nemecko, Rakúsko, Belgicko, Taliansko, Španielsko, Holandsko, Portugalsko, Švajčiarsko, Francúzsko, Spojené kráľovstvo) sa zdá byť v porovnaní s ostatnými dostupnými ukazovateľmi najreprezentatívnejšou vzorkou európskeho trhu ([49]). Zdá sa teda, že tento mechanizmus zodpovedá princípu kompenzačných opatrení (ktorých cieľom je obmedziť akékoľvek narušenie hospodárskej súťaže), pričom sa ním zabezpečuje obnovenie životaschopnosti. Tým, že sa spojí zvýšenie miery rozšírenia so zvýšením odmeny za záruku, kapacita BPF poskytovať mimoriadne atraktívne podmienky financovania vďaka záruke sa obmedzí na to, čo je nevyhnutné v záujme zabezpečenia jej životaschopnosti, a pritom narušenie hospodárskej súťaže bude obmedzené. Odmena, ktorú bude skupina platiť, bude len tak vysoká, ako jej to dovolí jej vlastný kapitál, pretože bude mať možnosť udržať mieru rozšírenia na úrovni zodpovedajúcej určitej výške odmeny. Odmena sa bude zvyšovať spolu s mierou rozšírenia, kým nedosiahne 491 bázických bodov (odhadovaná trhová sadzba). Graf 2 zobrazuje súvislosť medzi odmenou za záruku a mierou rozšírenia PSA (presné číselné údaje sú uvedené v tabuľke 17 v odôvodnení 250).

Graf 2

Vzťah medzi odmenou za záruku (v bázických bodoch) a mierou rozšírenia G10 (%)

[…]*

(367) Analýza vplyvu tohto opatrenia musí okrem iného zohľadniť teoretickú mieru rozšírenia, ktorú by PSA mohla dosiahnuť, ak by danú pomoc nezískala (ďalej len „alternatívna miera rozšírenia“). Komisia pripomína, že pokiaľ by štátna záruka nebola poskytnutá, zhoršený rating BPF a zníženie jej kapacít financovania by spôsobili úmerné zníženie poskytovania pôžičiek, čo by viedlo k zníženiu predaja automobilov o [5 – 20]* % ([50]). Obrat automobilovej divízie PSA, ktorý by bol dosiahnutý vďaka financovaniu kaptívnou bankou, by v takom prípade podľa francúzskych orgánov dosiahol [6 000 – 7 000]* miliónov EUR v prípade poskytnutia pomoci a [35 000 – 40 000]* miliónov EUR pri poskytnutí pomoci (vzhľadom na predpokladané zníženie predaja o [10 – 20] %). Tieto údaje teda naznačujú, že teoretická miera rozšírenia BPF by dosahovala približne [15 – 20] * %. Inak povedané, ak by BPF nedostala štátnu záruku, jej schopnosť financovania by sa oslabila natoľko, že by došlo k podstatnému zníženiu jej miery rozšírenia. Ďalším dôsledkom by potom bolo súbežné znižovanie objemu predaja, ktoré súvisí s dôležitou úlohou, ktorú zohrávajú v oblasti predaja automobilov kaptívne banky. Podľa francúzskych orgánov by tento pokles znemožnil návrat k životaschopnosti, uzavrel by PSA do bludného kruhu opakovaného znižovania vlastného ratingu a ratingu BPF, čo by samo o sebe spôsobilo skupine ďalšie straty.

(368) Táto alternatívna miera rozšírenia umožní orientačne vyčísliť spodnú hranicu, ktorú treba zohľadniť pri stanovení kompenzačného opatrenia. Táto minimálna hranica musí byť vyššia, ako je teoretická miera, ktorá sa odhaduje na [15 – 20]* %. Spodná hranica miery rozšírenia sa takisto musí nachádzať na nižšej úrovni, ako je súčasná miera rozšírenia ([29 – 31]* % pre G10 v roku 2012). Cieľom každého kompenzačného opatrenia je minimalizovať vplyv štátnej pomoci na konkurentov podniku, ktorý je jej príjemcom. Štátna záruka umožňuje BPF, aby si udržala svoju súčasnú mieru rozšírenia (ako to dokazuje alternatívna miera rozšírenia). Každé kompenzačné opatrenie vo forme dodatočnej odmeny by sa teda malo uplatňovať už pri súčasnej miere rozšírenia.

(369) S ohľadom na miery rozšírenia [29 – 31]* %, na uvedenú spodnú hranicu [15 – 20]* %, pravdepodobné zvyšovanie, na ktoré upozornili francúzske orgány a na význam úlohy, ktorú zohráva financovanie kaptívnych bánk v oblasti predaja automobilov, sa teda záväzok týkajúci sa zvýšenia odmeny za štátnu záruku od [26 – 29] * % ([51]) považuje za primerané opatrenie, ktorým sa môžu obmedziť narušenia hospodárskej súťaže. Vzhľadom na súčasnú mieru rozšírenia tento záväzok totiž znamená, že BPF by mala zvýšiť odmenu za záruku približne

([49]) Ukazovateľ G začlenený do ukazovateľa G10 už zahŕňa […]* % finančných prostriedkov poskytnutých bankou BPF, ako bolo uvedené v odôvodnení 361 vyššie.
([50]) List francúzskych orgánov zo 7. decembra 2012: alternatívny scenár – predbežné vplyvy na skupinu PSA.
([51]) Takisto je vhodné poznamenať, že táto miera rozšírenia [26 – 29]* % je výrazne nižšia ako úroveň pôvodne navrhovaná francúzskymi orgánmi pri prvom prepracovaní kompenzačného opatrenia: čo je 33,4 %, ako sa uvádza v tabuľke 7 odôvodnenia 102.

o [40 – 50]* bázických bodov (čo znamená, že odmena za štátnu záruku by mala zodpovedať približne [300 – 310]* bázickým bodom namiesto 260 bázických bodov, ako bolo stanovené v pôvodnom protokole, ktorý bol uzavretý s daným štátom). Ak chce BPF zvýšiť túto mieru rozšírenia, odmena sa zvýši v pomere uvedenom v tabuľke 17 odôvodnení 250 ([52]). Ak sa táto miera rozšírenia zníži, dodatočná odmena sa zníži rovnakým spôsobom ([53]). V rámci záväzku sa teda predpokladá, že pre BPF bude dochádzať k okamžitému zvyšovaniu nákladov na záruku, pričom sa tieto náklady budú zvyšovať takou mierou, akou bude PSA zvyšovať podiel vozidiel financovaných prostredníctvom BPF z celkového objemu predaja uskutočneného touto skupinou.

(370) Komisia sa preto domnieva, že toto opatrenie umožňuje vyrovnať nadmerné narušenia hospodárskej súťaže v zmysle bodov 38 až 40 uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu.

(371) Hoci sa zdá, že v európskom automobilovom priemysle existuje nadmerná štrukturálna kapacita, Komisia zastáva názor, že ďalšie znižovanie výrobnej kapacity skupiny PSA nepredstavuje v tomto prípade najlepšie riešenie:

a) na jednej strane, ako sa uvádza v odôvodnení 49 vyššie, podnik už vyvinul značné úsilie, aby zo štrukturálneho hľadiska vyriešil situáciu svojich závodov v Aulnay a Rennes;

b) na druhej strane, ako je to vysvetlené v odôvodnení 315 vyššie, ak by bolo v budúcnosti potrebné počítať s ďalšou reštrukturalizáciou, bolo by zrejme vhodnejšie ponechať PSA určitý priestor pre strategické rozhodovanie o prostriedkoch, ktoré uplatní s cieľom stabilizovať svoju hospodársku situáciu, pričom ďalšie znižovanie kapacít je len jedným z možných nástrojov, vďaka ktorým je to možné dosiahnuť.

8.5.3. ZÁVÄZOK TÝKAJÚCI SA MARŽE FINANČNÝCH PROSTRIEDKOV POSKYTOVANÝCH KONCESIONÁROM

(372) Komisia takisto poznamenáva, že francúzske orgány sa zaviazali, že PSA po celú dobu vykonávania plánu reštrukturalizácie nezníži priemernú ročnú obchodnú maržu finančných prostriedkov, ktoré poskytuje koncesionárom svojej siete, pod priemernú ročnú obchodnú maržu zaznamenanú za posledných dvanásť mesiacov k 30. júnu 2013.

(373) Komisia sa domnieva, že tento záväzok umožňuje nenarušiť záväzný charakter obmedzenia miery rozšírenia BPF. Tým, že bude BPF udržiavať priemernú obchodnú maržu na koncesionárov na úrovni, ktorú mala pred poskytnutím pomoci, nebude môcť využiť záruku na vedenie agresívnej obchodnej politiky voči svojim koncesionárom.

8.5.4. PREVEDENIE PÔVODNE PLÁNOVANÝCH DOTÁCIÍ NA REALIZÁCIU PROJEKTU $50CO_2$CARS DO PODOBY NÁVRATNÝCH PREDDAVKOV

(374) Komisia sa domnieva, že na to, aby prostriedky, ktoré uplatnili orgány verejnej moci s cieľom zachovať technologické schopnosti výrobcu v ťažkostiach, ostali primerané, je nevyhnutné, aby:

a) činnosti výskumu a vývoja, ktoré sa budú uskutočňovať v rámci plánu reštrukturalizácie, neboli takého rozsahu, že by mohli spôsobiť riziko „vytláčania“, ktoré uvádza Komisia v odôvodnení 243 rozhodnutia o začatí konania;

b) ak sa situácia zlepší, značná časť verejných finančných prostriedkov, ktoré výrobca získal, aby svoje schopnosti udržal na „technologickej hranici“, sa v prípade úspechu projektu týkajúceho sa výskumu a vývoja a obnovy životaschopnosti vráti orgánu, ktorý pomoc poskytol,.

(375) Pokiaľ ide o prvý bod, Komisia musí teda overiť, či sa v prípade realizácie projektu $50CO_2$Cars výrazne (alebo úplne) znížia dynamické stimuly, ktorými sú ostatní výrobcovia automobilov vedení k tomu, aby naďalej vyvíjali úsilie v oblasti výskumu a vývoja so zameraním na hybridizáciu. Z pripomienok spoločnosti GM totiž vyplýva, že ak sú finančné prostriedky z verejných zdrojov, ktoré boli poskytnuté na realizáciu projektu $50CO_2$Cars, „nezanedbateľné“ na účely projektu, ktorý je v oblasti výskumu a vývoja určený na rozvoj systému „mild-hybridation“ (miernej hybridizácie), neboli by považované za „podstatné“ ani z hľadiska celkových výdavkov, ktoré sú v danom odvetví vynakladané na výskum a v každom prípade by boli „nedostatočné“ na to, aby mohli „zabrániť konkurenčnému výrobcovi vypracovať svoj vlastný program výskumu a vývoja v rovnakej oblasti“

([52]) Napríklad, ak miera rozšírenia dosiahne [30 – 40]* % (oproti [29 – 31]* % v súčasnosti), zvýšenie nákladov na záruku bude [70 – 80]* bázických bodov.

([53]) Napríklad, ak miera rozšírenia dosiahne [20 – 30]* % (oproti [29 – 31]* % v súčasnosti), zvýšenie nákladov na záruku nebude vyššie ako [20 – 30]* bázických bodov.

(pozri odôvodnenie 184 vyššie). Spoločnosť Fiat takisto potvrdzuje, že technologický pokrok, ktorý sa dosiahne vďaka projektu 50CO_2Cars, nebude predstavovať takú prekážku, ktorá by odrádzala ostatných výrobcov (pozri odôvodnenia 190 a 232 vyššie). Na základe týchto pripomienok tretích strán Komisia teda vyvodzuje, že riziko, že realizácia projektu 50CO_2Cars spôsobí účinok „vytláčania", sa v tomto prípade môže vylúčiť.

(376) Pokiaľ ide o druhý bod, Komisia odkazuje na kompenzačné opatrenie, ktoré navrhli francúzske orgány v časti 7.5 vyššie, ktorého cieľom je previesť pôvodne plánované dotácie vo výške 24,5 milióna EUR do podoby návratných preddavkov prostredníctvom ADEME. Znamená to teda, že ak sa situácia skupiny PSA zlepší, všetky sumy, ktoré štát zálohovo vyplatil na realizáciu podporovaných činností výskumu a vývoja, sa mu vrátia späť.

(377) V konečnom dôsledku sa Komisia domnieva, že verejná podpora určená na realizáciu projektu 50CO_2Cars v rámci plánu reštrukturalizácie nielenže nemôže významnejšie narušiť ponuky, ktorými sú ostatní výrobcovia automobilov podnecovaní k rozvíjaniu ďalších činností v oblasti výskumu a vývoja (neexistencia účinku „vytláčania"), ale súčasne je tiež primeraná vo vzťahu k cieľu obnovy životaschopnosti skupiny PSA, pretože francúzske orgány sa zaviazali k tomu, že ak sa situácia skupiny zlepší, sumy, ktoré orgán verejnej moci zálohovo vyplatil na podporu realizácie tohto projektu v oblasti výskumu a vývoja, sa v celkovej aktualizovanej výške vrátia orgánu, ktorý túto pomoc poskytol (pozri odôvodnenie 256).

8.5.5. ZÁVÄZOK ZDRŽAŤ SA AKVIZÍCII

(378) Komisia napokon poznamenáva, že francúzske orgány sa zaviazali, že PSA nenadobudne žiadne účasti v iných podnikoch a zdrží sa akéhokoľvek nadobúdania aktív podnikov počas trvania jej plánu reštrukturalizácie za podmienok uvedených v odôvodnení 251 a nasl. v prípadoch, keď pôjde o sumu vyššiu ako 100 miliónov EUR ročne. Odchylne od všeobecnej zásady v odôvodneniach 251 a 252 vyššie spoločnosť Faurecia a jej pobočky môžu vykonávať akvizície, ktoré podliehajú predbežnému schváleniu zo strany Komisie, ako sa uvádza v odôvodnení 253 vyššie. Vo svojom hodnotení Komisia pozitívnym spôsobom zohľadní akvizície, ktoré i) priamo alebo nepriamo prispejú k obnoveniu životaschopnosti skupiny PSA, a to tým, že budú mať pozitívny vplyv na predpokladanú výnosnosť skupiny PSA, a ii) nebudú založené na obchádzaní povinnosti znížiť účinky pomoci na úplné minimum potrebné na dosiahnutie cieľov plánu reštrukturalizácie skupiny PSA.

(379) Komisia považuje toto opatrenie za nevyhnutné a nazdáva sa, že môže vyrovnať účinky narušenia hospodárskej súťaže spôsobené poskytnutím pomoci.

8.5.6. POTREBA KOMPENZAČNÉHO OPATRENIA TÝKAJÚCEHO SA FONDU FMEA

(380) Anonymná tretia strana sa domnieva, že PSA by mala odpredať svoju účasť vo fonde FMEA. Komisia poznamenáva, že pripomienky tejto tretej strany sa týkajú sťažnosti, ktorú práve Komisia preskúmava, a nevzťahujú sa na predmet tohto konania. Nie je teda potrebné sa k nim vyjadrovať v rámci tohto rozhodnutia.

8.6. *OBMEDZENIE POMOCI NA MINIMUM: SKUTOČNÝ PRÍSPEVOK POMOCI*

(381) Na to, aby mohla byť pomoc povolená, je potrebné, aby sa v súlade s bodmi 43 až 45 uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu obmedzila výška a intenzita pomoci na úplné minimum nevyhnutné na vykonanie reštrukturalizácie s ohľadom na existujúce finančné zdroje podniku, jeho akcionárov alebo skupiny, do ktorej patrí. Príjemcovia pomoci musia podstatnou mierou prispieť k plánu reštrukturalizácie z vlastných zdrojov vrátane predaja aktív, ktoré nie sú nevyhnutné na prežitie podniku, alebo prostredníctvom vonkajšieho financovania, ktoré získali za trhových podmienok.

(382) Ako sa uvádza v odôvodneniach 246 a 247 rozhodnutia o začatí konania, Komisia pripomína, že táto podmienka súladu nevzbudzuje osobitné pochybnosti. Náklady na reštrukturalizáciu, ako sa uvádza v oznámení francúzskych orgánov, predstavujú [1,3 – 1,8]* miliardy EUR. S cieľom financovať svoju reštrukturalizáciu skupina PSA zaviedla program odstúpenia aktív, vďaka čomu skupina získa sumu vo výške 1,956 miliardy EUR voľných finančných prostriedkov (2,050 miliardy, pokiaľ ide o čistú finančnú pozíciu). Na pripomenutie, výška pomoci je 571,9 milióna EUR.

(383) Komisia sa okrem toho domnieva, že požiadavka obmedziť výšku pomoci na úplné minimum potrebná na to, aby sa mohla reštrukturalizácia uskutočniť, je splnená aj tým, že sa francúzske orgány zaviazali nevykonávať akvizície za podmienok opísaných v odôvodnení 251 a nasl. Komisia sa totiž domnieva, že tento záväzok umožňuje predísť tomu, aby skupina PSA využila finančné zdroje, ktoré má prípadne k dispozícii, na iný účel, ako na obnovu svojej dlhodobej životaschopnosti.

(384) Komisia sa preto domnieva, že netreba preskúmať posúdenie vykonané v rozhodnutí o začatí konania, ktoré sa týka dodržiavania kritérií uvedených v bodoch 43 až 45 uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu.

8.7. *ZÁSADA „JEDENKRÁT A NAPOSLEDY“*

(385) V súlade s bodom 72 a nasledujúcimi bodmi uvedených usmernení na záchranu a reštrukturalizáciu sa pomoc pri reštrukturalizácii môže udeliť len jedenkrát za obdobie desiatich rokov.

(386) Francúzske orgány v oznámení z 12. marca 2013 uviedli, že skupina PSA nezískala v priebehu posledných desiatich rokov žiadnu pomoc na reštrukturalizáciu.

(387) Zásada „jedenkrát a dosť“ požadovaná v uvedených usmerneniach na záchranu a reštrukturalizáciu je preto dodržaná.

9. **ZÁVER**

(388) Vzhľadom na záväzky, ktoré prijali francúzske orgány, možno štátnu pomoc vyhlásiť za zlučiteľnú s vnútorným trhom,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Štátna pomoc, ktorú Francúzsko plánuje poskytnúť skupine PSA Peugeot Citroën SA jednak vo forme štátnej záruky pokrývajúcej dlhopisy Banque PSA Finances vydané do 31. decembra 2016 do výšky 7 miliárd EUR (čo zodpovedá ekvivalentu hrubého grantu 486 miliónov EUR) a jednak vo forme vratných preddavkov vo výške 85,9 milióna EUR na realizáciu projektu v oblasti vedy a výskumu s názvom 50CO_2Cars, teda celkovo vo výške 571,9 milióna EUR, je zlučiteľná s vnútorným trhom.

Poskytnutie tejto štátnej pomoci sa preto povoľuje.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Francúzskej republike.

V Bruseli 29. júla 2013

Za Komisiu
Joaquín ALMUNIA
podpredseda

PRÍLOHA

ZAVEDENIE A NEZÁVISLÝ EXPERT

1. VYMENOVANIE NEZÁVISLÉHO EXPERTA

(1) Francúzske orgány sa zaväzujú, že skupina PSA splnomocní nezávislého experta zodpovedného za podrobné overenie vykonávania záväzkov uvedených v menovacom dekréte z 23. júla 2013 (ďalej len „nezávislý expert“) na obdobie trvania plánu reštrukturalizácie, t. j. do 31. decembra 2015.

(2) Nezávislý expert musí byť nezávislý od skupiny PSA. V súvislosti so svojimi funkciami, napríklad funkciami investičnej banky, konzultanta či účtovného znalca, musí nezávislý expert disponovať odbornými znalosťami a vedomosťami potrebnými na vykonávanie svojho mandátu, pričom v žiadnom prípade nesmie podliehať konfliktu záujmov. Nezávislý expert dostane od PSA odmenu, ktorá nesmie v žiadnom prípade obmedziť nezávislosť a účinnosť výkonu jeho úloh.

(3) Francúzske orgány navrhnú Európskej komisii na predbežné schválenie aspoň dve osoby alebo inštitúcie, ktoré sa majú vymenovať za nezávislého experta, a to najneskôr štyri týždne potom, čo im bude oznámené rozhodnutie Komisie vo veci SA.35611.

(4) Návrhy francúzskych orgánov musia byť dostatočne podrobné, aby sa Európska komisia mohla uistiť, že nezávislý expert spĺňa podmienky uvedené v tomto záväzku. Návrhy musia obsahovať predovšetkým tieto informácie:

a) písomný návrh mandátu so všetkými podmienkami potrebnými na to, aby nezávislý expert mohol plniť svoje úlohy;

b) návrh pracovného plánu s podrobným popisom spôsobu, akým by nezávislý expert mal plniť svoje úlohy.

(5) Európska komisia môže schváliť alebo zamietnuť návrhy nezávislého experta a môže schváliť návrh mandátu s výhradou zmien, ktoré budú podľa nej potrebné na to, aby mohol nezávislý expert plniť svoje úlohy. Ak Európska komisia schváli len jeden z návrhov skupiny PSA, táto skupina vymenuje osobu alebo príslušnú inštitúciu za nezávislého experta alebo urobí všetko potrebné, aby bola táto osoba alebo inštitúcia menovaná v súlade s návrhom mandátu schváleným Európskou komisiou. Ak sa schváli viac ako jedno meno, skupina PSA bude môcť sama rozhodnúť, ktorá z osôb alebo inštitúcií má byť vymenovaná za nezávislého experta. Nezávislý expert bude vymenovaný do jedného týždňa od schválenia Komisie a podľa návrhu mandátu schváleného Komisiou.

(6) V prípade zamietnutia všetkých návrhov predložených francúzskymi orgánmi sa francúzske orgány zaväzujú k tomu, že skupina PSA navrhne Európskej komisii prinajmenšom dve ďalšie osoby alebo inštitúcie podľa podmienok a postupu ustanoveného v tomto záväzku a to v lehote do dvoch týždňov od oznámenia Európskej komisie o zamietnutí prvého návrhu.

(7) Ak Európska komisia zamietne nové návrhy francúzskych orgánov, Komisia vymenuje nezávislého experta, ktorého skupina PSA musí menovať podľa návrhu mandátu schváleného Komisiou.

2. ÚLOHY A POVINNOSTI NEZÁVISLÉHO EXPERTA

(8) Nezávislý expert musí i) pomáhať Európskej komisii s cieľom overovať, či skupina PSA dodržiava povinnosti, ktoré jej vyplývajú z menovacieho dekrétu z 23. júla 2013; a ii) plniť úlohy, ktoré pre neho vyplývajú z uvedeného menovacieho dekrétu z 23. júla 2013. Nezávislý expert musí vykonávať svoje úlohy podľa pracovného plánu schváleného Európskou komisiou, ktorý môže byť prípadne so súhlasom Európskej komisie zmenený. Európska komisia môže z vlastnej iniciatívy alebo na žiadosť nezávislého experta alebo skupiny PSA vydávať nezávislému expertovi pokyny. Skupina PSA nemôže vydávať pokyny nezávislému expertovi.

(9) Úlohou nezávislého experta je zaistiť, že sa budú dodržiavať a plne vykonávať všetky povinnosti uvedené v menovacom dekréte z 23. júla 2013, ako aj zabezpečiť, že skupina PSA zavedie plán reštrukturalizácie, ktorý bol Európskej komisii oznámený 12. marca 2013.

(10) Nezávislý expert:

a) musí vo svojej prvej správe navrhnúť Európskej komisii podrobný pracovný plán s opisom spôsobu, akým bude overovať dodržiavanie menovacieho dekrétu z 23. júla 2013;

b) musí overiť, že skupina PSA v plnom rozsahu a riadne vykonáva svoj plán reštrukturalizácie a najmä:

— že vykonáva záväzky, ktoré sú uvedené v liste z 23. júla 2013, a kompenzačné opatrenia uvedené v dekréte z 23. júla 2013,

— že vykonáva opatrenia na zaistenie životaschopnosti uvedené v bode 6 dekrétu z 23. júla 2013;

c) sa musí uistiť, že sú dodržané všetky ostatné záväzky uvedené v dekréte z 23. júla 2013;

d) musí plniť všetky ostatné funkcie, ktoré pre neho vyplývajú z dekrétu z 23. júla 2013;

e) musí navrhnúť skupine PSA opatrenia, ktoré považuje za užitočné na dodržiavanie záväzkov uvedených v dekréte z 23. júla 2013;

f) musí zohľadňovať zmeny právnych predpisov, ktoré môžu mať vplyv na likviditu a platobnú schopnosť s cieľom kontrolovať vývoj náležitých hlavných ukazovateľov z hľadiska predpokladaného priebehu plánu reštrukturalizácie skupiny PSA;

g) musí Európskej komisii, francúzskym orgánom a skupine PSA predložiť písomný návrh správy a to do 30 dní od každého šesťmesačného obdobia. Európska komisia, francúzske orgány a skupina PSA môžu do piatich pracovných dní predložiť návrhy na zmeny. Do piatich pracovných dní od prijatia pripomienok musí nezávislý expert pripraviť záverečnú správu, v ktorej, podľa možnosti a podľa vlastného uváženia čo najviac zohľadní tieto pripomienky. Nezávislý expert musí následne zaslať svoju správu Európskej komisii a francúzskym orgánom. Potom môže zaslať svoju správu skupine PSA. V žiadnom prípade nemôže zaslať svoju správu francúzskym orgánom alebo skupine PSA skôr, ako ju zašle Európskej komisii. Ak by záverečná správa nezávislého experta obsahovala dôverné informácie, pokiaľ ide o skupinu PSA, nezávislý orgán je povinný zaslať jej nedôverné znenie správy.

V správe sa musia opísať najmä opatrenia, ktoré nezávislý expert vykonal, aby splnil svoje úlohy a aby zaistil, že skupina PSA splní povinnosti, ktoré jej vyplývajú z dekrétu. Správa musí Európskej komisii umožniť overiť, že skupina PSA je riadená v súlade s povinnosťami uvedenými v dekréte z 23. júla 2013. V prípade potreby môže Európska komisia podrobnejšie spresniť, čo by správa mala obsahovať.

Okrem týchto správ musí nezávislý expert náležitým spôsobom písomne upozorniť Európsku komisiu o akomkoľvek neplnení záväzkov uvedených v liste z 23. júla 2013, pričom nedôverné znenie svojho listu zašle súčasne skupine PSA.

3. POVINNOSTI SKUPINY PSA

(11) Skupina PSA je povinná pri dodržaní pravidiel obchodného tajomstva poskytnúť akúkoľvek spoluprácu, pomoc a informácie, ktoré od nej bude nezávislý expert odôvodnene požadovať pri výkone úloh vyplývajúcich z jeho mandátu a musí zabezpečiť, aby tak robili aj jej poradcovia. Nezávislý expert musí mať neobmedzený prístup ku všetkým informáciám, dokumentom alebo archívom, ako aj ku všetkým vedúcim predstaviteľom alebo zamestnancom skupiny PSA, ktorých potrebuje pri vykonávaní svojich úloh. Skupina PSA musí vo svojich priestoroch zabezpečiť nezávislému expertovi kanceláriu a každý zamestnanec skupiny PSA musí byť pripravený stretnúť sa s nezávislým expertom a poskytnúť mu informácie, ktoré bude potrebovať pri vykonávaní svojich úloh.

(12) S výhradou súhlasu skupiny PSA (ktorý nemožno bezdôvodne zamietnuť ani odkladať) a na jej náklady sa môže nezávislý orgán obrátiť na poradcov, najmä v oblasti práva alebo financovania podniku, ak to považuje za nevyhnutné na vykonávanie svojich úloh vyplývajúcich z dekrétu z 23. júla 2013 a pod podmienkou, že náklady a iné z toho vyplývajúce poplatky sú primerané. Ak skupina PSA nebude súhlasiť s tým, aby nezávislý expert využil služby takýchto poradcov, Komisia môže schváliť ich vymenovanie na základe predchádzajúcej dohody so skupinou PSA. Týmto poradcom môže dávať pokyny len nezávislý expert.

4. NAHRADENIE, ZBAVENIE FUNKCIE A VYMENOVANIE NOVÉHO NEZÁVISLÉHO EXPERTA

(13) Ak nezávislý expert ukončí svoje funkcie, ktoré sú opísané v dekréte v liste z 23. júla 2013, alebo z akéhokoľvek iného dôvodu, ako je napríklad vznik konfliktu záujmov týkajúceho sa nezávislého experta:

a) Komisia môže po vypočutí nezávislého experta nariadiť skupine PSA, aby ho nahradila;

b) skupina PSA môže po odsúhlasení Komisiou nahradiť nezávislého experta.

(14) Ak bude nezávislý expert odvolaný z výkonu svojich funkcií podľa časti 4 tejto prílohy, môže mu byť nariadené, aby pokračoval vo výkone svojich funkcií až do vymenovania nového nezávislého experta a aby ho oboznámil o všetkých náležitých informáciách, ktoré má k dispozícii. Nový nezávislý expert bude vymenovaný podľa postupu uvedeného v časti 1 tejto prílohy.

(15) S výhradou odseku (13) tejto prílohy môže nezávislý orgán ukončiť výkon svojich funkcií až po tom, ako ho uvoľní Komisia a potom, čo splní všetky povinnosti, ktoré sa na neho vzťahujú. Komisia však môže kedykoľvek požadovať vymenovanie nového nezávislého experta, ak sa neskôr ukáže, že záväzky, ktoré sú predmetom listu z 23. júla 2013, neboli v plnej miere a úplne dodržané.