II

(Icke-lagstiftningsakter)

BESLUT

KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2016/2068

av den 29 juli 2013

om det statliga stöd SA.35611 (13/C) som Frankrike planerar att genomföra till förmån för koncernen PSA Peugeot Citroën SA

[delgivet med nr C(2013) 4971]

(Endast den franska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 108.2, första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att i enlighet med nämnda artiklar [1] ha uppmanat berörda parter att inkomma med sina synpunkter, och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Den 5 november 2012 tog kommissionen emot ett klagomål från ett företag som önskade förbli anonymt (nedan kallad *den anonyma klagande*).

(2) Genom ett beslut av den 11 februari 2013 (nedan kallat *undsättningsbeslutet*) godkände kommissionen av hänsyn till den finansiella stabiliteten tillfälligt Frankrikes garanti avseende obligationsemissioner från Banque PSA Finance SA (nedan kallad *BPF*) till ett nominellt värde av 1,2 miljarder euro. Mot bakgrund av detta åtog sig de franska myndigheterna att anmäla en omstruktureringsplan för koncernen PSA Peugeot Citroën SA (nedan kallad *PSA* eller *koncernen* eller *PSA-koncernen*) och en lönsamhetsplan för BPF inom sex månader från undsättningsbeslutet.

(3) Genom en skrivelse av den 12 mars 2013 anmälde de franska myndigheterna ett statligt omstruktureringsstöd till förmån för PSA-koncernen till kommissionen.

(4) Genom en skrivelse av den 2 maj 2013 underrättade kommissionen Frankrike om sitt beslut att inleda det förfarande som anges i artikel 108.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (nedan kallat *EUF-fördraget*) vad gäller detta stöd.

[1] EUT C 275, 16.11.2007, s. 18.

(5) Kommissionens beslut om att inleda förfarandet (nedan kallat *beslutet om att inleda förfarandet*) offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* den 16 maj 2013 ([2]). Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga. Den 3 juni 2013 översände kommissionen ett frågeformulär till PSA:s främsta konkurrenter.

(6) Kommissionen tog emot synpunkter från fem berörda parter, närmare bestämt följande:

i) PSA-koncernen lämnade i egenskap av stödmottagare in synpunkter genom en skrivelse av den 13 juni 2013.

ii) Ett företag som önskar förbli anonymt (nedan kallat *den anonyma tredje parten*) lämnade in synpunkter genom en skrivelse av den 14 juni 2013.

iii) Konkurrenterna Fiat, General Motors (nedan kallat *GM*) och Toyota lämnade in synpunkter genom en skrivelse av den 17, 18 respektive 21 juni 2013.

(7) Kommissionen översände dessa synpunkter till Frankrike genom skrivelser av den 19 och 21 juni 2013.

(8) De franska myndigheterna översände sina synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet genom en skrivelse av den 3 juni 2013 och sina kommentarer avseende synpunkterna från berörda tredje parter genom en skrivelse av den 28 juni 2013.

(9) På begäran av kommissionen tillhandahöll de franska myndigheterna kompletterande upplysningar den 1 och 2 juli 2013.

(10) Den 4 juli 2013 anordnades en telefonkonferens mellan kommissionens avdelningar, de franska myndigheterna och PSA-koncernen. Mellan samma parter anordnades ytterligare två sammankomster den 11 och 12 juli 2013 samt en telefonkonferens den 15 juli 2013. Efter dessa sammankomster överlämnade de franska myndigheterna upplysningar genom en skrivelse av den 16 juli 2013, vilka ändrades genom en skrivelse av den 23 juli 2013.

2. **BESKRIVNING**

2.1 *PSA-KONCERNEN*

(11) PSA-koncernen är ett företag som finns noterat på Euronext Paris. Under 2011 sålde koncernen mer än 3,5 miljoner fordon och reservdelar i olika delar av världen (42 % utanför Europa). PSA-koncernen bedriver i nuläget kommersiell verksamhet i 160 länder och driver 11 *slutmonteringsfabriker* (varav 9 inom EU) där fordonen monteras samt 12 *mekaniska fabriker*, som är specialinriktade på tillverkningen av bestämda delar. Koncernens verksamhet omfattar även finansiering av bilköp (BPF) och bilutrustning (Faurecia). Fram till december 2012 ägde PSA även Gefco (logistikverksamhet). PSA-koncernens omsättning uppgick till 55,4 miljarder euro under 2012. Utvecklingen vad gäller koncernens omsättning under de fem senaste åren framgår av tabell 1.

Tabell 1

PSA-koncernens omsättning i miljoner euro

	2008	2009	2010	2011	2012
Omsättning under tidigare år	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

(12) BPF är en koncernägd bank som kontrolleras till 100 % av PSA. Den finansierar försäljningen av fordon av märkena Peugeot och Citroën samt distributionsnätverkens lager av fordon och reservdelar, och erbjuder koncernens kunder finansieringsmöjligheter. BPF har verksamhet i 23 länder. Med en genomsnittlig penetrationsnivå ([3]) på 29,8 % under 2012 finansierar BPF en stor del av efterfrågan på de fordon som tillverkas av koncernen och bidrar på ett avgörande sätt till finansieringen av dess kommersiella verksamhet. Under 2012 uppgick dess totala utlåning till 23–24 miljarder euro och under 2011 uppgick dess slutliga resultat till 354 miljoner euro.

([2]) EUT C 137, 16.5.2013, s. 10.

([3]) Bakom den genomsnittliga penetrationsnivån på 29,8 % döljer sig skillnader mellan penetrationsnivån inom olika segment. Penetrationsnivån är framför allt högre i segmenten B och C, där den överstiger 30 % eller rent av 40 % i vissa länder. Finansieringsverksamheten avseende fordonsköp framstår följaktligen som mycket viktig för dessa segment.

(13) Faurecia är en underleverantör till bilindustrin som ägdes till 57,18 % av PSA den 31 december 2012. Faurecias verksamhet är huvudsakligen inriktad på tillverkning av bilstolar, interiörsystem, teknik för utsläppskontroll och utvändiga delar till bilar. Under 2012 uppgick dess omsättning till omkring 17,4 miljarder euro.

2.2 *PSA-KONCERNENS SVÅRIGHETER*

(14) Under 2012 minskade koncernens omsättning med 5,2 %, framför allt på grund av ett dåligt resultat för bildivisionen (som minskade med 10,3 % till 38,3 miljarder euro). Koncernens rörelseresultat slutade på en förlust med 576 miljoner euro jämfört med en vinst på 1,093 miljarder euro under 2011. Enbart vad gäller bildivisionen uppgick rörelseförlusten till 1,5 miljarder euro under 2012, jämfört med en förlust på 92 miljoner euro under 2011.

(15) Svårigheterna har sitt ursprung såväl i faktorer som är specifika för bilmarknaden som i effekterna av euroområdets ekonomiska och finansiella nedgång samt PSA-koncernens strukturella handikapp.

2.2.1 BILMARKNADENS KONTINUERLIGA TILLBAKAGÅNG I EUROPA SEDAN 2007

(16) Sedan 2007 har den europeiska marknaden fortsatt att krympa. Den europeiska bilmarknaden stod före 2007 för omkring 18 miljoner fordon per år jämfört med 14 miljoner sålda enheter 2012, dvs. en minskning med 15 %.

(17) I detta sammanhang har PSA, som till stor del har sin bas i Europa (och i synnerhet i Sydeuropa), drabbats av en minskning på 6,1 % på denna marknad, där 58 % av dess försäljning äger rum. PSA-koncernens marknadsandel har sjunkit till 13,3 % från 14,2 % 2010.

(18) PSA-koncernen har inte heller lyckats kompensera den krympande europeiska marknaden genom sin försäljning utanför Europa. Under 2012 var försäljningen av privatbilar och nyttofordon i resten av världen inte tillräckligt stor för att på egen hand väga upp för koncernens försämrade resultat på den europeiska marknaden.

2.2.2 EN KONKURRENSSITUATION SOM ÄR OGYNNSAM FÖR BILTILLVERKARE SOM ÄR INRIKTADE PÅ FLERA SEGMENT (GENERALISTER)

(19) Enligt de franska myndigheterna har PSA följande konkurrenter:

a) Samtliga övriga generalister: generalister inom premiumsegmentet (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen) och övriga generalister, t.ex. Ford, Fiat, Skoda, Seat och Honda.

b) Samtliga specialister (Audi, BMW, Mercedes osv.) som i allt högre utsträckning utvecklar premiumprodukter inom alla segment, varvid de inkräktar på generalisternas viktigaste marknad.

c) Nya tillverkare som blir alltmer konkurrenskraftiga inom de segment som huvudsakligen omfattar mellanklassbilar (Hyundai, Kia osv.).

(20) Sammanfattningsvis skulle alltså generalisternas naturliga marknad enligt de franska myndigheterna vara utsatt för angrepp såväl *uppifrån*, från tillverkare som är specialiserade inom premium-/lyxbilsklassen och som söker nya segment (t.ex. Audi A1 etc.), som *underifrån*, från tillverkare av mellanklassbilar och ekonomiklassbilar, i synnerhet koreanska märken såsom Hyundai-Kia, som vill etablera sig i högre klasser.

2.2.3 PSA-KONCERNENS STRUKTURELLA HANDIKAPP

(21) Mer än hälften (53 % 2011) av PSA-koncernens biltillverkning är förlagd till Västeuropa, där arbetskraftskostnaderna är högre än i resten av världen. Den faktor som utgörs av arbetskraftskostnaden motsvarar sammanlagt mer än [20–30] * % av PSA:s produktionskostnader. Dessutom återfinns huvudandelen av koncernens anställda med ansvar för forskning och utveckling (nedan kallat *FoU*) samt ledningsuppgifter i Frankrike, vilket innebär höga personalkostnader.

* Konfidentiell information.

(22) Koncernen har även hamnat på efterkälken i förhållande till sina konkurrenter i fråga om FoU, särskilt på området standardisering av komponenter.

(23) Slutligen saknar PSA den prestige och det anseende som de tyska *premiumtillverkarna* åtnjuter.

(24) Koncernens svårigheter, i synnerhet vad gäller dess bildivision, har omedelbara konsekvenser för BPF (och vice versa). Den koncernägda bankens svårigheter har huvudsakligen sitt ursprung i koncernens svårigheter mot bakgrund av kopplingen mellan deras respektive kreditvärdighet. PSA:s försämrade kreditvärdighet har inneburit motsvarande försämring för BPF, vilket gör det svårare för BPF att få tillgång till marknaderna för ny finansiering. BPF är emellertid av avgörande betydelse för att PSA-koncernens bilverksamhet ska kunna fortleva. Under 2012 finansierade BPF exempelvis PSA:s försäljning till 29,8 % och PSA:s europeiska återförsäljare till 100 %. Den betydande minskningen av BPF:s finansieringsförmåga (och en motsvarande minskning av antalet utfärdade lån) har följaktligen en dämpande inverkan på bildivisionens verksamhet. Via kreditvärderingsmekanismen (*ratingen*) kan det utifrån detta uppstå en ond cirkel som leder till en ytterligare minskning av BPF:s finansieringskällor, vilket i sin tur påverkar PSA-koncernens försäljning på grund av kreditbegränsningen och så vidare.

2.3 *STÖDÅTGÄRDERNA*

2.3.1 STATLIG GARANTI AVSEENDE BPF:S OBLIGATIONSEMISSIONER

(25) För att göra det möjligt för PSA-koncernen att genomföra sin omstruktureringsplan beslutade sig franska regeringen för att bevilja PSA-koncernen en garanti som täcker de emissioner som BPF genomför på marknaderna för långfristiga obligationer tidigast från det datum då garantin avtalas eller kommissionen godkänner densamma och senast den 31 december 2016 (nedan kallad *garantin*). I detta avseende skulle ett självständigt garantiavtal komma att ingås mellan å ena sidan franska staten och å andra sidan PSA-koncernen enligt suspensivt villkor att kommissionen godkänner garantiavtalet i enlighet med artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget. Efter att ha slutit ett tillfälligt första garantiavtal motsvarande ett block på 1,2 miljarder euro i kapital i enlighet med kommissionens beslut av den 11 februari 2013 om godkännande av ett undsättningsstöd, planerar de franska myndigheterna att sluta ett andra garantiavtal med PSA-koncernen som täcker det återstående blocket för en total utlåning på högst 5,8 miljarder euro i kapital.

(26) Enligt artikel 85 i den franska lagen nr 2012-1510 av den 29 december 2012 om finanser enligt ändringar för 2012 ges ekonomiministern befogenhet att, mot vederlag, bevilja en statlig garanti avseende fordringar som ställs ut av BPF mellan den 1 januari 2013 och den 31 december 2016. Garantin kommer att täcka BPF:s nyemissioner på marknaderna för långfristiga obligationer. PSA-koncernen kommer således att dra nytta av oprioriterade fordringar som ställs ut av BPF efter det datum då garantins genomförande godkänns av kommissionen och senast den 31 december 2016. Den kontraktsenliga tidsfristen för dessa fordringar kommer att uppgå till högst trettiosex månader från och med det datum då de ställts ut.

(27) De franska myndigheterna preciserar att fastställandet av taket för den garanti som PSA-koncernen behöver grundar sig på en analys av den aktuella strukturen i BPF:s balansräkning (och, i synnerhet, i BPF:s finansieringsstruktur) samt på prognoserna för 2013–2016 för de framtida finansieringsbehoven, vilka har fastställts av de franska myndigheterna med beaktande av följande hypoteser:

a) En närmast oförändrad total utlåning på 24–25 miljarder euro, vilket möjliggör en fortsatt finansiering av PSA-koncernens bilförsäljning.

b) Ökad värdepapperisering i BPF:s finansiering, vilket delvis väger upp för minskningen av företagscertifikat/bankcertifikat (*impact rating* A-3/P-3).

c) Ny bankfinansiering som gjorde det möjligt för BPF att bekräfta 11,6 miljarder euro i långfristiga bankkrediter i januari 2013, i synnerhet genom införandet av ett nytt syndikerat lån på 4,1 miljarder euro med en löptid på fem år, en förnyelse av majoriteten av de bilaterala kreditlimiterna, en förlängning av en revolverande kreditfacilitet på 1,2 miljarder euro i kapital med en löptid fram till januari 2016 och en samtidig förlängning av en kreditfacilitet på 1,8 miljarder euro fram till december 2015 (se skäl 31 för närmare uppgifter).

d) Utnyttjande av inlåning från och med 2013.

(28) Enligt de franska myndigheterna skulle betalningen av garantin ha fastställts så att den tillhandahålls till ett marknadspris i enlighet med de kriterier som framgår av gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ([4]) (nedan kallade *undsättnings- och omstruktureringsriktlinjerna*) och kommissionens tillkännagivande om tillämpningen av artiklarna 87 och 88 i EG-fördraget (numera artiklarna 107 och 108 i EUF-fördraget) på statligt stöd i form av garantier ([5]). I tillkännagivande om garantier föreskrivs att den totala finansiella kostnaden för det garanterade lånet, inklusive räntesatsen på lånet och garantiavgiften, ska jämföras med marknadspriset för ett motsvarande lån utan garanti, om det inte finns någon motsvarande garantiavgift på finansmarknaden som fungerar som riktmärke.

(29) De franska myndigheterna framhåller att staten, för att fastställa nivån på sin betalning, skulle ha fått handla enligt en *pari passu*-logik med de banker som deltar i *New Club Deal*, en överenskommelse mellan BPF och dess långivande banker. Av denna anledning har kostnaden för bankernas uppskattade risk beräknats efter den totala betalningen av likviditetslinorna i *New Deal Club*, som utformats i synnerhet för att beakta skillnaderna mellan ett likviditetsbidrag och en garanti. Betalningen för den statliga garantin har följaktligen fastställts till 260 räntepunkter.

(30) BPF har ställt ut obligationer i eget namn, för vilka det finns en andrahandsmarknad. Av tabell 2 framgår den genomsnittliga avkastningen från befintliga BPF-obligationer med en löptid på nästan tre år under en period på en månad innan stödåtgärden till koncernen tillkännagavs i massmedia ([6]). Avkastningen från en hypotetisk obligation med en löptid på exakt tre år har interpolerats på grundval av avkastningen från BPF-obligationer med en löptid på så nära tre år som möjligt vid varje givet datum. Slutligen visar tabell 2 även avkastningsnivåerna för statsobligationer med en löptid på tre år.

Tabell 2

Avkastning på andrahandsmarknaden

(%)

	Den 16.10.2012	Medianvärde den 16.9–16.10
Obligation som löper ut den 25 september 2015	5,04	5,52
Obligation som löper ut den 24 juni 2015	4,84	5,57
Obligation som löper ut den 25 februari 2016	5,37	6,23
Hypotetisk obligation med löptid på tre år (interpolerad avkastning)	5,09	5,54
Standardiserad statsobligation med löptid på tre år	0,34	0,39

(31) I slutet av december 2012 förhandlade BPF fram nya lån med ett antal banker, som gick med på att bevilja BPF följande:

a) Likvida medel i form av långfristiga lån till ett värde av 4 miljarder euro (nedan kallat *New Club Deal*).

b) Bilaterala kreditfaciliteter på upp till 4,6 miljarder euro.

c) En utvidgning av två reservlinjer (som inte bör utnyttjas) till ett belopp av 3 miljarder euro.

Bankernas totala åtagande uppgår följaktligen till 11,6 miljarder euro. Enligt de uppgifter som Frankrike tillhandahållit skulle en förutsättning för utnyttjandet av kreditfaciliteterna inom *New Club Deal* vara att det statliga stödet genomförs ([7]).

([4]) EUT C 244, 1.10.2004, s. 2.
([5]) EUT C 155, 20.6.2008, s. 10.
([6]) I massmedia rapporterades det om statens avsikt att genomföra åtgärden den 17 oktober 2012.
([7]) Enligt exemplen från den lista över lånevillkor *(Term sheet)* som Frankrike tillhandahöll den 7 januari 2013: *Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan* (antagande av planen inom skattelagstiftningen).

(32) Den 25 mars 2013 genomförde BPF en obligationsemission som täcks av en statlig garanti till ett belopp av 1,2 miljarder euro. Denna obligation, för vilken räntan uppgår till 0,625 %, uppvisar en avkastning på 0,664 %, dvs. en merkostnad på 24 räntepunkter i förhållande till den standardiserade statsobligationen på tre år.

(33) Kommissionen har kvantifierat stödinslaget i skäl 51 i undsättningsbeslutet till ett intervall på mellan 91,8 miljoner euro och det nominella värdet av de obligationer som ställts ut på 1,2 miljarder euro. De franska myndigheterna anger, på grundval av den metod som använts i undsättningsbeslutet, att de resultat som erhållits beträffande det stödinslag som ingår i åtgärden är följande:

Tabell 3

Beräkning av stödinslaget i garantiobligationerna

Interpolerade data avseende tre år Spread på 24 räntepunkter på staten	Spot	Medianvärde vad gäller obligationernas avkastning	
	16.10.2012	12.7–16.10	16.9–16.10
Standardiserad statsobligation på tre år	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Spread på staten uppskattad efter garantin	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Banque PSA:s räntesats efter garanti (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Kostnad för garanti (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Beräknad totalkostnad för garantiemissionerna (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Interpolerad avkastning från Banque PSA:s andrahandsmarknad på tre år	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Härlett belopp i form av statligt stöd (miljoner euro)	401	429	486

(*Källa*: BNP Paribas Global Markets, Datastream)

(34) De franska myndigheterna anser att kommissionen valt en särskilt ofördelaktig referensperiod vad gäller den historiska avkastningen från BPF:s emissioner. Perioden mellan den 12 juli 2012 och den 16 oktober 2012, dvs. från och med datumet för tillkännagivandet av PSA-koncernens svårigheter genom offentliggörandet av en omstruktureringsplan, skulle, enligt de franska myndigheterna, ge en bättre uppskattning av obligationens avkastning.

2.3.2 *STÖDET TILL PROJEKTET* ”50CO_2CARS”

(35) Den offentliga finansiering som Frankrike avser att bevilja projektet *50CO_2Cars* ingår i programmet ”framtidsinvesteringar” som infördes genom den ändrade finanslagen nr 2010-237 av den 9 mars 2010. Byrån för miljön och för energikontroll (*Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie*, ADEME,) är en av de aktörer ([8]) som har fått i uppdrag av staten att förvalta de krediter som avsätts för framtidsinvesteringar. Den totala budget som byrån för miljön och för energikontroll förfogar över uppgår till 2,65 miljarder euro.

(36) Bland framtidsinvesteringarna ingår projektet *50CO_2Cars* i åtgärden *framtidsbilen*, som syftar till att testa och främja teknik och upplägg som leder till mindre energiförbrukning och mindre växthusgasutsläpp. Inom ramen för denna åtgärd valdes olika teknikblock ut genom två uppmaningar till intresseanmälan.

a) Den nya familjen dieselmotorer med mycket hög energieffektivitet valdes tillsammans med DCT-växellådan ut inom ramen för uppmaningen till intresseanmälan *framdrivning och hjälputrustning till fordon med termisk motor* (nedan kallad *uppmaning till intresseanmälan nr 1*).

([8]) Se förteckningen över dessa aktörer i enlighet med beslutet genom artikel 8 i ovannämnda lag nr 2010-237 och dekret nr 2010-442 av den 3 maj 2010.

b) Elhybridtekniken valdes ut inom ramen för uppmaningen till intresseanmälan *framdrivning, hjälputrustning och system för lagring av reversibel energi till el- och hybridfordon* (nedan kallad *uppmaning till intresseanmälan nr 2*).

(37) Åtgärden *framtidens bil* omfattas i synnerhet av stödordningen SA.32466 (2011/X) ([9]), som undantas från anmälan i enlighet med den allmänna gruppundantagsförordningen ([10]).

(38) De franska myndigheterna tillhandahöll detaljerade uppgifter om innehållet i och formerna för den offentliga finansiering som var och en av de partner som deltar i projektet kommer att erhålla. Förutom för PSA:s ledande organ understiger de belopp i form av offentlig finansiering som är aktuella i samband med genomförandet av projektet *50CO_2Cars* de tröskelvärden för individuell anmälan som anges i artikel 6.1 e i den allmänna gruppundantagsförordningen för samtliga övriga partner (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON och IC2MP). I den mån den utgör statligt stöd enligt artikel 107 i EUF-fördraget ([11]) täcks denna offentliga finansiering följaktligen redan av den ovannämnda undantagna stödordningen SA.32466 (2011/X).

(39) I gengäld tillämpas den allmänna gruppundantagsförordningen i enlighet med artikel 1.6 c i denna inte på stöd till företag i svårigheter, en definition som PSA-koncernen utan tvekan uppfyller åtminstone sedan den 17 oktober 2012, det datum då de franska myndigheterna tillkännagav sin avsikt att bevilja PSA-koncernen en garanti. Det statliga stöd som enligt planerna ska beviljas PSA för att stödja projektet *50CO_2Cars* kan från denna tidpunkt varken längre omfattas av stödordningen SA 32466 (2011/X) eller vara föremål för en individuell anmälan på grundval av gemenskapens rambestämmelser för statligt stöd till forskning, utveckling och innovation ([12]) (nedan kallade *rambestämmelserna för FoUI*) ([13]).

(40) I syfte att förenkla hanteringen har kostnaderna för PSA:s verksamhet inom ramen för projektet *50CO_2Cars* klassificerats på samma sätt som för övriga partner, dvs. genom användning av de kategorier som anges i den allmänna gruppundantagsförordningen (vilka är identiska med kategorierna i rambestämmelserna för FoUI).

(41) PSA bedriver följaktligen kvalificerad verksamhet ([14]) i form av grundforskning, industriell forskning och experimentell utveckling för de stödberättigade kostnader som anges närmare i tabell 4.

Tabell 4

Kostnader för projektet *50CO_2Cars* per verksamhetsslag inom FoU (i tusentals euro)

Kostnader	Totala	Stödberättigade ([1])	Grundforskning	Industriell forskning	Experimentell utveckling
Uppmaning till intresseanmälan nr 1	[260–330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
Uppmaning till intresseanmälan nr 2	[50–110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Totalt	**[300–400]***	**304 593,48**	**1 328,79**	**175 567,54**	**127 697,15**

([1]) Kostnaderna för projektet *50CO_2 Cars* har anslagits till de FoU-kategorier som anges i artikel 31.5 i den allmänna gruppundantagsförordningen (vilka motsvarar kategorierna i punkt 5.1.4 i rambestämmelserna för FoUI).

(42) Det sammanlagda belopp på 85,9 miljoner euro som staten avser att bevilja PSA-koncernen som stöd inom denna del av omstruktureringsplanen kommer dels att ta formen av bidrag (24,5 miljoner euro) och dels av återbetalningspliktiga förskott (61,4 miljoner euro). Stöden täcker de stödberättigade kostnaderna för grundforskning till 100 %, för industriell forskningsverksamhet till 30 % och för experimentell utvecklingsverksamhet till 25 %.

([9]) EUT C 78, 11.3.2011, s. 33.
([10]) Kommissionens förordning (EG) nr 800/2008 av den 6 augusti 2008 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den gemensamma marknaden enligt artiklarna 87 och 88 i fördraget (allmän gruppundantagsförordning) (EUT L 214, 9.8.2008, s. 3).
([11]) När det gäller denna punkt framhåller kommissionen i synnerhet att offentlig finansiering av (icke-ekonomisk) verksamhet i form av oberoende forskning som bedrivs av forskningsorgan inte innehåller något inslag av statligt stöd.
([12]) EUT C 323, 30.12.2006, s. 1.
([13]) Se framför allt punkt 2.1 sista stycket i rambestämmelserna för FoUI: ”Stöd för FoUI till företag i svårigheter, enligt definitionen i gemenskapens riktlinjer för statligt stöd till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter omfattas inte av de här rambestämmelserna”.
([14]) I enlighet med definitionerna i artikel 30.1–3 i den allmänna gruppundantagsförordningen (vilka överensstämmer med definitionerna i artikel 2.2 e–g i rambestämmelserna för FoUI).

(43) När det gäller återbetalningspliktiga förskott specifikt, ska dessa uppdateras i enlighet med den referensränta som gällde i januari 2012, den tidpunkt då beslutet om att bevilja stödet fattades, närmare bestämt 3,07 % för Frankrike. De ska återbetalas av PSA enligt former som är specifika för de enskilda uppmaningarna till intresseanmälan.

(44) Beträffande den del av projektet som berör uppmaning till intresseanmälan nr 1 är följande tre former av hybridarkitektur möjliga, och dessa utvärderas parallellt: Vad gäller växellådan eDCT, vad gäller parallellhybrider och vad gäller parallellhybrider med frihjul. Återbetalningsplanen, som i slutändan kommer att vara avhängig den arkitektur som väljs i samband med ett av projektets riktmärkesbeslut, kommer att utformas på något att följande sätt:

a) Om man väljer hybridisering via växellådan eDCT kommer återbetalningen att utgå från två arbetsenheter:

— [10–20]* euro per dieselmotor med effekten 40/50 kW och 70 kW som tillverkas från och med det att [500 000–600 000]* enheter har tillverkats, så att denna del av förskottet kommer att återbetalas fullt ut inom fyra år, enligt uppdaterat pengavärde, på grundval av det förväntade produktionsscenariot. Efter återbetalning till 100 % av det uppdaterade beloppet kommer PSA-koncernen att fortsätta att betala ett begränsat belopp på [3–6] euro per tillverkad motor under [1–3] år.

— [30–40]* euro per eDCT-växellåda som tillverkas från och med det att [50 000–60 000]* enheter har tillverkats, så att denna del av förskottet kommer att återbetalas fullt ut inom fem år, enligt uppdaterat pengavärde, på grundval av det förväntade produktionsscenariot. Efter återbetalning till 100 % av det uppdaterade beloppet kommer PSA-koncernen att fortsätta att betala ett begränsat belopp på [5–10]* euro per tillverkad eDCT-växellåda.

b) Om man väljer parallellhybrider kommer återbetalningen att som enda arbetsenhet ha den dieselmotor med effektalternativen 40/50 kW och 70 kW, för vilken PSA kommer att betala [10–20]*euro per tillverkad enhet från och med det att [500 000–600 000]* enheter har tillverkats, till dess att återbetalningen av det uppdaterade beloppet har slutförts (omkring [0–5]*år enligt det förväntade scenariot), dvs. [5–10]* euro per enhet.

c) Om man väljer parallellhybrider med frihjul kommer återbetalningen likaledes att beräknas utifrån en arbetsenhet som utgörs av dieselmotorn med effektalternativen 40/50 kW och 70 kW: PSA kommer att betala [20–30]* euro per tillverkad enhet från och med det att [500 000–600 000]* enheter har tillverkats till dess att återbetalningen av det uppdaterade beloppet har slutförts (omkring [0–5]*år enligt det förväntade scenariot), dvs. [5–10]* euro per enhet.

(45) Vad gäller den del av projektet som berör uppmaning till intresseanmälan nr 2 kommer återbetalningen att utgå från arbetsenheten elektrisk framdrivning: PSA kommer att återbetala [20–30]* euro per tillverkad enhet från och med det att [500 000–600 000]* enheter har tillverkats till dess att återbetalningen av det uppdaterade beloppet har slutförts (omkring [0–5]*år enligt det förväntade scenariot), dvs. [5–10]*euro per enhet.

(46) De franska myndigheterna anser att dessa former möjliggör en återbetalning av förskottet i uppdaterat penningvärde enligt ett för projektet gynnsamt slutscenario som grundar sig på försiktiga och rimliga hypoteser, och i händelse av ett partiellt misslyckande kommer återbetalningen att ske proportionellt i förhållande till i vilken grad projektet varit framgångsrikt.

2.4 *PSA-KONCERNENS OMSTRUKTURERINGSPLAN*

(47) Omstruktureringsplanen följer på de kostnadsminskningsåtgärder som lades fram den 26 oktober 2011 (en minskning av kostnaderna med 800 miljoner euro, vilket innebar en nedskärning med 2 500 arbetstillfällen i Europa) och den 15 februari 2012 (kompletterande åtgärder på upp till 200 miljoner euro).

(48) Omstruktureringsplanen omfattar följande tre typer av åtgärder: industriell omstrukturering, minskning av koncernens administration och genomförande av FoU-projektet *50CO_2Cars*. Även om PSA-koncernen bedriver verksamhet inom många länder världen över berör omstruktureringsåtgärderna i första hand Frankrike, där huvuddelen av koncernens produktionsresurser är förlagda.

2.4.1 OMSTRUKTURERINGSÅTGÄRDER INOM DELEN FÖR INDUSTRIPRODUKTION

(49) De huvudsakliga åtgärderna berör följande anläggningar i Frankrike: stängning av fabriken i Aulnay och en betydande kapacitetsminskning vid fabriken i Rennes i form av en nedskärning med 4 400 arbetstillfällen. Dessa båda åtgärder ingår i den övergripande ramen för optimering av PSA:s produktionsanläggningar.

(50) Mot bakgrund av sin traditionella inriktning på segmentet stadsfordon/fordon avsedda för flera ändamål (nedan kallat *segment B*) har PSA tillgång till omfattande produktionskapacitet inom segment B: i Frankrike (Aulnay, Poissy och Mulhouse), i Spanien (Madrid) och i Slovakien (Trnava). Trots de anpassningsåtgärder som vidtagits sedan början av 2000-talet (stängning av fabriken i Ryton [Förenade kungariket] 2006 och kapacitetsminskning i Aulnay 2008) har PSA:s produktionskapacitet inom segment B förblivit alltför stor. Stängningen av Aulnay kommer att innebära en minskning med 155 000 tillverkade bilar per år av modellerna 208, C3 och DS3 jämfört med organisationen under 2012, vilket motsvarar en minskning av den maximala kapaciteten med 232 000 bilar per år och en koncentration av produktionen inom segment B till anläggningarna i Poissy, Mulhouse och Trnava. Enligt de franska myndigheterna kommer denna åtgärd att varaktigt minska kapaciteten inom segment B och leda till en betydande besparing i fråga om de fasta utgifterna inom koncernens verksamhetsområde (uppskattningsvis [100–200]* miljoner euro per år).

(51) Anläggningen i Rennes används för närvarande för tillverkningen av fordon i segmenten D och E ([15]). Den berörs av en oavbruten efterfrågeminskning, i synnerhet vad gäller sedanmodellerna inom segment D. Övergången från 2,5 arbetslag till 2 arbetslag, avskaffandet av ett nattarbetslag och en minimerad produktionslinje kommer enligt de franska myndigheterna att göra det möjligt att begränsa produktionen till enbart Peugeot 508 (sedan och kombi) och Citroën C5 (sedan och kombi).

(52) FoU-verksamheten kommer också att storleksanpassas efter nedgången (med 10 %), varvid arbetslagens uppgift vid anläggningen kommer att begränsas till underhåll (utvecklingsuppgifterna till förmån för koncernens övergripande verksamhet avskaffas).

(53) PSA hoppas därigenom förbättra effektiviteten vid sin europeiska del, i synnerhet genom ett bättre utnyttjande av den installerade kapaciteten och en ökad specialisering vid anläggningarna, där produktionen kommer att ske inom ett eller högst två segment. Målet med denna omorganisering är att minska den genomsnittliga tillverkningskostnaden för varje fordon med omkring [200–300]* till [200–300]* euro.

2.4.2 ÅTGÄRDER SOM BERÖR PSA-KONCERNENS ADMINISTRATION

(54) PSA-koncernen planerar en omorganisation av de administrativa avdelningarna och av hela sin ledning. Denna omorganisation kommer att innebära en sammanlagd personalminskning motsvarande 3 586 tjänster.

(55) Parallellt med och tack vare omstruktureringsåtgärderna har PSA tillkännagett en besparingsplan på 1 miljard euro, som omfattar såväl inköp (400 miljoner euro) som fasta utgifter (600 miljoner euro) och en rad åtgärder avseende industriell verksamhet, FoU och allmänna utgifter och som kommer att kunna genomföras i synnerhet tack vare pakten med GM.

2.4.3 *FOU-PROJEKTET* $50CO_2$CARS

(56) Inom ramen för sin industriella omstrukturering planerar PSA-koncernen dessutom att utveckla ny hybridiseringsteknik som, enligt de franska myndigheterna, kommer att bidra till återställandet av lönsamheten. Om det blir framgångsrikt kommer detta FoU-projekt att göra det möjligt för PSA-koncernen att kontrollera den storskaliga produktionen av dieselhybridfordon inom segment B (vikt mellan 900 kg och 1,3 ton) och därigenom diversifiera sin produktion inom ett vinstgivande verksamhetssegment. Dieselmotorer har en särställning bland europeiska konsumenter, men i fortsättningen skulle de viktigaste komponenterna ([16]) i hybridiseringssystemet kunna anpassas till bensinmotorgrundplattor med motsvarande effekt, som är avsatta för världsmarknaden.

(57) Detta FoU-projekt, som går under benämningen *$50CO_2$Cars*, omfattar utformning och produktion av en (icke-uppladdningsbar) hybridframdrivning till segment B, genom vilken det blir möjligt att på sikt begränsa koldioxidutsläppen till 50 g/km för dessa fordon och till att, i förlängningen, få koldioxidutsläppen från familjefordonen (segment C) att ligga runt 65 g koldioxid/km. Projektet syftar till att göra denna teknik ekonomiskt tillgänglig för så många som möjligt.

([15]) Segmenten D och E motsvarar fordon av typerna ”familjebilar”, ”landsvägsbilar”, ”minibussar” och ”terrängfordon”, vilkas genomsnittliga längd i Europa varierar mellan 4,40 m och 5 m. Peugeotmodellerna 508 sedan, 508 SW, 807, 4007 och Citroënmodellerna C5 sedan, C5 kombi, DS5, C8, C-Crosser samt C6 ingår i detta segment.

([16]) Lagringsenheten, den elektriska effektmaskinen och dess kontrollelektronik samt den spänningsomvandlare som ger tillgång till ett dubbelspänningsnät.

(58) Ur teknisk synpunkt kommer en ny familj dieselmotorer med hög energieffektivitet genom projektet att förenas med en växellåda med dubbel motoriserad koppling som är kompatibel med hybridiseringen (”DCT”) och en billig elektrisk hybridiseringsteknik.

(59) PSA kommer att vara ledande inom det FoU-konsortium som kommer att verka för att genomföra projektet *50CO_2Cars*.

(60) Detta konsortium kommer dessutom att bestå av partner från industrin och den akademiska världen: fem stora företag (Delphi, Mann & Hummel, Valeo och Rhodia), ett företag ur kategorin små och medelstora företag (CTI), en sammanslutning (IRMA) och fyra forskningsorgan (IFPEN, LACCO, IRCELYON och IC2MP).

2.4.4 PSA-KONCERNENS AFFÄRSPLAN

(61) PSA-koncernens affärsplan omfattar perioden 2013–2017. De franska myndigheterna har preciserat att koncernens rörelseresultat, enligt mellanscenariot, kommer att vara positivt från och med 2014, med [1 200–2 000]* miljoner euro, dvs. [1–5]* % av omsättningen. Lönsamhetsförbättringen kommer framför allt att uppstå genom interna åtgärder som ingår i omstruktureringsplanen. Den grundar sig å ena sidan på en betydande minskning av produktionskostnaderna och en förbättring av likviditeten och å andra sidan på en hypotes om geografisk omläggning av PSA-koncernens verksamhet. Målet är att 2015 ska 50 % av koncernens försäljning ske utanför EU, varigenom tillväxtmöjligheterna i dessa delar av världen (i synnerhet Kina, Brasilien osv.) tillvaratas.

(62) De franska myndigheterna har översänt PSA-koncernens affärsplan fram till 2017. Planen utgår från hypoteser om den europeiska marknadens storlek och PSA:s marknadsandelar. Dessa hypoteser speglar de uppskattningar som tillhandahållits av institutet *IHS Global Insight*.

(63) Vad gäller den europeiska marknadens storlek kan man enligt de franska myndigheterna förvänta sig en tillbakagång med 2,2 % under 2013, medan marknaden i gengäld förväntas växa med 6 % per år under 2014 och 2015, och med 3 % per år under 2016 och 2017. PSA:s marknadsandelar skulle komma att uppgå till [12–15]* % 2013, [13–16]* % 2014 och [11–15]* % 2015, 2016 och 2017.

(64) I affärsplanen tas flera scenarier i beaktande. I *mellanscenariot* kommer PSA-koncernens rörelseresultat att vara positivt från och med 2014, med [1 200–2 000]* miljarder euro, dvs. [1–5]* % av koncernens omsättning. Rörelseresultat skulle uppgå till [3 000–3 800] miljarder euro 2017, dvs. [2–6]* % av PSA:s omsättning. Enligt de franska myndigheterna skulle en sådan lönsamhetsnivå göra det möjligt för PSA-koncernen att uppnå en tillräcklig kreditvärdighet för att säkerställa sin återfinansiering på egen hand på marknaderna. En förbättrad kreditvärdighet för koncernen skulle automatiskt påverka BPF:s kreditvärdighet.

(65) Alternativa scenarier har också beaktats. I ett *ogynnsamt* scenario skulle PSA-koncernens försäljning minska (i förhållande till mellanscenariot) med ytterligare 100 000 fordon per år i Europa från och med 2013. I ett *gynnsamt* scenario skulle PSA-koncernens försäljning i Europa däremot öka med omkring 100 000 fordon per år från och med 2013. Enligt den affärsplan som lagts fram skulle rörelseresultatet för PSA-koncernen som helhet, också enligt det ogynnsamma scenariot, vara positivt från och med 2014 (i storleksordningen [1–5]* % av PSA-koncernens omsättning) och uppnå [2–6]* % 2017. Det bör likväl framhållas att PSA-koncernens prognoser utgår från en stark ökning av omsättningen utanför Europa, dvs. på tillväxtmarknaderna. Denna hypotes förklarar varför PSA-koncernen, trots de pessimistiska prognoserna avseende den europeiska marknaden, förväntar sig en ökad försäljning: Dess mål är att 50 % av försäljningen ska ske utanför Europa 2015.

(66) När det gäller utvecklingen av PSA-koncernens produktionskapacitet har de franska myndigheterna tagit fram två tabeller som visar Harbour-utnyttjandegraden ([17]) vid varje fabrik, före och efter omstruktureringen av koncernen. Med undantag för Poissy-fabriken förblir denna utnyttjandegrad oförändrad. De franska myndigheterna har preciserat att lönsamheten vid de enskilda anläggningarna inte kan mätas fristående från PSA-koncernens lönsamhet. Tvärtom borde PSA-koncernens bilrelaterade verksamhet granskas som en helhet med avseende på varje enskilt marknadssegment. De franska myndigheterna hävdar också att det vid varje anläggning finns en uppsättning fordon som potentiellt kan produceras. Om vissa anläggningar har högre utnyttjandegrad och andra lägre beror detta i allmänhet på kända variationer och mönster med anknytning till produkternas livscykel.

([17]) ”*Harbour-kapaciteten*” motsvarar den standard som används inom branschen. Utgångspunkten är att två arbetslag arbetar 8 timmar om dagen, 235 dagar om året vid varje fabrik. Harbour-utnyttjandegraden visar den mängd fordon som faktiskt tillverkas vid den enskilda fabriken i förhållande till Harbour-kapaciteten.

Tabell 5

Prognos för PSA-koncernens omsättning i tre olika scenarier (i miljoner euro)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Mellanscenario	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]
Ogynnsamt scenario (100 000 färre fordon per år)	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]
Gynnsamt scenario (100 000 fler fordon per år)	[57 000–62 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]	[65 000–70 000]

Tabell 6

Prognos för bildivisionens omsättning i tre olika scenarier (i miljoner euro)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Mellanscenario	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]
Ogynnsamt scenario (100 000 färre fordon per år)	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]
Gynnsamt scenario (100 000 fler fordon per år)	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]

2.4.5 DE KOMPENSATIONSÅTGÄRDER SOM URSPRUNGLIGEN LADES FRAM AV DE FRANSKA MYNDIGHETERNA

(67) PSA-koncernen har tillkännagett omstruktureringsåtgärder som kommer att minska koncernens produktionskapacitet och marknadsnärvaro, i synnerhet stängningen av fabriken i Aulnay (med 3 000 anställda) samt den betydande kapacitetsminskningen vid fabriken i Rennes i form av en personalnedskärning med omkring 1 400 tjänster. Likaledes håller en inkomstbringande avyttring av tillgångar på att genomföras eller har redan genomförts, i synnerhet genom öppnandet av GEFCO för kapital, avyttringen av vissa fastighetstillgångar och av biluthyrningsföretaget Citer. PSA-koncernen har även tillkännagett en minskning av sina investeringsutgifter, vilket kommer att begränsa koncernens produktionskapacitet till en nivå som understiger den nivå som ursprungligen planerades innan svårigheterna tog vid.

(68) Dessutom har de franska myndigheterna föreslagit följande kompensationsåtgärder:

— En ytterligare minskning av kapitalutgifterna (2.4.5.1).

— Överlåtelse av produktionskapacitet vid Sevelnord-fabriken till en konkurrent (2.4.5.2).

— Avbruten utveckling och produktion av plug-in-hybridtekniken (2.4.5.3).

— Fastställande av en högsta penetrationsnivå för BPF (2.4.5.4).

Dessa åtgärder kompletterar de omstruktureringsåtgärder som planerats inom ramen för den ursprungliga planen på medellång sikt ([18]) från 2012.

2.4.5.1 ***Ytterligare minskningar av PSA-koncernens investeringar***

(69) De ytterligare minskningarna (i förhållande till den ursprungliga planen på medellång sikt från 2012) av kapitalutgifterna planeras uppgå till 300 miljoner euro under 2013 och till 500 miljoner euro per år under 2014 och 2015. Planen för 2013–2015 (kapitalutgifter och FoU) har därigenom minskats från 9,9 miljarder euro till 8,6 miljarder euro, dvs. en sänkning med 13 % mellan de två planerna. Detta belopp innebär en nedskärning med 27 % i förhållande till genomsnittet 2011–2012.

([18]) Planen på medellång sikt är det dokument som används av PSA-koncernens finansiella ledning för att lägga fram prognoser för koncernens resultat under de kommande åren.

(70) PSA:s investeringar kommer på så vis att minskas från 3,3 miljarder euro per år till 2,86 miljarder euro per år i genomsnitt. Denna minskning med 1,3 miljarder euro kommer huvudsakligen (till mer än 80 %) att beröra koncernens bilrelaterade verksamhet i Europa.

(71) Enligt de franska myndigheterna kommer minskningen av kapitalutgifterna i hög grad att undergräva PSA-koncernens kapacitet att vara konkurrenskraftig på marknaden. Den ytterligare minskningen av vissa FoU-investeringar och av kapitalutgifterna kommer dessutom att få andra negativa konsekvenser av betydande omfattning för PSA. I synnerhet kommer PSA-koncernen att drabbas allvarligt när det gäller

a) att kunna möta förväntningarna hos vissa kundgrupper som berörs särskilt mycket av produktsortiment-seffekten och av den teknik som PSA-koncernen kommer att sluta att utveckla,

b) att kunna reagera på konkurrenternas utveckling,

c) att på egen hand kunna ta fram attraktiv teknik som koncernen kommer att bli tvungen att köpa från konkurrenterna till skada för sina marginaler,

d) att kunna dra nytta av vissa skatteincitament, såsom skatteincitament avseende koldioxid etc.

(72) Denna minskning kommer framför allt att ta sig uttryck genom följande:

— Ett produktionsstopp i fråga om modellen Citroën C6 den 31 december 2012 och modellen Peugeot 607 (segment E) kommer inte att uppdateras (a).

— Ett tidigarelagt stopp med två år, från 2015, i fråga om fordonen Bipper/Nemo och fordonen (segment B LCV) kommer inte att uppdateras (b).

— Dieselmotorerna på över 2 liter (segment D) kommer att överges (c).

(a) **Ett produktionsstopp i fråga om modellerna Citroën 6 – Peugeot 607**

(73) Denna kompensationsåtgärd omfattar följande två aspekter beträffande segment E i sin helhet:

— Ett stopp för Citroën C6, vilket ursprungligen planerades till 2016, från och med 2013.

— Citroën C6/Peugeot 607 kommer inte att uppdateras.

(74) Enbart vad gäller den första aspekten bedömer PSA-koncernen att den berör 3 000 fordon (dvs. 1 000 fordon per år), dvs. en förlorad omsättning på 90 miljoner euro under tre år. C6 tillhör segment E, ett *lyxbilssegment*. Enligt PSA-koncernens interna bedömningar skulle detta segment stå för 5,7 % av den europeiska bilmarknaden 2013.

(75) Enligt de franska myndigheterna innebär en utebliven uppdatering av koncernens lyxbilar en betydande minskning av marknadstäckningen. På grundval av den sistnämnda Peugeotmodellen (607) uppgick de potentiella volymerna till omkring 20 000 fordon per år, dvs. en förlorad omsättning på omkring 500 miljoner euro. På grundval av den sistnämnda Citroënmodellen (C6) uppgick de potentiella produktionsvolymerna till omkring 7 000 fordon per år, dvs. en förlorad omsättning på omkring 200 miljoner euro.

(76) Åtagandet om att inte förnya modellerna Citroën C6/Peugeot 607 avser perioden 2016–2018. PSA-koncernen beräknar att denna del av åtgärden berör 40 500 fordon, dvs. en omsättning på 1,05 miljarder euro. Dessutom skulle den uteblivna uppdateringen av dessa modeller göra det möjligt för PSA att avstå från de tillhörande investeringarna från och med 2013 (då den normala utvecklingstiden för ett nytt fordon i allmänhet är tre år).

(77) Enligt de franska myndigheterna skulle denna kompensationsåtgärd indirekt ha en i mycket negativ inverkan på anseendet för PSA-koncernens märken. Denna frånvaro av modeller inom segment E (och/eller av tillräckligt effektstarka motorer) skulle exempelvis göra det omöjligt att delta i vissa upphandlingar. Dessutom skulle det, om PSA-koncernen på detta sätt avstod från segment E, även innebära en nedgång i fråga om besök av privatpersoner med intresse av utbudet i lyxbilssegmentet hos PSA-koncernens nät av återförsäljare, vilket skulle skada klasshöjningen av koncernens märken, inbegripet inom segment B (DS-linjen). PSA-koncernen uppskattar denna negativa konsekvens i fråga om upphandlingar av fordonsflottor till 2 000 fordon per år, vilket motsvarar en årlig förlorad omsättning på 30 miljoner euro, dvs. sammanlagt 180 miljoner euro för 12 000 fordon.

(78) På ett övergripande plan uppskattar PSA konsekvenserna av denna kompensationsåtgärd till en förlorad omsättning på 1,32 miljarder euro.

(b) **Stopp och utebliven uppdatering vad gäller modellen Bipper/Nemo**

(79) Bipper/Nemo är ett nyttofordon som saluförs under två olika namn. Den föreslagna åtgärden innehåller följande två aspekter:

— Att man avstår från att uppdatera (dvs. från att lansera en ny generation av) fordonen Bipper/Nemo från och med 2017, vilket enligt uppskattningarna skulle innebära en förlorad omsättning för PSA på 1 miljard euro.

— Att man tidigarelägger den stoppade produktionen av Bipper/Nemo till 2015 i stället för 2017 som inledningsvis planerades, vilket enligt uppskattningarna skulle innebära en förlorad omsättning för PSA på 560 miljoner euro.

(80) Under 2012 sålde PSA 35 650 Bipper/Nemo (16 678 Bipper i personbilsutförande och som nyttofordon samt 18 972 Nemo [personbil och nyttofordon i ett]) till en genomsnittlig omsättning per enhet på 8 950 euro, dvs. en sammanlagd omsättning på 319 miljoner euro per år.

(81) Modellerna Bipper/Nemo som nyttofordon ingår i segment B LCV ([19]): Under 2012 stod detta segment för 3,7 % av den europeiska marknaden för lätta nyttofordon, och PSA:s andel av segmentet uppgick till 49 %. Under 2012 saluförde PSA-koncernen 26 674 Nemo/Bipper-nyttofordon på en marknad som uppgick till 54 514 enheter. Under 2012 sålde PSA-koncernen 8 976 exemplar av personbilsversionen (vilket utgör en marknadsandel på 10 %).

(82) Enligt de franska myndigheterna skulle saluföringen av dessa fordon inte ha gett upphov till nettovinster under fordonens livstid, framför allt på grund av att modeller i början av sin livstid inte omedelbart är lönsamma. Dessa fordon skulle alltså inte bli lönsamma förrän i senare generationer.

(83) PSA-koncernen uppskattar konsekvenserna av denna kompensationsåtgärd till en förlorad omsättning på 1,56 miljarder euro.

(c) **Dieselmotorer på över 2 liter**

(84) Detta förslag till kompensationsåtgärd syftar till att man ska avstå från att tillverka motorer på över 2 liter med hänsyn tagen till standarden EURO 6. Enligt de franska myndigheterna har PSA-koncernen tillgång till industriella resurser för att tillverka sådana motorer, i synnerhet EURO 6-versionen av motorn DW12. Till skillnad från sina konkurrenter har PSA inte tillgång till bensinmotorer på över 2 liter (dess största bensinmotor är en turbomotor på 1,6 liter). Denna åtgärd skulle alltså alldeles särskilt drabba segment D.

(85) PSA-koncernens försäljning av personbilar inom segment D uppgick till 1 % av den europeiska marknaden 2012 (närmare bestämt 150 000 fordon). Antalet personbilar från PSA-koncernen med en motor på över 2 liter uppnådde som mest 30 000 fordon under de bästa åren. PSA-koncernen har i sina bedömningar av åtgärdens konsekvenser valt siffran 10 000 fordon per år, vilket motsvarar omkring 20 % av segment D.

(86) På grundval av registreringsuppgifterna för 2011 och 2012 avseende personbilar med en dieselmotor på över 2 liter gör PSA bedömningen att utvecklingen av ett utbud av dieselhybridpersonbilar av *plug-in*-typ skulle ha fått antalet fordon med en motor vars cylindervolym överstiger 2 liter (eller motsvarande effekt) att stiga till 30 000–40 000 enheter för PSA-koncernen. Enligt de franska myndigheterna skulle denna åtgärd motsvara 10 000 bilar per år, vilket motsvarar en förlorad omsättning på 200 miljoner euro per år.

2.4.5.2 ***Överlåtelse av produktionskapacitet vid Sevelnord-fabriken till en konkurrent***

(87) Inom ramen för denna åtgärd skulle PSA överlåta kapacitet vid Sevelnord-fabriken till Toyota. Sevelnord-anläggningen startades upp 1988 inom ramen för en utvidgning av verksamheten hos Société Européenne de Véhicules Légers (*Sevel*), under gemensam ledning (*samriskföretag*) med Fiat-koncernen. Under 2011 hade denna fabrik 2 700 anställda och det antal fordon som tillverkades per dag vid fabriken uppgick till i genomsnitt 420 (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). Sammanlagt tillverkades 94 843 fordon vid fabriken 2011.

([19]) Förkortning för "*Light Commercial Vehicles*" (lätta nyttofordon) på engelska.

(88) Då Fiat önskade lämna partnerskapet med PSA-koncernen gällande Sevelnord-anläggningen ingick PSA ett samarbetsavtal med Toyota, i enlighet med vilket PSA-koncernen skulle tillverka lätta nyttofordon som Toyota skulle få saluföra under sitt eget märke i Europa. Därigenom skulle Toyota kunna skapa ett betydande kundunderlag till lägre kostnad.

(89) I enlighet med detta avtal kommer PSA-koncernen under ett inledande skede (från och med andra kvartalet 2013) att leverera lätta nyttofordon från sitt befintliga modellutbud i form av Peugeot Expert och Citroën Jumpy (bud ”G9”). Vidare föreskriver avtalet dessutom ett samarbete kring nästa generation fordon som PSA-koncernen ska tillverka (bud ”K0”).

(90) Enligt de franska myndigheterna gör PSA bedömningen att koncernen, utan överenskommelsen med Toyota, hade kunnat säkerställa lönsamheten beträffande sin verksamhet avseende lätta nyttofordon på egen hand. Avtalet med Toyota skulle alltså inte vara nödvändigt för att säkerställa fortsatt verksamhet vid anläggningen i fråga.

(91) De franska myndigheterna preciserar att denna åtgärd bidrar till att begränsa PSA-koncernens närvaro på marknaden till direkt fördel för konkurrenterna under förutsättning av följande:

a) PSA-koncernen skulle överlåta närmare 30 % av sin produktionskapacitet vid Sevelnord-anläggningen till Toyota.

b) Detta avtal skulle göra det möjligt för en viktig konkurrent, Toyota, att ta sig in på en marknad där företaget dittills inte funnits liksom att bredda sitt modellprogram i fråga om nyttofordon.

c) Genom avtalet erhåller Toyota en direkt och otvivelaktig konkurrensfördel genom att företaget kan lägga beslag på en väsentlig del av den fordonsmarginal som är föremål för avtalet samt attrahera och bygga upp varaktiga band med kunder på en marknad där företaget inte finns.

d) Denna åtgärd berör en av de marknader där PSA-koncernen har en särskilt stark ställning (21 % i Europa 2011).

(92) I fråga om omsättning bedöms konsekvenserna av denna åtgärd uppgå till ett värde av 443 miljoner euro.

2.4.5.3 ***Avbruten utveckling och produktion av plug-in-hybridtekniken***

(93) PSA-koncernen skulle komma att minska sin marknadsnärvaro genom att avsluta det avtal som ingicks med BMW den 25 oktober 2011 om att utveckla ett samriskföretag med inriktning på utveckling och produktion av en teknik för hybrid- och elfordon.

(94) Samriskföretaget utvecklade och tillverkade samtliga elektriska komponenter som är nödvändiga för en elektrisk framdrivning. PSA-koncernen och BMW har investerat mer än 100 miljoner euro i projektet, där mer än 400 medarbetare var sysselsatta vid FoU-centret i München i slutet av 2011. En upplösning av detta samriskföretag skulle innebära att PSA-koncernen drog sig tillbaka från det så kallade plug-in-segmentet för hybridfordon, genom upphävande av samarbetsavtalet med BMW (segment C).

(95) Enligt de franska myndigheterna skulle PSA-koncernen genom att lösa upp samriskföretaget oåterkalleligen dra sig tillbaka från ett segment som man betraktar som lönsamt och avstå från tillträde till omkring 6 % av marknaden fram till 2016. PSA-koncernen skulle dessutom gå miste om ett avtal som är värdefullt för märkets anseende, med anknytning till dess ställning som partner till BMW.

(96) PSA-koncernens tillbakadragande från samriskföretaget med BMW skulle få följande två konsekvenser:

a) Till att börja med skulle tillkännagivandet av att man överger plug-in-hybridtekniken skada koncernens anseende inom segmentet och därför, från och med 2013, påverka försäljningen av PSA-koncernens dieselhybrider. PSA-koncernen uppskattar denna påverkan (på grundval av 10 % av volymerna) till 3 000 fordon per år, dvs. en förlorad omsättning på 60 miljoner euro per år.

b) I andra hand skulle den stoppade utvecklingen av plug-in-hybridtekniken, som enligt planerna skulle lanseras 2016, innebära en genomsnittlig minskning med 20 000 fordon under tre år, dvs. en förlorad omsättning på i genomsnitt 400 miljoner euro per år.

(97) Sammantaget uppskattar PSA-koncernen konsekvenserna av denna åtgärd till ett värde av 1,56 miljarder euro i fråga om omsättning.

2.4.5.4 ***Åtagande om en högsta penetrationsnivå för BPF***

(98) De franska myndigheterna planerar att göra ett åtagande avseende en högsta penetrationsnivå ([20]). Enligt de franska myndigheterna skulle denna nivå ha ökat mycket tydligt under de senaste åren, såväl hos BPF som hos konkurrenterna – vad gäller BPF från 27,5 % 2009 till 29,8 % 2012 och vad gäller RCI Banque SA ([21]) från 30,0 % till 35,0 % under samma period, i enlighet med vad som framgår av tabell 6 nedan.

(99) De franska myndigheterna planerar att göra detta åtagande i synnerhet för att de anser att kontrollen av penetrationsnivån är enkel och går att följa upp genom offentliga källor.

(100) Det planerade åtagandet skulle anta olika former för å ena sidan 2013 och å andra sidan 2014 och 2015. Vad gäller 2013 skulle det föreslås att man inte i något av de europeiska länder (inom området G10 ([22])) där BPF har verksamhet ska överskrida nivån H2 2012, ökad med en flexibilitetsnivå på +1 punkt penetration.

(101) Vad gäller efterföljande perioder anser de franska myndigheterna att den snabba utvecklingen inom sektorn tvingar fram en planering av hur BPF:s åtagande ska variera utifrån denna utveckling. Följaktligen föreslås att den penetrationsnivå som genomförs avseende BPF för år *n–1* ska få utvecklas genom fastställandet av en högsta penetrationsnivå för år *n* beträffande variationerna hos år *n–1* vad gäller denna nivå hos BPF:s europeiska konkurrenter. Detta skulle göra det möjligt att förhindra att BPF blir avskuret från inneboende tendenser i sin konkurrensmiljö.

(102) Från och med den 31 december 2013 skulle på så vis åtagandet avseende BPF:s högsta penetrationsnivå i G10-området för ett år *n* vara likvärdigt med den nivå för BPF som genomfördes inom samma område för år *n–1*, justerat utifrån variationen i penetrationsnivå för jämförbara enheter för år *n–1*, varvid det preciseras att denna justering inte får leda till en minskning av BPF:s penetrationsnivå under en miniminivå. De jämförbara enheter som föreslås här skulle vara segmentet *Västeuropa* hos RDI Banque SA och segmentet *Europa* hos Volkswagen Financial Services (VWFS). I syfte att skydda sig mot slumpmässig utveckling hos konkurrenterna och beakta en penetrationsnivå för BPF som för närvarande är lägre än konkurrenternas skulle en bottennivå för penetrationsnivån likväl komma att fastställas för den högsta penetrationsnivån på 32,4 %, motsvarande den penetrationsnivå som konstaterades för G10 under det andra halvåret 2012.

Tabell 7

BPF:s penetrationsnivå per land och per geografiskt storområde vad gäller nya fordon (i procent)

	Taknivå H2 2012*	Flexibilitetsnivå	Föreslagen högsta nivå*
Tyskland	[…]	+ 1,0	[…]
Österrike	[…]	+ 1,0	[…]
Belgien	[…]	+ 1,0	[…]
Italien	[…]	+ 1,0	[…]
Spanien	[…]	+ 1,0	[…]
Nederländerna	[…]	+ 1,0	[…]
Portugal	[…]	+ 1,0	[…]
Schweiz	[…]	+ 1,0	[…]
Frankrike	[…]	+ 1,0	[…]
Förenade kungariket	[…]	+ 1,0	[…]

([20]) Det rör sig om den kvot som räknats fram utifrån den fordonsförsäljning som finansieras genom lån från BPF-banken i förhållande till PSA-koncernens samlade försäljning.

([21]) RCI Banque SA är ett dotterbolag som ägs till 100 % av Renault SAS. RCI Banque ombesörjer finansieringen av försäljningen av Renaultkoncernens och Nissankoncernens märken.

([22]) Belgien, Frankrike, Italien, Nederländerna, Portugal, Schweiz, Spanien, Förenade kungariket, Tyskland, Österrike

	Taknivå H2 2012*	Flexibilitetsnivå	Föreslagen högsta nivå*
G5 sammantaget ([1])	33,3	+ 1,0	34,3
M5 sammantaget ([2])	27,3	+ 1,0	28,3
G10 sammantaget ([3])	32,4	+ 1,0	33,4

([1]) G5 sammantaget omfattar följande länder: Frankrike, Italien, Spanien, Förenade kungariket och Tyskland.
([2]) M5 sammantaget omfattar följande länder: Belgien, Nederländerna, Portugal, Schweiz och Österrike.
([3]) G10 sammantaget omfattar de tio länder som anges i tabell 6.

2.4.6 UPPSKATTNING AV OMSTRUKTURERINGSKOSTNADERNA OCH FINANSIERINGEN AV DESSA

(103) Omstruktureringskostnaderna uppgår uppskattningsvis till 1 708,9 miljoner euro. De omfattar följande planerade åtgärder: Produktionsstoppet 2014 i Aulnay där 3 000 personer är anställda, omläggningen av produktionen i Parisregionen till Poissy och moderniseringen av anläggningen i Aulnay. Kostnaderna uppskattas till [400–500]* miljoner euro under perioden 2012–2017. Kostnaderna för anpassning av industriapparaten vid anläggningen i Rennes, som kommer att innebära en personalomställning med 1 400 tjänster bland de sammanlagt 5 600 anställda, uppskattas till [100–200]* miljoner euro under perioden 2012–2017. Anpassningen av PSA-koncernens struktur genom planerna GPEC 1 och 2 (framförhållning i fråga om arbetstillfällen och kompetens [*Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences*]) kommer att ge upphov till sammanlagda kostnader som uppskattas till [500–600]* miljoner euro 2012 och 2013. Det bör framhållas att planerna GPEC 1 och 2 inte sammanfaller med kostnaderna för omstruktureringen vid anläggningarna i Aulnay och Rennes. Kostnaderna för andra åtgärder, i synnerhet omstruktureringen av handeln i Europa och personalnedskärningarna vid PCR (Peugeot Citroën Retail) motsvarar PSA:s del i nätet av återförsäljare, huvudsakligen i Sydeuropa, och uppskattas till [100–200]* miljoner euro. Slutligen uppgår kostnaderna för PSA:s verksamhet inom ramen för projektet *50CO_2Cars* till [300–400]* miljoner euro.

(104) I syfte att finansiera omstruktureringskostnaderna har PSA-koncernen sedan början av 2012 genomfört ett program för avyttring av tillgångar, vilket har inbringat PSA-koncernen följande medel:

a) Avyttringen av Gefco i december 2012: 878 miljoner euro ([23]).

b) Avyttringen av Citer i december 2012: 449 miljoner euro.

c) Avyttringen av fastighetstillgångar (däribland huvudkontoret) under 2012: 628,7 miljoner euro.

(105) Enligt de franska myndigheterna har PSA-koncernen redan i dag löst ut 1,956 miljarder euro i fria likvida medel, vilka kommer att återinvesteras i omstruktureringen av PSA-koncernen för att möjliggöra ett återställande av lönsamheten.

(106) I fråga om likviditet bidrar *New Club deal* med 11,6 miljarder euro från privata banker i syfte att bidra till finansieringen av koncernen under omstruktureringsperioden.

2.5 *BPF:S LÖNSAMHETSPLAN*

(107) Den plan som lagts fram av de franska myndigheterna innehåller finansiella prognoser och en finansieringsplan för BPF fram till slutet av 2015. Enligt de franska myndigheterna kommer avkastningen från BPF:s eget kapital att ligga på [5–10]* % från 2014 och på [10–20]* % under 2016. De franska myndigheterna erinrar om att den avkastning från eget kapital som anses vara godtagbar för att påvisa en banks lönsamhet, enligt kommissionens beslutspraxis, ska uppgå till 8–12 %.

2.5.1 FINANSIERINGSPLAN

(108) BPF planerar att öka sin långfristiga bankfinansiering från [0–5]* miljarder euro vid slutet av 2012 till [5–10]* miljarder euro vid slutet av 2015. Banken har dessutom lanserat en depositionsprodukt för privatpersoner. Ursprungsfinansieringen av denna produkt skulle komma att uppgå till [800–900]* miljoner 2015 enligt de finansiella prognoserna (jämfört med noll vid slutet av 2012). Den finansiering som erhålls genom värdepapperisering och EMTN-emissioner (EMTN, Euro Medium Term Notes) kommer att minska under samma period.

([23]) Nettoavyttring avseende kostnader på 797 miljoner euro till vilket en extra utdelning på 100 miljoner euro tillkommer, från vilken 19 miljoner euro avräknas, motsvarande annulleringen av kassaflödet.

Tabell 8

Situationen för BPF:s likvida medel under omstruktureringen*

[…]*

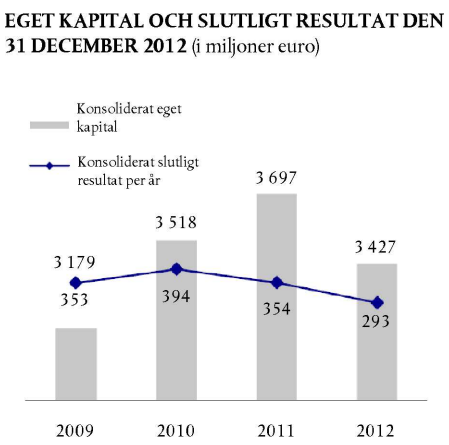
(109) Bankens totala balansräkning och följaktligen finansieringsbehovet förväntas öka gradvis under prognosperioden, från 27 186 miljoner euro vid slutet av 2012 till [>28 000] miljoner euro vid slutet av 2015.

2.5.2 AVKASTNING OCH SOLVENS

(110) BPF har tidigare varit lönsamt, vilket framgår av figur 1 nedan. Vid slutet av 2012 uppgick den kapitaliseringsnivå som mäts genom kvoten *"Core Tier 1"* ([24]) till 13 %.

Figur 1

BPF:s historiska lönsamhet



(111) Banken planerar att fortsätta att lösa ut vinster under den period då koncernen omstruktureras, vilket framgår av tabell 8.

Tabell 9

Prognoser avseende BPF:s lönsamhet

(%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Avkastning på eget kapital*	8,0	[4–6]	[6–8]	[8–10]	[10–12]	[10–12]

(112) Enligt de uppgifter som lagts fram skulle ett stopp i fråga om BPF:s verksamhet inte innebära några förluster för fordringsägarna. En avveckling skulle göra det möjligt att efter tre år ha kvar en likviditetsbonus på mellan [1–3]* miljarder euro och [2–4]* miljarder euro enligt ett stresscenario, beroende på vilken stressnivå som tillämpas.

(113) BPF:s tillgångar har en mycket kort löptid, i genomsnitt kortare än den för skulderna.

(114) Bankens riskkostnader har stigit från […]* 2011 till […]* 2012. Andelen tvivelaktig utlåning har gradvis ökat från 3 % vid slutet av 2008 till 4,2 % vid slutet av 2012.

([24]) *Core Tier 1* är en solvenskvot som gör det möjligt att bedöma bankers solvens. Genom denna kvot beaktas förhållandet mellan eget kapital och de tillgångar som innehas (viktade utifrån risker).

2.5.3 PENETRATIONSNIVÅ

(115) Enligt de franska myndigheterna finansierar BPF, med en penetrationsnivå inom PSA-koncernens bilförsäljning på omkring 29,8 % (2012), en stor del av efterfrågan på de fordon som tillverkas av PSA-koncernen och bidrar på ett avgörande sätt till finansieringen av koncernens kommersiella verksamhet och av bildotterbolagen som helhet med sitt nät av återförsäljare och kunder.

(116) De franska myndigheterna anger att framförhållningsplanen utgår från hypotesen att penetrationsnivån kommer att fortsätta att stiga gradvis, men måttfullt, i förhållande till 2011 års nivå, ända fram till 2017. En sådan utveckling grundar sig på flera faktorer, närmare bestämt följande:

a) De traditionella bankernas partiella och gradvisa tillbakadragande från denna sektor mot bakgrund av en selektiv förvaltning av deras balansräkningar med anledning av begränsningarna i fråga om finansiering och kapital, som i synnerhet hör ihop med ikraftträdandet av Basel III.

b) Utvecklingen av konsumenternas finansieringsbehov mot bakgrund av den kraftigt minskade köpkraften inom Europa.

c) Nivån på räntesatsen, som för närvarande är lägst någonsin, vilket uppmuntrar användningen av lån för att finansiera bilköp.

d) Tendensen att bilen håller på att bli en vanlig konsumtionsvara, närmast en *handelsvara*, vilket skulle överensstämma med en utveckling där finansieringen sker via lån och månatlig avbetalning.

(117) Utvecklingen vad gäller BPF:s penetrationsnivå uppdelat på geografiskt område och segment (B, C, D, H och nyttofordon) framgår av tabell 10.

Tabell 10

BPF:s penetrationsnivå per geografiskt område, fordonssegment och märke (i procent)

	Peugeotbilar			Citroënbilar		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Frankrike						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Nyttofordon						
Sammanlagt						
Förenade kungariket						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						

	Peugeotbilar			Citroënbilar		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segment D						
Segment H						
Nyttofordon						
Sammanlagt						
Tyskland						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Nyttofordon						
Sammanlagt						
Italien						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Nyttofordon						
Sammanlagt						
Spanien						
Segment B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segment C						
Segment D						
Segment H						
Nyttofordon						
Sammanlagt						
Sammanlagt 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]

	Peugeotbilar			Citroënbilar		
%	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]
Nyttofordon	[24,6–29,6]	[25,9–30,9]	[24,9–29,9]	[26,7–31,7]	[28–33]	[29,6–34,6]
Sammanlagt	[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					
Nyttofordon	Partner, Bipper, Expert, Boxer, Berlingo, Nemo, Jumper, Jumpy					

2.5.4 KONCERNENS BEROENDE

(118) Enligt de franska myndigheterna finns det ett samband mellan BPF:s kreditvärdighet och PSA:s kreditvärdighet, vilket återspeglas av ett nära samband mellan avkastningen för koncernens respektive bankens obligationer.

(119) Kreditvärderingsinstituten har i sina rapporter fastställt det nära sambandet mellan PSA-koncernens kreditvärdighet och BPF:s kreditvärdighet genom att fastställa en största avvikelse på två steg mellan koncernens respektive den koncernägda bankens kreditvärdighet ([25]). Den 14 februari 2013 sjönk BPF:s kreditvärdighet till *"non investment grade"*.

2.6 *KLAGOMÅLET*

(120) Den anonyma klagande anser att den franska statliga garantin kommer att göra det möjligt för BPF att erbjuda PSA:s återförsäljare och kunder mer intressanta lånevillkor än vad de konkurrerande biltillverkarna kan erbjuda genom sina koncernägda banker.

3. **SKÄL TILL ATT INLEDA FÖRFARANDET**

(121) I sitt inledningsbeslut uttryckte kommissionen tvivel på grund av följande skäl:

3.1 *BPF:S LÖNSAMHETSPLAN*

(122) Vad gäller BPF:s lönsamhetsplan, som bör analyseras mot bakgrund av bankmeddelandet, uttryckte kommissionen tvivel på grund av de osäkerheter som förelåg avseende lönsamheten för PSA-koncernen som helhet.

3.2 *PSA-KONCERNENS OMSTRUKTURERINGSPLAN*

(123) Vad gäller industrikoncernens omstruktureringsplan, som bör analyseras mot bakgrund av ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer, ansåg kommissionen att det förelåg tvivel beträffande följande delar:

3.2.1 TVIVEL BETRÄFFANDE ÅTERSTÄLLANDET AV LÖNSAMHETEN

(124) Kommissionen önskade inhämta kommentarer från tredje parter avseende följande:

a) De hypoteser som valts avseende bilmarknadens utveckling i Europa och resten av världen, i synnerhet beträffande huruvida dessa hypoteser var tillräckligt försiktiga.

([25]) Denna avvikelse uppgår för närvarande till tre *notches* (steg) enligt Moody's, vilket är förmånligt avseende garantin för BPF:s vidkommande.

b) De omstruktureringsåtgärder som föreslagits för att säkerställa ett återställande av PSA-koncernens lönsamhet.

c) Bidraget från projektet *50CO_2Cars* till återställandet av lönsamheten och i synnerhet förenligheten hos denna FoU-investering som syftar till att starta upp ett forskningsprogram inom *mildhybridisering* mot bakgrund av det samtidiga tillkännagivandet av att man överger den *plug-in-hybridteknik* som man påstår sig behärska inom koncernen.

3.2.2 TVIVEL BETRÄFFANDE KOMPENSATIONSÅTGÄRDERNA

(125) Kommissionen önskade inhämta kommentarer från tredje parter om huruvida de föreslagna åtgärderna, enligt ovanstående undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer, kunde ses som kompensationsåtgärder samt om deras kvantifiering och om deras lämplighet i fråga om de risker för en snedvridning av konkurrensen som stöden ger upphov till.

4. FRANKRIKES SYNPUNKTER PÅ BESLUTET OM ATT INLEDA FÖRFARANDET

4.1 *STÖDBELOPPET*

(126) De franska myndigheterna anser att stödbeloppet inte kan motsvara garantins nominella värde, att BPF:s emissioner med nödvändighet kommer att genomföras med en varierande likviditets- och riskpremie som utan tvekan överstiger de 24 räntepunkter som förelåg vid den emission som kunde genomföras tack vare undsättningsstödet och att referensperioden för att ta hänsyn till BPF:s historiska avkastning borde uppgå till tre månader.

(127) Enligt de franska myndigheterna skulle de två kumulativa villkor enligt vilka man kan betrakta stödbeloppet som lika högt som det belopp som täcks av garantin, närmare bestämt en särskilt hög sannolikhet för att långtagaren inte kan betala tillbaka det lån som täcks av garantin och förekomsten av exceptionella omständigheter, inte uppfyllas i detta fall. Följaktligen motsvarar det stödbelopp som ingår i den statliga garantin skillnaden mellan den samlade finansieringskostnad som garantin ger upphov till samt garantin själv och den samlade finansieringskostnad som företaget skulle ha fått betala utan garantin.

(128) De franska myndigheterna menar även att hypotesen om en merkostnad för BPF på omkring 40 räntepunkter skulle vara välgrundad. De emissioner som BPF genomförde den 25 mars 2013 skulle nämligen ha ägt rum under särskilt fördelaktiga marknadsförhållanden. *Spreadarna* i förhållande till de standardiserade statsobligationerna vid tidpunkten för denna emission (24 räntepunkter) uppvisade de lägsta nivåerna någonsin. De franska myndigheterna anser till exempel att investerarna normalt borde kräva en högre betalning för en koncernägd bank inom bilsektorn än för offentliga organ såsom UNEDIC ([26]) eller CADES ([27]), inte minst för att de skulle ha tillgång till linjer för att genomföra denna typ av CADES- eller UNEDIC-transaktioner och för att de inte nödvändigtvis skulle ha tillgång till det för en transaktion med BPF.

(129) Slutligen skulle den referensperiod som valts av de franska myndigheterna (från den 12 juli 2012 till den 16 oktober 2012) vara den lämpligaste för att spegla verkligheten avseende avkastningen från BPF:s obligationer på marknaderna, eftersom PSA-koncernens svårigheter, och inte tillkännagivandet av den statliga garantin, därmed skulle beaktas.

4.2 *BPF:S LÖNSAMHET*

(130) De franska myndigheterna noterar kommissionens ståndpunkt, enligt vilken BPF varken skulle ha solvens- eller lönsamhetsproblem och enligt vilken BPF:s likviditetsproblem enbart skulle ha att göra med kopplingen till PSA-koncernen.

(131) De vill likväl påpeka följande:

a) Enligt de franska myndigheterna skulle storleksökningen med avseende på BPF:s balansräkning förbli måttlig, i linje med inflationsutsikterna. Denna ökning skulle vara ett resultat av de försämrade makroekonomiska förhållandena och av att konsumenterna allt oftare lånar för att finansiera sina fordonsköp.

b) För att svara på kommissionens argument att det bör undvikas att BPF finansierar lån av dålig kvalitet för att på konstgjord väg öka PSA-koncernens omsättning erinrar de franska myndigheterna om följande:

([26]) *Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce* (nationella yrkesgruppsöverskridande sammanslutningen för sysselsättning inom industri och handel).
([27]) *Caisse d'amortissement de la dette sociale* (amorteringsbanken för sociala avgifter).

— Det enda syftet med den mot BPF inriktade kompensationsåtgärden är att minska konkurrensintensiteten i dess agerande och att minska dess marknadsandel.

— Nivån i fråga om nödlidande lån på omkring 4 % har inte genomgått några större förändringar under de tre senaste åren.

— BPF fastställer sin riskpolicy på egen hand och under överinseende av den franska tillsynsmyndigheten (*Autorité de contrôle prudentiel*).

Nivån i fråga om tvivelaktiga fordringar följs noga upp av kreditvärderingsinstituten och av BPF:s revisionskommitté, varvid eventuella ändringar av bankens riskpolicy skulle vara omöjliga enligt de franska myndigheterna.

4.3 *ÅTERSTÄLLANDET AV PSA-KONCERNENS LÖNSAMHET*

4.3.1 DE HYPOTESER SOM VALTS AVSEENDE MARKNADENS UTVECKLING

(132) Till att börja med anser de franska myndigheterna att PSA-koncernens prognoser varken skulle motsägas av marknadens utveckling under det första kvartalet 2013 eller av den förmodade avvikelsen mellan de förväntade resultaten för 2012 och de resultat som slutligen framkom för detta år.

(133) Enligt de franska myndigheterna skulle den kontinuerliga försäljningsnedgången under 2013 ha förutsetts av PSA-koncernen, som liksom institutet *IHS Global Insight* förutspådde att marknadens nedgång skulle komma att sluta på 4 % mellan 2012 och 2013.

(134) De franska myndigheterna har lämnat in uppdaterade finansiella prognoser som grundar sig på hypoteser som är mindre optimistiska än de prognoser som anges i skälen 54–58 i beslutet om att inleda förfarandet. Den strategiska inriktning som anges i samma skäl i beslutet om att inleda förfarandet förblir oförändrad.

(135) De ändringar som gjorts av prognoserna är en följd av den uppdatering av de prognoser om Europa 30-marknadens utveckling som utförts av institutet *IHS Global Insight* och avspeglar sig i bilbranschens omsättning, som förväntas bli lägre under prognosperioden.

(136) Det *ogynnsamma* scenariot, enligt vilket PSA-koncernens försäljning (i förhållande till mellanscenariot) skulle minska med ytterligare 100 000 fordon per år i Europa från och med 2013, har också uppdaterats.

Tabell 11

Den europeiska marknadens storlek enligt prognoserna från *IHS Global Insight* och PSA:s marknadsandel

	2013	2014	2015	2016	2017
Den europeiska marknadens (Europa 30) storlek, enligt prognos från *IHS Global Insight* i april 2013 (i tusentals fordon)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
PSA:s andel av den europeiska marknaden*	[10–14] %	[10–14] %	[10–14] %	[9–13] %	[9–13] %

Tabell 12

Prognos avseende PSA-koncernens omsättning (i miljoner euro)

	2013	2014	2015	2016	2017
Beslutet om att inleda förfarandets mellanscenario*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[65 000–70 000]
Uppdaterat mellanscenario*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[59 000–64 000]	[60 000–65 000]
Uppdaterat ogynnsamt scenario (100 000 färre fordon per år)*	[55 000–60 000]	[60 000–65 000]	[60 000–65 000]	[60 000–70 000]	[60 000–65 000]

Tabell 13

Prognos avseende bildivisionens omsättning (i miljoner euro)

	2013	2014	2015	2016	2017
Beslutet om att inleda förfarandets mellanscenario*	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]	[45 000–50 000]
Uppdaterat mellanscenario*	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[45 000–50 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]
Uppdaterat ogynnsamt scenario (100 000 färre fordon per år)*	[35 000–40 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]	[40 000–45 000]

(137) I fråga om likviditeten tar uppdateringen sig uttryck i likviditetsflödena med anknytning till den minskade driften, medan likviditetsflödena avseende investeringsverksamhet förblir oförändrade. Detta ger upphov till en förväntad skuldnivå […]* som överstiger prognoserna i beslutet om att inleda förfarandet, då den förväntade skuldnivån i mellanscenariot överstiger den nivå som tidigare lagts fram i det ogynnsamma fallet.

(138) PSA har dessutom lagt fram prognoser avseende nettoskulden i ett mer stressutsatt scenario där PSA-koncernens försäljning (i förhållande till mellanscenariot) skulle minska med ytterligare 200 000 fordon per år i Europa från och med 2013. Nettoskuldnivåerna i de olika scenarierna läggs fram i tabell 14 nedan. Enligt siffror från PSA skulle en stressfaktor på 100 000 fordon höja nettoskulden […]* med [200–400]* miljoner euro per år.

Tabell 14

Nettoskuldnivå […]* i miljoner euro

	2013	2014	2015	2016	2017
Beslutet om att inleda förfarandets mellanscenario	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Uppdaterat mellanscenario	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2013	2014	2015	2016	2017
Uppdaterat ogynnsamt scenario (100 000 färre fordon per år)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Uppdaterat mer stressutsatt scenario (200 000 färre fordon per år)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(139) Dessutom anser de franska myndigheterna att den relevanta uppgift som man bör utgå från vid utformningen av hypoteserna om ett återställande av lönsamheten på lång sikt för PSA-koncernen inte skulle vara omsättningen utan rörelseresultatet. Vid tillsynsstyrelsens möte den 6 november 2012 skulle detta ha bedömts till en förlust på [1 000–2 000]* miljoner euro, medan det slutliga resultatet motsvarade en förlust på 1 504 miljoner euro (dvs. en avvikelse på mindre än [0–3]* %).

(140) De franska myndigheterna anser även att de utsikter avseende marknadens utveckling som PSA-koncernen utgår från skulle vara synnerligen försiktiga, medan siffrorna från de analytiker som kommissionen stöder sig på skulle vara fragmentariska och diskutabla.

(141) Samtliga berörda aktörer skulle i själva verket göra bedömningen att marknaden skulle ha nått en bottennivå och att den framöver måste börja stiga uppåt igen. Generellt sett skulle de senaste analyserna ([28]) betona en förbättring av de makroekonomiska förhållandena i Europa under de kommande åren. Denna förbättring måste, enligt de franska myndigheterna, också komma att påverka bilindustrin.

(142) Slutligen anser de franska myndigheterna att kommissionen skulle ha gjort ett icke-representativt urval av kreditvärderingar från finansanalytiker, där de kreditvärderingar som närmade sig de prognoser som tillhandahållits av PSA-koncernen ska ha sållats bort. I alla händelser skulle de franska myndigheterna ifrågasätta användningen av finansanalyser för att bedöma en omstruktureringsplan på medellång sikt. De anser nämligen att finansanalytikernas uppgift skulle vara att ge råd om köp och försäljning av värdepapper, i enlighet med en bestämd riktkurs. De skulle inte huvudsakligen vara inriktade på vare sig prognoser avseende försäljningsvolymer eller omsättningsuppskattningar. Dessa uppskattningar skulle därför mycket ofta sakna samband med de underliggande ekonomiska grunderna.

(143) Följaktligen anser de franska myndigheterna att de, för att verkställa omstruktureringsplanen, på legitima grunder skulle kunna utgå från prognoserna från institutet *IHS Global Insight*, på vilka en stressfaktor skulle tillämpas, och inte beakta finansanalytikernas hypoteser.

(144) Slutligen betonar de franska myndigheterna att den privata sektorn skulle tro på ett återställande av PSA-koncernens lönsamhet. Denna tillförsikt skulle till att börja med ha visat sig genom förstärkningen av pakten mellan PSA och GM genom att man den 20 december 2012 slöt definitiva avtal om tre fordonsprojekt och om inrättandet av ett inköpssamarbete. Dessutom skulle den bankfinansiering som BPF erhållit på upp till 11,6 miljarder euro utgöra ett bevis på marknadens förtroende för en kommande förbättring. Slutligen skulle BPF:s värdepapperiseringstransaktioner på sistone visa att marknaden är villig att ta den risk som bilverksamheten utgör.

4.3.2 UTNYTTJANDEGRADEN I FRÅGA OM PSA-KONCERNENS KAPACITET OCH BETRÄFFANDE DIVERSIFIERINGEN AV DESS FÖRSÄLJNING

(145) De franska myndigheterna anser att kommissionens tvivel avseende utnyttjandegraden skulle vara ogrundad, eftersom kommissionen inte skulle beakta stängningen av Aulnay-anläggningen, som enligt myndigheterna skulle göra det möjligt att avhjälpa PSA-koncernens bristande konkurrenskraft inom segment B. Då PSA-koncernen utsätts för en mycket hård konkurrens inom detta segment skulle denna stängning vara särskilt betydelsefull för ett återställande av lönsamheten.

([28]) *Perspectives de l'économie mondiale* (utsikterna för världsekonomin), kapitel 1 och 2, april 2013.

(146) De franska myndigheterna anser att PSA-koncernen skulle ha vidtagit alla nödvändiga åtgärder för att uppnå sitt mål om att 50 % av försäljningen ska ske utanför Europa 2015, närmare bestämt följande: Öppnandet av en tredje fabrik och nya återförsäljningsställen i Kina, uppdateringen av det fordonsmodellprogram som saluförs i Latinamerika, lanseringen av två modeller som specifikt är avsedda för försäljningen utanför Europa och slutligen, inom ramen för pakten med GM, utvecklingen av en gemensam plattform för saluföringen av fordon inom segment B i Europa och resten av världen, den gemensamma utvecklingen av en ny generation små, snåla bensinmotorer och fordonsprojekt i Latinamerika, Ryssland samt på andra tillväxtmarknader.

4.3.3 BIDRAGET FRÅN PROJEKTET 50CO_2CARS TILL ÅTERSTÄLLANDET AV PSA-KONCERNENS LÖNSAMHET

(a) **Projektet *50CO_2Cars* överensstämmelse med PSA-koncernens omstruktureringsplan**

(147) De franska myndigheterna betonar att de betydande FoU-insatser som satsats inom ramen för *50CO_2Cars* skulle syfta till att behärska en teknik för att förbättra dieselmotorns ekologiska och energimässiga balans. I detta sammanhang skulle detta FoU-projekt bidra till genomförandet av en strategi för att vända den nedgång i försäljningen av dieselfordon som konstaterats.

(148) Dieselfordonen skulle för närvarande utgöra en viktig inkomstkälla för PSA-koncernen: 2012 var [60–80]* % av de fordon som såldes av PSA i Europa utrustade med denna typ av motor. PSA skulle ha tillgång till ett optimerat industriellt verktyg, ett gott märkesanseende och en påtaglig lönsamhetsnivå för denna typ av fordon, bättre än för fordonen med bensinmotorer. Den rådande situationen skulle likväl vara ogynnsam för PSA av följande anledningar: Den gradvisa försämringen av dessa motorers anseende i Europa, en utveckling av regler och regelverk (Euro VI) som skulle kunna innebära merkostnader för dieselmotorer i förhållande till bensinmotorer och därigenom missgynna försäljningen av dieselfordon, inte minst för att den strategi för anpassning till reglerna genom nedbantning ([29]) som hittills tillämpats har nått sina gränser och vissa stater och lokala organ planerar att anta skatteregler som missgynnar diesel. PSA anser att marginalförlusterna med anknytning till att försäljningen av dieselfordon ersätts med försäljningen av bensinfordon på den europeiska marknaden skulle komma att uppgå till omkring [500–700]* miljoner euro. Mot bakgrund av hushållens minskade köpkraft och med hänsyn till konsumenternas växande miljömedvetande skulle målet om att bevara konkurrenskraften hos och anseendet för dieselmotorer (jämfört med bensinmotorer) ha en avgörande betydelse för PSA-koncernen. Eftersom prisnivån för befintliga dieselhybridfordon står i vägen för ett bredare genomslag skulle det krävas betydande FoU-investeringar för att göra denna teknik tillgänglig för fler konsumenter. Dessutom skulle projektet *50CO_2Cars*, genom att återupprätta dieselbränslets konkurrenskraft och anseende, enligt de franska myndigheterna på ett positivt sätt kunna bidra till ett återställande av lönsamheten genom att upprätthålla inte bara PSA-koncernens försäljning av dieselfordon utan också tillverkarens marginaler. Vidare skulle, om industrialiseringsplanen lyckades, tekniken från projektet *50CO_2Cars* utgöra en viktig tillväxtreserv fram till 2020 på en begynnande marknad. Möjligheten att dra nytta av troliga avsättningsmöjligheter för *mildhybriddieselmotorer* i slutet av omstruktureringsplanen skulle göra det möjligt att säkerställa en omsättningstillväxt genom en diversifiering mot ett lönsamt segment som motsvarar koncernens målsättningar (fordon i stora serier).

(149) Beträffande investeringsbehovet skiljer de franska myndigheterna mellan den investeringsminskning som föreslås *som en kompensationsåtgärd* och som syftar till att begränsa omfattningen av den konkurrenssnedvridning som det statliga stödet ger upphov till, och upprätthållandet av de FoU-investeringar som är nödvändiga för att företaget ska kunna *återupprätta lönsamheten på lång sikt*. De franska myndigheterna framhåller att kommissionen i sin beslutspraxis vid flera tillfällen skulle ha tillåtit att återställandet av lönsamheten för ett företag grundade sig på lanseringen av nya produkter, för att öka omsättningen ([30]).

(150) De franska myndigheterna förklarar att avsaknaden av specifikt statligt stöd till projektet *50CO_2Cars* inom ramen för omstruktureringsplanen skulle ha tvingat PSA att utarbeta ett *kontrafaktiskt* projekt. Eftersom koncernen inte har kapacitet att på egen hand övervinna alla tekniska hinder och saknar möjligheter till samarbete med partner för att genomföra projektet *50CO_2Cars* skulle den ha tvingats begränsa sina investeringar *till ett nödvändigt minimum* för att uteslutande garantera att dess dieselmotorer följer lagstiftningsåtgärderna. De franska myndigheterna betonar i detta avseende att de offentliga myndigheternas insatser inte skulle begränsa sig till ett finansiellt bidrag till PSA-koncernen för att fullfölja projektet *50CO_2Cars*, utan att det tvärtom skulle göra det möjligt att samla ett konsortium av partner (industriföretag, sammanslutningar, forskningslaboratorier etc.) kring PSA-koncernen, vars samordnade insatser skulle krävas för att övervinna de tekniska hindren för utvecklingen av ett billigt dieselhybridfordon. De preciserar att avsaknaden av ett godkännande av det statliga stödet till PSA-koncernen som ledare för *50CO_2Cars* med största sannolikhet skulle äventyra genomförandet av detta projekt inte

([29]) Det rör sig om att minska koldioxidutsläppen genom att begränsa motorernas storlek och föreskriva en anpassad flödning.
([30]) Kommissionens beslut av den 1 december 2004 i mål C-504/03 Bull, skäl 51, kommissionens beslut av den 18 februari 2004 i mål C-28/02 Bankgesellschaft Berlin AG, skäl 236, beslut av den 3 juli 2001 i mål C-33/98 Babcock Wilcox España SA, skäl 98.

bara för PSA, utan för samtliga partner. Den kontrafaktiska strategin om att ersätta dieseln med bensin skulle innebära merkostnader och skulle ske på bekostnad av en betydande industriell risk i form av följande: Att man ger upp expertisen om diesel, förlorad försäljning under övergångsperioden, ianspråktagande av resurser för att anpassa och storleksomvandla koncernens produktionsapparat till bensinmotorerna, när dessa resurser skulle ha varit nödvändiga på annat håll för att återställa lönsamheten.

(151) Sammanfattningsvis anser de franska myndigheterna att projektet *50CO$_2$Cars* skulle vara nödvändigt både för att bevara lönsamheten i den centrala delen av PSA-koncernens industriella verksamhet (dieselmotorer) och för att grundligen befästa återställandet av koncernens lönsamhet genom att den ges en tillväxtskjuts efter den genomförda omstruktureringen (ett nytt modellprogram med innovativa och lönsamma fordon). Denna FoU-investering skulle därför till fullo stämma överens med målen i omstruktureringsplanen.

(b) **De tvivel som kommissionen framför i beslutet om att inleda förfarandet**

(152) De franska myndigheterna tolkar kommissionens inledningsbeslut som att kommissionen, med utgångspunkt i konstaterandet att PSA-koncernen påstås släpa efter i fråga om FoU, skulle anse att projektet *50CO$_2$Cars bara skulle kunna vara nödvändigt för återställandet PSA-koncernens lönsamhet om koncernen därigenom skulle kunna hämta in den ackumulerade eftersläpningen i fråga om FoU i förhållande till konkurrenterna*. De ifrågasätter själva grunden för en sådan analys.

a) Till att börja med upprepar de franska myndigheterna att projektet *50CO$_2$Cars* kan bidra till att återställa koncernens lönsamhet genom följande: Ett återupprättande av dieselfordonens anseende som miljöbilar, nya konsumtionsmönster (tanken att hybridfordon ska bli tillgängliga för fler), en tillväxtreserv efter genomförd omstruktureringsplan.

b) För det andra skulle det strukturella handikapp i fråga om FoU som lagts fram i anmälan som en möjlig förklaring till vissa av de svårigheter som PSA-koncernen stött på gälla en eftersläpning vad gäller standardiseringen av komponenter, vilket skulle minska FoU-insatsernas produktivitet i förhållande till konkurrenternas motsvarande insatser (skaleffekt). Emellertid skulle projektet *50CO$_2$Cars* kunna erbjuda en lösning på just detta av följande anledningar:

— Först det första skulle projektet *50CO$_2$Cars* förbättra standardiseringen av vissa bilkomponenter, i synnerhet avseende framdrivningen.

— För det andra skulle genomförandevillkoren för projektet *50CO$_2$Cars* förbättra produktiviteten i fråga om PSA-koncernens FoU-insatser, särskilt tack vare de synergieffekter som erbjuds genom samordningen med olika partners arbete, men även genom uppföljningen från de offentliga myndigheter som beviljar stöd.

c) För det tredje och främst av allt invänder de franska myndigheterna mot den *rättsligt innovativa* karaktären hos det kriterium som kommissionen vill använda enligt skäl 169 i beslutet om att inleda förfarandet, som utgår från en ackumulerad eftersläpning hos PSA-koncernen i fråga om FoU. De anser att de argument som hittills lagts fram är tillräckliga för att visa på det positiva bidraget från projektet *50CO$_2$Cars* till återställandet av PSA-koncernens lönsamhet. Det är således endast i andra hand som de vill behandla frågan huruvida ett sådant kriterium skulle vara uppfyllt i detta fall:

i) *Förekomsten av en teknisk eftersläpning vad gäller hybridiseringstekniken*

(153) Enligt de franska myndigheterna skulle detta kriterium avseende förekomsten av en ackumulerad eftersläpning i fråga om FoU vara uppfyllt av följande tre skäl:

a) För det första anger de franska myndigheterna att de tre tekniska blocken inom projektet *50CO$_2$Cars* är inriktade på följande tekniska områden, där en eftersläpning skulle ha ackumulerats för PSA-koncernens del:

— När det gäller dieselmotorer skulle eftersläpningen röra teknik för att begränsa motorernas bränsleförbrukning. Projektet *50CO$_2$Cars* är emellertid inriktat på just detta område.

— Vad gäller växellådor skulle en eftersläpning ha ackumulerats för PSA:s del på området växellådor med dubbelkoppling (*DCT*), framför allt på grund av en traditionell förkärlek för halvautomatiska och automatiska växellådor, då denna teknik visat sig mindre kommersiellt framgångsrik än den konkurrerande tekniken. Projektet *50CO$_2$Cars* skulle följaktligen göra det möjligt för företaget att åtgärda en dubbel eftersläpning på området DCT-växellådor och eDCT-växellådor.

— Vad gäller hybridiseringssystemen skulle PSA-koncernen släpa efter i fråga om framställningen av en billig hybridiseringsteknik, som är tillräckligt bred för att kunna massproduceras. Emellertid skulle konkurrerande tillverkare såsom Toyota, Honda och VAG ([31]) inneha (eller inom kort ha tillgång till) bred hybridiseringsteknik och därmed vara bättre anpassade för massmarknaden. I detta avseende bekräftar de franska myndigheterna kommissionens preliminära analys (som läggs fram i skäl 187 i beslutet om att inleda förfarandet), enligt vilken den befintliga mikrohybridiseringstekniken ([32]) Stop & Start skulle sakna kapacitet att nå *framkanten i fråga om teknik för koldioxidvinster*, vilket skulle kräva att man behärskade en *mildhybridiseringsteknik* och/eller en *fullhybridiseringsteknik*. Följaktligen skulle ambitionen med projektet *50CO$_2$Cars* vara att hämta in en teknisk eftersläpning inom området hybridiseringssystem.

b) För det andra anser de att projektet *50CO$_2$Cars* skulle ge PSA-koncernen redskap till att hämta in sin eftersläpning genom att övervinna ett visst antal tekniska hinder i fråga om hybridiseringsteknik, närmare bestämt följande:

— De dieselmotorer som utvecklats inom ramen för projektet *50CO$_2$Cars* skulle göra det möjligt att komma ned till koldioxidutsläpp på [50–70]* g/km inom segment B (motorer med en effekt på mellan 40 kW och 70 kW), också genom att endast utnyttja Start & Stop-tekniken, så att PSA fram till 2017–2018 skulle kunna erbjuda en dieselmotor med låg bränsleförbrukning och en utsläppsnivå som är jämförbar med utsläppsnivån för konkurrenterna på den europeiska marknaden.

— Intelligent kraftöverföring med dubbelkopplingen eDCT skulle göra det möjligt att optimera hybridframdrivningens energieffektivitet, samtidigt som detta skulle vara kompatibelt med ett brett spektrum av effektnivåer hos olika elektriska maskiner. Standardiseringen skulle göra det möjligt för PSA-koncernen att hämta in den ackumulerade teknikeftersläpningen.

— Vad gäller hybridiseringssystemet, i sista hand, skulle projektet *50CO$_2$Cars* leda till ett brott i fråga om kostnaderna, dels genom en minimerad energidimensionering (kraftbatteri och kraftelektronik), dels genom en optimering av den mekaniska arkitekturen (koppling mellan elmaskinen och framdrivningen). På samma sätt skulle en standardisering av hybridiseringssystemet göra det möjligt att öka produktionsvolymerna, och följaktligen, göra systemet mer tillgängligt inom segment B.

c) Slutligen tar de franska myndigheterna upp en eventuell strategisk kursändring i form av att fullfölja projektet *50CO$_2$Cars* samtidigt som *plug-in*-hybriden överges. I detta avseende betona ([33]) r de att de två teknikerna (*mildhybridisering* och *plug-in-hybridisering*) varken har samma räckvidd eller samma kommersiella konsekvenser. Eftersom priset skulle begränsa plug-in-tekniken till fordon i premiumklassen (med betydande tillhörande effekter i fråga om märkets anseende, i synnerhet hos *affärskunderna*), skulle tillgängligheten till mildhybridiseringstekniken göra det möjligt att nå ett bredare spektrum av sociala grupper (från låg- till medelinkomsttagare) och följaktligen tillfredsställa en större andel av koncernens kundkrets. De franska myndigheterna betonar att de båda tekniska lösningarna inte utesluter varandra sinsemellan och att PSA-koncernen inledningsvis skulle vilja genomföra båda samtidigt så att försäljningen av fordon i premiumklassen med *plug-in-hybridteknik* skulle kunna adderas till försäljningen av billiga hybridfordon i segmenten B och C. Om man övergav *plug-in-hybridtekniken* som en kompensationsåtgärd skulle detta inte heller utgöra någon *strategisk kursändring*, utan innebära slutet för en kommersiellt lönsam verksamhet som inte äventyrar återställandet av koncernens lönsamhet. Vad gäller projektet *50CO$_2$Cars* skulle detta ingå fullt ut i omstruktureringsplanen, varför de franska myndigheterna anser att det helt och hållet är förenligt med den strategi som föreslagits på hybridiseringsområdet i omstruktureringsplanen.

ii) *Förenligheten mellan de medel som används för 50CO$_2$Cars och resten av omstruktureringsplanen*

(154) Enligt de franska myndigheterna skulle anpassningen av PSA-koncernens industriverktyg för att genomföra projektet *50CO$_2$Cars* vara förenlig med omstruktureringsplanens principer. I synnerhet skulle standardiseringen av framdrivningen och kraftöverföringen hos koncernens dieselfordon möjliggöra en rationalisering och optimering av produktionsapparaten:

a) På området dieselmotorer skulle investeringarna vid anläggningarna i Trémery och Douvrin uppgå till [100–200]* miljoner euro, dvs. [0–5]* % av de [10–20]* miljarder euro som enligt planerna ska gå till investeringar under omstruktureringen, en andel som de franska myndigheterna ser som *synnerligen blygsam, nästintill obetydlig*. Denna finansiella inverkan skulle för övrigt integreras i PSA-koncernens plan på medellång

([31]) VAG-koncernen skulle under sin senaste kongress i Wien ha presenterat en *byggsats* till sin hybridteknik som skulle göra det möjligt att anpassa ett hybridiseringssystem till koncernens samtliga olika fordonsprofiler till en minimikostnad. Citerad källa: den rapport som presenterades vid VAG-koncernens 34:e symposium i Wien den 26 april 2013, s. 28.

([32]) *Mikrohybridisering* motsvarar effekter på 2–4 kW, *mildhybridisering* 8–15 kW och *fullhybridisering* över 20 kW.

([33]) De franska myndigheterna menar att PSA-koncernen redan skulle behärska *plug-in-tekniken*, förutsatt att denna kan produceras industriellt under ekonomiskt godtagbara förhållanden.

sikt från och med november 2012 och ingå i den uppdaterade versionen av dokumentet, vilket innebär att de franska myndigheterna anser att dessa investeringar väl överensstämmer med principerna i den anmälda omstruktureringsplanen. I fråga om industriell inverkan syftar åtgärderna till att varaktigt ändra ([34]) den befintliga produktionskapaciteten för dieselmotorer: Det kommer inte att bli fråga om någon ökning av produktionskapaciteten, vilken bedöms som tillräcklig för de [100 000–200 000] fordon som i detta skede planeras till efter genomförandet av projektet *50CO$_2$Cars*, utan om en omorientering av en del av produktionsapparaten inom ett segment med överkapacitet mot ett segment med potentiell kapacitetsbrist, då detta segment är under utveckling (intern kompromiss till förmån för attraktiva produkter).

b) Vad gäller kraftöverföringssystemen bekräftar de franska myndigheterna den analys som läggs fram i skäl 202 i beslutet om att inleda förfarandet: I händelse av att projektet *50CO$_2$Cars* skulle visa sig framgångsrikt skulle den produktion som för närvarande läggs ut externt läggas om till intern produktion ([35]). De nödvändiga investeringar som redan ingår i den anmälda omstruktureringsplanen bibehålls i den uppdaterade planen på medellång sikt. De franska myndigheterna gör bedömningen att denna strategi för övergång till intern produktion är förenlig med ett återställande av koncernens lönsamhet. Ur finansiell synpunkt skulle åtgärden göra det möjligt att internalisera marginalen och befria sig från en valutarisk gentemot Japan ([36]) och från logistiska kostnader/fördröjningar, utan att avhända sig PSA-koncernens kapacitet att snabbt anpassa sig efter efterfrågan.

c) Slutligen skulle investeringarna med anknytning till hybridiseringssystemen uppgå till [40–50] miljoner euro under den period då omstruktureringsplanen genomförs, dvs. mindre än [0–5] % av den planerade totalkostnaden, en andel som de franska myndigheterna anser vara ytterst obetydlig. De skulle för övrigt gälla en begynnande marknad (där det följaktligen inte finns någon överkapacitet). De skulle alltså också överensstämma med principerna i PSA-koncernens omstruktureringsplan.

iii) *En positiv inverkan på koncernens försäljning och avkastning*

(155) Enligt de franska myndigheterna skulle projektet *50CO$_2$Cars*, när omstruktureringsplanen har genomförts, göra det möjligt att stimulera PSA-koncernens försäljning och avkastning.

a) Som ett svar på kommissionens frågor i skälen 210 och 211 i beslutet om att inleda förfarandet (om huruvida det är motiverat med en strategi där dieselmotorer ges företräde framför bensinmotorer) samt i skäl 216 (om affärsplanen för projektet *50CO$_2$Cars* samt trovärdigheten hos dess underliggande hypoteser) anser de franska myndigheterna att den följda strategin inte bara skulle vara berättigad ur industriell synvinkel, utan att den också skulle ha en positiv inverkan på koncernens försäljning. Snarare än att utveckla en billig hybridiseringsteknik för bensinmotorer skulle det vara att föredra att investera i en förbättring av dieselmotorernas ekologiska och energimässiga balans för att först *övervinna konsumenternas tvekan* och sen planera för att anpassa ([37]) resultaten från projektet *50CO$_2$Cars* till bensinmotorer, som då skulle kunna spridas över hela världen av underleverantörerna, varvid de genomförda investeringarnas lönsamhet skulle öka genom en skaleffekt. Att den strategi som planeras av PSA skulle vara välgrundad bekräftas dessutom genom marknadsundersökningar av vilka det samstämmigt framgår ([38]) att man väntar sig en ökande försäljning av renodlade dieselfordon under de kommande åren.

b) Vad gäller den finansiella inverkan av projektet *50CO$_2$Cars* lämnade de franska myndigheterna in en affärsplan som utgår från hypoteser som till stora delar skulle vara identiska med innehållet i olika tidningsartiklar och som skulle omfatta förutsedda flöden fram till 2026 (vilket skulle vara motiverat mot bakgrund av framtida uppdateringar och sedan av ersättningen av standarden EURO VI ur detta perspektiv). FoU-arbetet inom projektet *50CO$_2$Cars* skulle sträcka sig mellan 2013 och 2017, vilket innebär att de första motorerna skulle kunna saluföras mellan halvårsskiftet 2016 och början av 2017, kort därefter åtföljt av ett hybridiseringssystem till överkomligt pris. Två uppdateringsnivåer (på [10–13]* % respektive [13–15]* %) användes för avkastningsberäkningarna, där den senare tar större hänsyn till den senaste tidens ökande finansieringskostnader. Inga intäkter fordras för att söka patent på vissa resultat från projektet *50CO$_2$Cars*. Slutligen uppskattades försäljningsvolymerna och -priserna för nya dieselmotorer samt hybridiserade framdrivningar

([34]) Ordet *ändra* är understruket i den originalversion av texten som lämnats in av de franska myndigheterna.
([35]) De franska myndigheterna preciserar att denna övergång till intern produktion endast kan genomföras partiellt, i förhållande till resultaten för projektet *50CO$_2$Cars*.
([36]) De franska myndigheterna understryker att växelkursen mellan euro och yen utvecklades ogynnsamt med omkring 30 % mellan 2009 och 2012, för att återgå till 2009 års nivå mellan slutet av 2012 och maj 2013. Denna volatilitet gör att kostnaderna för att införskaffa delar till automatiska växellådor blir slumpmässiga. Till detta tillkommer dessutom tullsatser som Frankrike anser är alltför höga.
([37]) De viktigaste komponenterna i systemet *50CO$_2$Cars* kommer att vara specifika för dieselmotorer. Likväl skulle det enligt de franska myndigheterna räcka med *måttliga FoU-investeringar inom en mycket kort tidsfrist* för att övergå till bensinmotorer med motsvarande effekt.
([38]) Citerad källa: http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles

enligt följande olika scenarier: Ett scenario *A* där projektet *50CO$_2$Cars* genomförs med statligt stöd, inom vilket försäljningen av ett hybridfordon skulle ge upphov till en tilläggsmarginal på uppskattningsvis mellan [200–300]* euro och [300–400]* euro enligt det tekniska alternativet (utöver marginalen på [2 000–3 000]* euro för tillverkaren genom försäljningen av ett fordon inom segment B). Ett scenario *B* där projektet *50CO$_2$Cars* genomförs utan statligt stöd, där marginalerna skulle vara desamma som i scenario A. Myndigheterna preciserar emellertid att det rör sig om ett fiktivt scenario som PSA-koncernen inte skulle kunna genomföra (det har bifogats endast för den teoretiska jämförelsens skull). Ett kontrafaktiskt scenario *C* bestående av ett alternativt projekt om *50CO$_2$Cars* inte genomförs, för vilket tilläggsmarginalerna skulle vara mindre (mellan [100–200]* euro och [200–300]* euro). På grundval av dessa hypoteser skulle de differentierade nettonuvärden ([39]) som beräknats för produkterna *eDCT* och *parallellhybrider* uppgå till följande:

Tabell 15

Finansiella indikatorer för projektet *50CO$_2$Cars*

PSA-koncernen (jämförelser med scenario C, *kontrafaktiskt*)		Scenario A* (*50CO$_2$ Cars* med stöd)	Scenario B* (*50CO$_2$ Cars* utan stöd)
eDCT	Nettonuvärde [10–13]* %	[0–10] miljoner euro	– [60–70] miljoner euro
	Nettonuvärde [13–15]* %	– [50–60] miljoner euro	– [90–100] miljoner euro
Parallellhybrider	Nettonuvärde [10–13]* %	+ [30–40] miljoner euro	– [20–30] miljoner euro
	Nettonuvärde [13–15]* %	– [20–30] miljoner euro	– [60–70] miljoner euro

De franska myndigheterna drar av detta slutsatsen att avkastningen för scenario B alltid skulle komma att vara lägre än för scenario C, oavsett vilken teknisk lösning som väljs, vilket innebär att projektet *50CO$_2$Cars* skulle bli *helt och hållet ogenomförbart* utan offentligt stöd. Att det nettonuvärde som frigörs i scenario A (något mer positivt än i scenario C, med en diskontering på [10–13]* %, negativt med en diskonteringsränta på [13–15]* %) är mycket begränsat skulle visa på att sådana relativa lönsamhetsnivåer skulle stå i proportion till målet om att utveckla en första innovationsgeneration.

c) Slutligen, vad gäller riskerna i samband med projektet *50CO$_2$Cars*, skulle dessa vara av de fyra olika slag som anges nedan, och de skulle i hög grad kunna reduceras genom det planerade statliga stödet:

— Regelverksrelaterade risker med anknytning till den nya cykeln för typgodkännande av dieselfordon.

— Tekniska risker med anknytning till övervinnandet av de många tekniska hindren vid utvecklingen av en *mildhybridiseringsteknik* till överkomligt pris.

— Kommersiella risker med anknytning till konsumenternas beteende och deras miljömedvetenhet.

— Finansiella risker, i synnerhet med beaktande av begränsningarna i fråga om PSA-koncernens tillgång till likvida medel.

([39]) I en kommentar av den 11 juli 2013 förklarade de franska myndigheterna att om det skulle vara möjligt att ta reda på vilken andel av utvecklingskostnaderna och priset som har sitt ursprung i tillverkningen av ett fordons komponenter, så skulle det i gengäld inte gå att i absoluta tal mäta motorns värde inom ramen för ett fordons försäljningsvärde. De lade dessutom fram en *marginell* strategi, som går ut på att jämföra scenarierna A och C (respektive B och C) beträffande flödesavvikelserna vid slutet av olika projekt (härledda kostnader för FoU och industriinvesteringar) med flödesavvikelserna i början (intäkter från försäljning av fordon eller värdeökning för kompletterande förmåner). Genom den indikator som tillhandahållits går det att jämföra avkastningen i fråga om de olika scenarierna för de berörda komponenterna.

4.4 *KOMPENSATIONSÅTGÄRDERNA*

4.4.1 ALLMÄNNA SYNPUNKTER PÅ HURUVIDA DE FÖRESLAGNA ÅTGÄRDERNA KAN KVALIFICERAS SOM ALLMÄNNA KOMPENSATIONSÅTGÄRDER OCH OM DERAS OMFATTNING.

(156) De franska myndigheterna anser att kommissionen i beslutet om att inleda förfarandet inte lägger fram någon noggrann bedömning av den påstådda snedvridningen av konkurrensen. Följaktligen skulle de kompensationsåtgärder som föreslås av PSA-koncernen med god marginal redan vara tillräckliga. Varje ytterligare förvärrning skulle strida mot det krav på proportionalitet som tas upp i punkt 47 i ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer.

(157) Dessutom anser de franska myndigheterna att de föreslagna kompensationsåtgärderna berör segmenten B och C, till skillnad från vad som anges i beslutet om att inleda förfarandet. Detta är fallet när det gäller åtgärden för att begränsa penetrationsnivån avseende BPF:s finansiering, vilken huvudsakligen rör dessa båda segment. Det är också fallet i fråga om det tidigarelagda produktionsstoppet i fråga om Citroën C6 och den uteblivna uppdateringen av modellerna C6 och Peugeot 607 vad gäller upphandlingarna. Slutligen kommer åtgärden i fråga om att avstå från produktion av motorer på över 2 liter och om att avbryta utvecklingen och produktionen av plug-in-hybridtekniken att få betydande konsekvenser inom segment C.

(158) De franska myndigheterna erinrar om att de kompensationsåtgärder som PSA själv föreslår är omfattande: De innebär en minskad marknadsandel på [0–2]* % vid slutet av perioden.

4.4.2 SPECIFIKA SYNPUNKTER PÅ DE OLIKA KOMPENSATIONSÅTGÄRDER SOM FÖRESLÅS

(a) **Minskningen av PSA-koncernens tilläggsinvesteringar**

i) *Det tidigarelagda produktionsstoppet i fråga om Citroën C6 och den uteblivna uppdateringen av modellerna Citroën C6 och Peugeot 607.*

(159) Även om försäljningsvolymen för dessa fordon skulle ha varit mindre anser de franska myndigheterna att nettomarginalen från denna försäljning varit större än från försäljningen av andra typer av fordon, och då särskilt från försäljningen av fordon i segment B. De medger att avkastningen från programmet varit otillräcklig, men för att kompensera denna brist skulle PSA-koncernen ha planerat ett partnerskap med DPCA för att saluföra modellerna C6 och 607 i Kina.

(160) Slutligen hävdar de franska myndigheterna att PSA-koncernen aldrig skulle ha planerat att överge lyxbilssegmentet från och med 2009. Det enda som PSA gett upp är FoU-projektet avseende ett nytt fordon som skulle ha kunnat komplettera modellerna C6 och 607.

ii) *Det tidigarelagda produktionsstoppet och den uteblivna uppdateringen av modellen Bipper/Nemo.*

(161) De franska myndigheterna anser att denna åtgärd kommer att hindra PSA-koncernen från att kunna dra nytta av tidigare investeringar och att den i hög grad kommer att minska koncernens kapacitet att vara konkurrenskraftig inom segmentet lätta nyttofordon.

(162) Modellerna Bipper/Nemo har hittills tillverkats inom ramen för ett partnerskap med Fiat och Tofaş. Detta partnerskap skulle ha uppnått ett mognadsstadium där PSA får tillgång till en bättre kunskap om marknaden, produkten och den mobiliserade produktionskapaciteten. Utan ett kommissionsbeslut som gör detta förslag till kompensationsåtgärd bindande skulle kunskapen om alla dessa upplysningar ge PSA en mycket större förhandlingsmarginal gällande fabrikspriserna för en andra generation av dessa modeller, om man utgår från hypotesen att denna skulle vara mer lönsam. Denna lönsamhet skulle förstärkas genom utvecklingen på sistone och i framtiden i fråga om hur transporterna i städerna organiseras, eftersom denna utveckling främjar lätta nyttofordon.

iii) *Produktionsstoppet i fråga om dieselmotorer på över 2 liter.*

(163) De franska myndigheterna erinrar om att denna kompensationsåtgärd är särskilt betydelsefull eftersom PSA-koncernen är ledande på marknaden för traditionella dieselmotorer.

(164) De franska myndigheterna betonar att dessa motorer är viktiga inom segmenten D och E, och att dessa segment är avgörande för märkets anseende och för tillträdet till upphandlingar.

(165) När det gäller uppskattningen av effekten av att det utvecklas ett utbud av dieselhybrider av plug-in-typ, i synnerhet för försäljningen av fordon med en cylindervolym på över 2 liter, anser PSA-koncernen att denna bekräftas av utvecklingen på plug-in-hybridmarknaden på sistone, och särskilt genom Volvos tillkännagivande av sitt beslut att fördubbla produktionsmålen för plug-in-dieselmodellen V60 till 10 000 enheter 2014, med anledning av den framgångsrika försäljningen.

(b) **Överlåtelsen av produktionskapaciteten vid Sevelnord-fabriken till en konkurrent**

(166) De franska myndigheterna erinrar till att börja med om att denna åtgärd bidrar till att begränsa PSA-koncernens närvaro på marknaden till direkt fördel för konkurrenterna på grund av följande:

— PSA avstår från närmare 30 % av sin produktionskapacitet vid Sevelnord-anläggningen till förmån för Toyota.

— Detta avtal gör det möjligt för en viktig konkurrent, Toyota, att ta sig in på en marknad där företaget dittills inte funnits liksom att bredda sitt modellprogram i fråga om nyttofordon.

— Genom avtalet erhåller Toyota en direkt och otvivelaktig konkurrensfördel genom att företaget kan lägga beslag på en väsentlig del av den fordonsmarginal som är föremål för avtalet samt attrahera och bygga upp varaktiga band med kunder på en marknad där företaget inte funnits.

— Denna åtgärd berör en av de marknader där PSA-koncernen har en särskilt stor marknadsnärvaro (21 % i Europa 30 2011).

(167) De franska myndigheterna konstaterar även att koncernen, med beaktande av projektets ekonomiska balansräkning (positiv löpande rörelsemarginal på [0–5] % i linje med PSA:s vanliga förväntningar), skulle åta sig att införa den enligt ett referensscenario utan partner. PSA anser följaktligen att driften av Sevelnord-anläggningen kan vara lönsam och vinstgivande utan partner.

(168) De franska myndigheterna påminner om att pressmeddelandet av den 31 augusti 2012 borde tolkas mycket försiktigt mot bakgrund av den ytterst spända sociala situation som rådde vid tidpunkten.

(c) **Den avbrutna utvecklingen och produktionen av plug-in-hybridtekniken**

(169) De franska myndigheterna anser till att börja med att diskussionen om tidpunkten för genomförandet av denna åtgärd i syfte att kvalificera den som en kompensationsåtgärd eller som en nödvändig åtgärd för ett återställande av lönsamheten inte är relevant. Enligt dem är det som är viktigt för att kvalificera dessa åtgärder som kompensationsåtgärder huruvida de verkligen kan begränsa den eventuella snedvridning av konkurrensen som följer av stödet.

(170) Sedan vill de franska myndigheterna inte svara på kommissionens frågor om verklighetsanknytningen vad gäller uppskattningen av denna åtgärds konsekvenser, eftersom deras invändningar i denna fråga inte skulle komma till uttryck tillräckligt tydligt. I vilket fall som helst anse de att de beräkningshypoteser som ligger bakom uppskattningen av denna åtgärds konsekvenser visat sig överensstämma med den allra senaste utvecklingen på plug-in-hybridmarknaden.

(171) Enligt de franska myndigheterna skulle dessutom beviljandet av en licens för denna teknik till en tillverkare eller en underleverantör inte vara möjligt mot bakgrund av marknadens utvecklingsstadium och betydelsen av denna teknik som en särskiljande faktor för konkurrensen. Emellertid skulle PSA-koncernen, om en sådan hypotes blev verklighet, vara beredd att åta sig att inte erhålla en licens hos tredje parter så länge genomförandet av omstruktureringsplanen pågår.

(172) Slutligen anser de franska myndigheterna att effekterna av denna åtgärd inte upphävs av projektet *50CO_2Cars* eftersom detta projekt gäller en annan marknad och en annan kundkrets (lyxbilssegmentet) än dem som berörs av kompensationsåtgärden och att de leder till andra koldioxidvinster än dem som plug-in-hybridtekniken ger upphov till.

(d) **Fastställandet av en högsta penetrationsnivå för BPF**

(173) De franska myndigheterna erinrar som ett första steg om att denna åtgärd i detta fall är den kompensationsåtgärd som är mest målinriktad och bäst lämpad att avhjälpa den eventuella snedvridning av konkurrensen som uppstår som en direkt följd av beviljandet av stöd i form av en garanti till förmån för BPF.

(174) De anser att valet av tak för penetrationsnivån motsvarande nivån under det andra kvartalet 2012 höjt med en flexibilitetsnivå på 1 % krävs för att möjliggöra en utveckling av BPF:s penetrationsnivå i linje med koncernens behov och för att göra det möjligt för BPF att fylla sin systematiska roll i förhållande till PSA:s bilrelaterade verksamhet. Om man förväntar sig att den tendens till stigande penetrationsnivå som kunnat konstateras mellan 2001 och 2012 ska fortsätta mellan 2012 och 2013, begränsar det valda taket i hög grad BPF:s konkurrenskraft.

(175) Enligt de franska myndigheterna innebär den planerade flexibiliteten inte att den föreslagna kompensationsåtgärden på något sätt blir mindre effektiv eller bindande. Vad gäller marknadens förväntade utveckling kommer i själva verket BPF:s penetrationsnivå systematiskt att ligga ett år efter och därmed vara lägre än den för de mest jämförbara konkurrenterna.

(176) För att svara på en fråga från kommissionen är dessutom de franska myndigheterna beredda att integrera Fiat- respektive Fordkoncernernas koncernägda banker i den bankpanel som väljs ut för indexeringen av BPF:s penetrationsnivå.

(177) Slutligen skulle enligt de franska myndigheterna PSA:s övergripande åtagande (avseende G10-länderna och utan urskiljning vad gäller segmenten) göra det omöjligt för PSA att utveckla en aggressiv handelspolicy för vissa länder och vissa segment, för att därigenom omintetgöra effekterna av kompensationsåtgärden. Utöver det faktum att PSA-koncernen inte kan tvinga BPF att ändra sin riskpolicy berör nämligen åtgärden för att begränsa penetrationsnivån avseende BPF:s finansiering huvudsakligen segmenten B och C på grund av deras relativa vikt inom det viktade penetrationsgenomsnittet (mer än […]* % av den finansiering som beviljats av BPF under de senaste åren och i genomsnitt […]* % av den finansiering som beviljades av BPF 2012 i Frankrike, Italien, Spanien, Förenade kungariket och Tyskland).

5. DE BERÖRDA PARTERNAS SYNPUNKTER

(178) Efter beslutet om att inleda förfarandet tog kommissionen emot synpunkter från fem berörda parter, närmare bestämt PSA-koncernen, ett företag som önskade förbli anonymt (nedan kallat *den anonyma tredje parten*), Fiat, GM och Toyota.

5.1 *DEN ANONYMA TREDJE PARTENS SYNPUNKTER*

(179) Den anonyma tredje parten underrättade kommissionen om sina farhågor avseende vissa av PSA:s affärsmetoder. Den anonyma tredje parten anser nämligen att PSA skulle gynna franska underleverantörer på icke-franska underleverantörers bekostnad. PSA:s agerande gentemot underleverantören Agrati France skulle enligt den anonyma tredje parten vara ett tydligt exempel på detta: PSA skulle ha räddat denna underleverantör från en förestående konkurs genom att köpa produkter från underleverantören till priser som låg långt över marknadspriset. Enligt samma anonyma tredje part skulle PSA, trots den skada som PSA lidit på grund av ett avbrott i leveranserna, dessutom ha avstått från att begära skadestånd från Agrati France i syfte att undvika att förvärra de finansiella svårigheterna för detta redan försvagade företag.

(180) I sina synpunkter hävdar den anonyma tredje parten att förbindelserna mellan PSA och franska staten, liksom det offentliga stöd som är föremål för detta förfarande, skulle bryta mot reglerna för den inre marknaden, i synnerhet principen om fri rörlighet för varor enligt artikel 34 i EUF-fördraget.

(181) Den anonyma tredje parten anser att PSA, i syfte att stödja Agrati France, skulle ha utnyttjat sitt inflytande i bilunderleverantörernas moderniseringsfond (FMEA, Fonds de modernisation des équipementiers automobiles) och därigenom indirekt beviljat Agrati France ett stöd på 17 miljoner euro.

(182) Som kompensationsåtgärd kräver den anonyma tredje parten slutligen att PSA ska gå ur bilunderleverantörernas moderniseringsfond och inte ge leverantörer och distributörer av fästanordningar till bilar några finansiella bidrag så länge som PSA erhåller offentligt stöd, att PSA ska kräva tillbaka de belopp som PSA ska ha beviljat Agrati France och att PSA inför ett öppet och icke-diskriminerande system för val av underleverantörer.

5.2 *SYNPUNKTER FRÅN OPEL (OCH GM-KONCERNEN)*

(183) Vad gäller marknadsprognoserna framhåller GM att flertalet biltillverkare torde använda sig av uppgifter från institut såsom Global Insight eller POLK.

(184) Vad gäller FoU-projektet *50CO$_2$Cars* påminner GM om att alla tillverkare investerar i teknik som syftar till att minska utsläpp av växthusgaser. Generellt sett skulle det vara svårt att förutsäga vilka delar av denna forskning som kommer att få avsättning i industrin i framtiden. En mängd tekniska lösningar skulle vara tänkbara, också på hybridiseringsområdet. Dessutom rör det sig om ett område där man skulle kunna vänta sig samarbete mellan tillverkare i syfte att uppnå stordriftsfördelar. GM menar även att stödet på 85 miljoner euro till projektet *50CO$_2$Cars* inte utgör något stort belopp, med tanke på FoU-utgifterna inom sektorn. Däremot skulle det röra sig om ett icke-försumbart belopp för ett FoU-projekt som syftar till utveckling av ett system för *mildhybridisering*. GM anser att denna åtgärd inte skulle hindra en konkurrerande tillverkare från att utveckla sina egna FoU-program inom samma område, med beaktande av den rådande osäkerheten på teknikområdet.

(185) När det gäller rollen för biltillverkarnas koncernägda banker anser GM att dessa utan tvekan skulle främja fordonsförsäljningen genom att erbjuda kunderna attraktiva finansieringslösningar. De skulle ge tillverkarna ett stort utrymme för att kunna framkalla en kortsiktig reaktion på bilmarknaden.

(186) Slutligen anser GM att PSA har dragits in i en omfattande, svår och komplex kapacitetsminskningsprocess.

5.3 *SYNPUNKTER FRÅN FIAT*

5.3.1 ÅTERSTÄLLANDET AV LÖNSAMHETEN

(187) När det gäller återställandet av lönsamheten hänvisar Fiat till vissa analytikers kommentarer, i synnerhet prognoserna från institutet Global Insight, enligt vilka försäljningen väntas gå ned till att börja med för att sedan möjligtvis stiga svagt och mycket gradvis under åren 2015/2016.

(188) Enligt Fiat beror den rådande krisen inom bilmarknaden på följande:

a) Det starka konkurrenstrycket på marknaden, i synnerhet inom de breda segmenten, vilket bottnar i tillkomsten av nya koreanska, och potentiellt även japanska och indiska, konkurrenter.

b) Marknadens uppdelning i två poler, som potentiellt begränsar vinstmöjligheterna till endast *premiumfordonen*.

c) Det faktum att konsumenterna i allt högre utsträckning tenderar att välja produkter i den lägre prisklassen.

d) Bristande utsikter till att försäljningen skulle återgå till nivåerna före krisen.

e) De europeiska tillverkarnas strukturella överkapacitet.

5.3.2 PROJEKTET 50CO$_2$CARS

(189) Vad gäller projektet *50CO$_2$Cars* anser Fiat att målet, trots bristen på tillgänglig information, förefaller genomförbart. Fiat betonar likväl att enhetskostnaden per fordon med detta slags teknik skulle kunna begränsa genomslaget på marknaden, antingen på grund av att försäljningspriset blir högt eller på grund av tillverkarens svårigheter att göra någon vinst i samband med försäljningen. Enligt Fiat skulle de utsläppsnivåer avseende koldioxid som kommissionen fastställt till 2020 utgöra en verklig utmaning för alla tillverkare. Möjligheterna att anta utmaningen skulle innebära att man följde en FoU-strategi med flera inriktningar i stället för att koncentrera sig på ett enda FoU-projekt som syftar till att utveckla en unik teknik, såsom projektet *50CO$_2$Cars* verkar göra (enligt Fiats uppfattning av det hela).

(190) Fiat känner inte till om det finns andra tillverkare som erhåller statligt stöd för att bedriva FoU-projekt. Enligt Fiat skulle det inte finnas några utträdesbarriärer för innovationsprocesserna, med undantag för kostnaderna, de investeringar som krävs och den tid som behövs för att korrigera de tekniska valen. Det tekniska framsteg som projektet *50CO$_2$Cars* möjliggör skulle inte heller utgöra någon inträdesbarriär. Fiat anser emellertid att möjligheten att erhålla stöd, och att därigenom minska den slutliga utvecklingskostnaden för den nya tekniken i förhållande till motsvarande kostnad för konkurrenterna, onekligen skulle ge stödmottagaren en fördel.

5.3.3 GARANTINS INVERKAN PÅ MARKNADEN

(191) Enligt Fiat skulle den offentliga garantin till BPF motsvara en tredjedel av skulderna för PSA:s koncernägda bank. Dessutom skulle det i samband med transaktionen inte föreskrivas någon betalning av en avgift för icke utnyttjande (”*commitment fee*”). Fiat gjorde bedömningen att minst 100 räntepunkter borde läggas till för att kostnaden för garantin skulle vara förenlig med marknadspraxis.

(192) Slutligen skulle den offentliga garantin innebära en snedvridning av konkurrensen i förhållande till andra koncernägda banker på marknaderna. Tack vare garantin skulle de aktier som ställs ut av BPF få samma kreditvärdighet som franska staten, dvs. Aa1/AA, i stället för att kreditvärderas på egna meriter. Fiat drar av detta slutsatsen att BPF:s kreditvärdighet skulle förbli densamma fram till 2016.

(193) Enligt Fiat skulle differentialen i fråga om finansieringskostnaden mellan PSA-koncernen och BPF, vilken uppskattas till 40 räntepunkter, ha sin tydliga förklaring i beviljandet av denna garanti. Fiat gör bedömningen att BPF skulle kunna finansiera sig själv på andrahandsmarknaden med en *ny* avvikelse på 360/380 räntepunkter, med vetskap om att avvikelsen för en obligation från PSA-koncernen skulle uppgå till omkring 400 räntepunkter för en löptid till 2016. Vid den emission på 1,2 miljarder euro som BPF genomförde i mars 2013 och som täcktes av den statliga garantin uppgick den sammanlagda finansieringskostnaden till omkring 270 räntepunkter.

(194) Fiat anser dessutom att den offentliga garantin skulle ha gjort det möjligt för BPF att omförhandla sina lånevillkor med finansinstituten så att villkoren justerats i enlighet med de villkor som franska staten ställer.

(195) Slutligen skulle den offentliga garantin ha haft en positiv inverkan på BPF:s kreditvärdighet. Trots att dess kreditvärdighet i början av 2013 sänktes av de viktigaste kreditvärderingsinstituten skulle BPF ha fortsatt att ha en högre kreditvärdighet, motsvarande ett steg, än vad man skulle ha kunnat vänta sig utan garantin. Fiat stöder sig särskilt på uttalandena från Standard and Poor’s av den 28 januari, den 14 februari och den 18 april 2013. Dessutom understryker Fiat att den allmänna uppfattningen är att åtagandet om att bevilja en garanti eller något slags finansiering i sig förbättrar mottagarens finansiella situation, oavsett i vilken mån den finansiering som ställs till förfogande utnyttjas.

(196) På ett mer allmänt plan anser Fiat att biltillverkarnas koncernägda banker utgör synnerligen effektiva verktyg för försäljning och marknadsföring, med följande syften:

a) För att locka nya kunder genom att erbjuda mycket attraktiva finansieringsvillkor ([40]).

b) För att stödja försäljningsprocessen, i synnerhet på grund av att *klassiska* finansinstitut avvecklar sina intressen inom segmentet lån till konsumenter och återförsäljare.

c) För att öka känslan av lojalitet bland de konsumenter som redan är kunder.

(197) Fiat anser att en ökning med 100 räntepunkter av BPF:s finansieringskostnad skulle ha en direkt, omedelbar och extremt negativ inverkan på PSA-koncernens vinster i Europa.

5.3.4 KOMPENSATIONSÅTGÄRDERNA

(198) Enligt Fiat skulle man ha beslutat om kapacitetsminskningarna i samband med en tidigare plan, som syftade till att stänga olönsamma fabriker. Följaktligen skulle de tillkännagivna stängningarna inte vara avgörande för PSA sett till möjligheterna att återställa lönsamheten (utnyttjandenivåerna förblir desamma). Deras inverkan skulle endast minska de fasta kostnaderna.

(199) Vad gäller minskningen av kapitalutgifterna anser Fiat att PSA skulle använda sin omstruktureringsplan för att på ett opportunistiskt sätt motivera sina strategiska beslut i form av en ändrad positionering inom segmenten B och C och för att dölja andra mindre effektiva åtgärder som nyligen vidtagits. Tillkännagivandet av att man ska överge dieselmotorerna på över 2 liter skulle antagligen hänga samman med den rådande tendensen bland tillverkarna att minska cylindervolymen (”*downsizing*”). När det gäller Sevelnord anser Fiat att denna åtgärd inte skulle utgöra någon verklig kapacitetsminskning, utan endast en tillfällig uthyrning av kapacitet till en konkurrent, varvid PSA skulle ha kvar möjligheten att utan större svårighet återfå kapaciteten vid behov.

([40]) Fiat lämnar ett exempel i form av sin egen koncernägda bank, vars penetrationsnivå steg från 23,3 % 2012 till 39,6 % 2013 efter en ändring av bankens kommersiella strategi som syftar till att erbjuda kunderna mer konkurrenskraftiga finansiella erbjudanden.

(200) Slutligen medger Fiat, beträffande den sista kompensationsåtgärden, sin oförmåga att enbart på grundval av de tillhandahållna uppgifterna analysera konsekvenserna av att plug-in-hybridtekniken överges. Att PSA överger denna teknik skulle enligt Fiat motiveras av PSA:s ändrade positionering på marknaden. Det skulle även kunna tolkas som ett sätt att åtgärda ett dåligt teknikval. Fiat ifrågasätter att det skulle gå att inrikta sig på en enda teknik för att uppnå de utsläppsminskningsmål som EU har infört.

(201) Vad gäller kompensationsåtgärden avseende penetrationsnivån påpekar Fiat att ingen kompensationsåtgärd skulle kunna begränsa inverkan av den snedvridning som garantin ger upphov till.

5.4 *TOYOTAS SYNPUNKTER*

(202) Toyota anser sig inte vara i stånd att kunna kommentera PSA:s omstruktureringsplan. Toyota ser det för övrigt inte som sin uppgift att göra detta. Toyota bekräftar att de hypoteser som PSA:s plan grundar sig på skulle vara trovärdiga. Generellt sett skulle de många faktorer som påverkar bilmarknaden göra det mycket svårt att göra några som helst prognoser.

(203) När det gäller projektet *50CO_2Cars* anser Toyota att utvecklingen av miljöteknik i alla dess former skulle vara en nyckelfaktor för tillverkarnas försäljning. Enligt Toyota skulle försäljningen av bensinhybridfordon i framtiden komma att bli större än försäljningen av dieselhybridfordon, även om det skulle kunna finnas en marknad för dieselhybrider. Emellertid torde försäljningen komma att förbli lägre än den för bensinhybrider på grund av att tekniken är dyrare. Toyota väntar sig inte att detta FoU-projekt ska kunna hindra PSA:s konkurrenter från att ta sig in på *mildhybridmarknaden*.

(204) Vad gäller de koncernägda bankernas roll anser Toyota att dessa i allmänhet skulle göra det möjligt att förbättra lojaliteten bland märkets kunder (”*customer loyalty*”) med omkring 15 %. Penetrationsnivån skulle dessutom vara högre bland de segment där de små modellerna ingår.

(205) I fråga om kompensationsåtgärderna ifrågasätter Toyota huruvida man kan använda en sådan juridisk benämning på en åtgärd som syftar till att avbryta tillverkningen av modeller som säljer dåligt. Toyota anser inte att samarbetet mellan Toyota och PSA vid Sevelnord-anläggningen skulle utgöra ett nödvändigt villkor för PSA-koncernens fortlevnad. Dessutom skulle plug-in-hybridtekniken, enligt Toyota, ännu inte vara mogen på grund av de kostnader som den skulle ge upphov till och den infrastruktur den skulle kräva. Enligt Toyota skulle *fullhybrid-tekniken* förbli den enda tekniska lösningen på medellång sikt.

(206) Slutligen anser sig Toyota inte vara i stånd att bedöma relevansen hos de kompensationsåtgärder som föreslås av PSA-koncernen.

5.5 *PSA-KONCERNENS SYNPUNKTER*

(207) Inledningsvis instämmer PSA-koncernen fullt ut i de synpunkter som lagts fram av de franska myndigheterna.

(208) PSA påminner därefter om sin strategi för att återställa lönsamheten genom att anpassa produktionsapparaten efter den förändrade marknaden. Denna anpassning skulle framför allt innebära en betydligt mindre marknadsnärvaro för koncernen. PSA vill även påminna om att dessa omstruktureringsåtgärder finansieras nästan helt och hållet genom egna medel från avyttrade tillgångar. Sådana åtgärder skulle, enligt PSA, ha varit gott och väl tillräckliga om inte BPF hade blivit orättvist bestraffat genom kreditvärderingsinstitutens regler, då den koncernägda bankens svårigheter uteslutande har sin grund i dess förbindelser med PSA-koncernen. PSA menar fortsättningsvis att statens ingripande därför endast skulle ha blivit nödvändigt på grund av kreditvärderingsin-stitutens regler. Av detta drar PSA slutsatsen att den offentliga garantin i slutändan bara skulle få en begränsad effekt, framför allt för att inget direkt offentligt bidrag skulle beviljas BPF.

(209) Dessutom betonar PSA att omstruktureringsåtgärderna åtföljs av en omorientering av koncernens handelspolicy. Denna bygger på FoU-projekt som syftar till att sänka slutkonsumentens kostnad för tekniska innovationer och på koncernens tilltagande internationalisering för att minska dess utsatthet för fluktuationer på den europeiska marknaden, i synnerhet i Sydeuropa.

(210) PSA preciserar att om situationen på den europeiska bilmarknaden skulle försämras i förhållande till de prognoser som valts, kommer PSA att vidta alla åtgärder som krävs för att garantera ett återställande av sin lönsamhet på lång sikt.

(211) När det gäller kompensationsåtgärderna anser PSA att dessa utgör oerhört omfattande insatser, som starkt undergräver PSA:s konkurrenskraft inom samtliga segment. Enligt PSA skulle de framstå som mycket omfattande i förhållande till stödbeloppet, i synnerhet vad gäller omfattningen av de medel som PSA åtar sig att satsa för att finansiera sin omstrukturering. Då BPF:s balansräkning genom sin uppbyggnad dessutom gör ett utnyttjande av garantin högst osannolik skulle stödets effekter för PSA-koncernens konkurrenter med all säkerhet bli ytterst begränsade.

(212) Likväl skulle de planerade kompensationsåtgärderna ha en särskilt betydelsefull inverkan. Ur industriell synvinkel skulle övergivandet av plug-in-hybridtekniken ha en påtagligt negativ inverkan på den europeiska marknaden. Dessutom anser PSA att dess eget överlåtande av produktionskapacitet vid Sevelnord-anläggningen till en av sina direkta konkurrenter skulle innebära att man hjälpte denna konkurrent att ta sig in på en marknad. Vidare skulle investeringsminskningarna komma att få konsekvenser för PSA:s anseende på marknaden. Detta skulle framför allt gälla övergivandet av två modeller inom segmentet lätta nyttofordon, där PSA har en mycket stor marknadsandel. Slutligen skulle den uteblivna uppdateringen av fordon i lyxbilssegmentet och av effektstarka motorer minska möjligheterna att konkurrera vid företagskunders upphandlingar och den skulle påverka koncernens märkesanseende, under en betydligt längre tid än omstruktureringsperioden.

(213) PSA hävdar vidare att fastställandet av ett tak för BPF:s penetrationsnivå och indexeringen av densamma enligt utvecklingen hos de främsta konkurrenternas koncernägda banker i hög grad skulle utjämna stödets hypotetiska effekt på marknaden.

(214) Slutligen påminner PSA om att ett godkännande av stödet från kommissionens sida skulle vara ytterst viktigt för Frankrikes ekonomi, med tanke på bilindustrins betydelse i landet (mer än 2 miljoner direkta och indirekta arbetstillfällen). PSA:s återhämtning skulle också vara avgörande för den europeiska bilindustrins livskraft och konkurrensförmåga. I detta sammanhang konstaterar PSA att vissa konkurrenter skulle ha mottagit (eller fortfarande mottar) massivt stöd från sina respektive stater genom upprätthållandet av en växelkurs som är synnerligen gynnsam för exporten eller genom tillfälliga förstatliganden av koncernägda banker. Andra tillverkare utanför EU skulle kunna utnyttja frihandelsavtal på för dem fördelaktiga villkor, varigenom de skulle kunna utveckla en aggressiv handelspolicy för den europeiska marknaden.

6. **FRANKRIKES KOMMENTARER OM DE BERÖRDA PARTERNAS SYNPUNKTER**

6.1 *KOMMENTARER OM DEN ANONYMA TREDJE PARTENS SYNPUNKTER*

(215) Inledningsvis påpekar de franska myndigheterna att beviljandet av ett stöd till PSA-koncernens omstrukturering inte verkar väcka något större intresse bland aktörerna på den europeiska bilmarknaden: endast fyra berörda parter yttrade sig (trots den publicitet som beslutet om att inleda förfarandet ådrog sig).

(216) Vad gäller synpunkterna från den anonyma tredje parten (som sammanfattats i skälen 179–182 i avsnitt 5.1 ovan) betonar de franska myndigheterna att dessa skulle sakna varje samband med detta förfarande för granskning av stödet till PSA-koncernens omstrukturering och att de snarare rör det klagomål som denna anonyma tredje part överlämnat till kommissionen.

(217) Helt och hållet som en bisak framhåller de franska myndigheterna att dessa kommentarer inte skulle bidra med något konkret bevis för PSA:s påstådda intrigerande till förmån för Agati Frances och att PSA, i egenskap av ett privat företag, har full frihet att utveckla sina kommersiella förbindelser med underleverantörer efter eget gottfinnande. I detta avseende skulle PSA, inom ramen för sin pakt med GM, ha infört en rationaliseringspolicy för sina inköp från och med den 25 februari 2013, i synnerhet genom ett systematiskt anordnande av anbudsförfaranden i syfte att erhålla bästa tänkbara marknadspriser. De franska myndigheterna betonar att det bara är åtgärder som kan tillskrivas en medlemsstat som kan strida mot artikel 34 i EUF-fördraget. Detta gäller inte beslut som fattas av privata företag såsom PSA. Slutligen skulle det beteende som tillskrivs bilunderleverantörernas moderniseringsfond sakna anknytning till detta förfarande.

(218) De franska myndigheterna drar av detta slutsatsen att utredningen om stödet i fråga inte borde fördröjas av ett grundlöst påstående om brott mot artikel 34 i EUF-fördraget, som för övrigt skulle gälla fakta utan samband såväl med det berörda stödet som med PSA-koncernens omstrukturering.

6.2 *KOMMENTARER OM GM:S SYNPUNKTER*

(219) De franska myndigheterna kommenterade inte GM-koncernens synpunkter (vilka sammanfattas i skälen 183–186 i avsnitt 5.2).

6.3 *KOMMENTARER OM FIATS SYNPUNKTER*

6.3.1 ÅTERSTÄLLANDET AV PSA-KONCERNENS LÖNSAMHET

(220) Enligt de franska myndigheterna skulle Fiat i sina synpunkter om denna fråga (vilka sammanfattas i skälen 187–188 e i avsnitt 5.3.1) lägga fram en hypotes om marknadens utveckling som är mer optimistisk än PSA:s hypotes, vilket därigenom bekräftar att det scenario som valts av PSA-koncernen skulle vara trovärdigt och tillräckligt försiktigt. De påminner även om att Fiat (och för övrigt även Opel) har bekräftat relevansen hos uppgifterna från institutet IHS Global Insight vad gäller bedömningen av marknadens utvecklingsutsikter. Slutligen skulle Fiat ha förklarat sig oförmöget att bedöma möjligheten att återställa lönsamheten utifrån de tillgängliga uppgifterna. Av denna anledning ser de franska myndigheterna det som meningslöst att bemöta var och en av de punkter som framhålls av de analytiker som Fiat åberopar.

6.3.2 GARANTINS STÖDINSLAG OCH DESS INVERKAN PÅ MARKNADEN

(221) De franska myndigheterna framhåller, i sina synpunkter om denna fråga (vilka sammanfattas i skälen 191–196 c i avsnitt 5.3.3), att Fiat skulle bedöma det statliga stödinslaget till 100–110 räntepunkter, dvs. ett stödbelopp på 231 miljoner euro, vilket med råge understiger den nedre gränsen för det intervall som kommissionen tar upp i beslutet om att inleda förfarandet. Enligt de franska myndigheterna skulle denna bedömning från Fiats sida bevisa att det stödbelopp som valts av kommissionen sannolikt skulle utgöra en underskattning.

(222) När det gäller beaktandet av en åtagandeprovision påminner de franska myndigheterna om att den garantiavgift som PSA-koncernen betalar till staten skulle ha beräknats på grundval av helhetskostnaden för de banker som deltar i *New club deal* (440 räntepunkter) som dragits från deras likviditetskostnad (som uppskattas till 180 räntepunkter genom hänvisning till Itraxx Senior Financial på fem år med en genomsnittlig bas på en månad). Denna kostnad skulle omfatta en direkt avgift (*"up-front"*) på 120 räntepunkter och en åtagandeavgift på 40 % av marginalen, dvs. mer än vad Fiat betraktar som marknadspraxis. Fiats synpunkter skulle alltså, enligt de franska myndigheterna, bekräfta att denna avgift skulle ha varit övervärderad i förhållande till marknadens standard.

(223) Slutligen anser de franska myndigheterna att det är logiskt att inte beakta den direkta avgiften och åtagandeavgiften eftersom staten inte drabbas av någon alternativkostnad, dvs. en kostnad som uppstår genom mobiliseringen av kapital, som när det rör sig om en bank borde ersättas.

(224) De franska myndigheterna framhåller att Fiat skulle påstå att garantin skulle ha särskilt betydande effekter på marknaden, utan att förklara vad dessa effekter skulle bestå av. Enligt Frankrike skulle Fiat framför allt göra bedömningen att garantin skulle ge BPF en av kommissionen icke analyserad fördel, som uppkommer genom upprätthållandet av BPF:s finansieringskostnad på en viss nivå, oberoende av marknadens utveckling. De franska myndigheterna häpnar inför detta argument, eftersom den påstådda effekten uppenbarligen skulle ha anknytning till själva garantin, vars syfte skulle vara att just stabilisera bankens återfinansieringskostnader inom gränsen för ett tak på 7 miljarder euro. Dessutom borde den fördel som beviljats BPF och PSA-koncernen uppenbarligen analyseras vid den tidpunkt då garantin tillkännagavs.

6.3.3 KOMPENSATIONSÅTGÄRDERNA

(225) Inledningsvis uppfattar de franska myndigheterna Fiats synpunkter i denna fråga (vilka sammanfattas i skälen 198–200 i avsnitt 5.3.4 ovan) som synnerligen lättviktiga och ogrundade.

(226) Vad gäller minskningarna av kapitalutgifterna skulle Fiat inte lägga fram någonting konkret eller underbyggt för att kunna ifrågasätta den synnerligen hämmande inverkan som övergivandet av fordonen i lyxsegmentet skulle ha.

(227) När det gäller åtgärden beträffande Sevelnord-anläggningen skulle Fiat i sammanhanget uteslutande se den som en uthyrning av kapacitet som PSA när som helst skulle kunna återta enligt eget gottfinnande. De franska myndigheterna anser att denna kritik saknar all relevans då Fiat därigenom förbiser den tvingande karaktären hos de åtgärder som föreskrivits genom kommissionens beslut. Enligt Frankrike skulle denna åtgärd tvärtom vara oåterkallelig eftersom den skulle innebära att Toyota fick fotfäste på en marknad under optimala förhållanden.

(228) Fiat kritiserar även det faktum att man överger plug-in-hybriden med hänvisning till att den mest relevanta strategin att genomföra tvärtom skulle vara att flerdubbla de olika metoderna för att minska förorenande utsläpp. De franska myndigheterna svarar att det skulle röra sig om just den strategi som ursprungligen antogs av PSA. Dessutom skulle PSA-koncernen genom att överge plug-in-hybriden avhända sig mycket av sin egen konkurrenskraft på marknaden i förhållande till de tillverkare som kan satsa på flera sorters teknik för att minska de förorenande utsläppen. Vidare borde Fiats kritik avseende PSA:s *dåliga teknikval* i form av investeringen i plug-in-hybriden enligt Frankrike ses mot bakgrund mot Fiats egna teknikval. Tvärtemot flertalet tillverkare, som har valt att investera i denna teknik, inbegripet dem med bäst resultat, skulle Fiat vara en av de få som inte har gjort det.

(229) Slutligen konstaterar de franska myndigheterna att Fiat inte uttalar sig direkt om den kompensationsåtgärd genom vilken BPF:s penetrationsnivå begränsas. Av detta drar de slutsatsen att införandet av ett åtagande per land och per segment skulle vara extremt svårt. De franska myndigheterna hävdar alltjämt att den marknadsutveckling som Fiat hänvisar till skulle bekräfta att de traditionella bankerna drar sig tillbaka från marknaden och att de koncernägda bankernas penetrationsnivå ökar i motsvarande omfattning. Slutligen skulle den nya handelspolicy som Fiat införde under det första kvartalet 2013, genom vilken Fiats penetrationsnivå skulle kunna nå upp till 39,6 %, enligt de franska myndigheterna tydligt visa i vilken hög utsträckning den föreslagna kompensationsåtgärden skulle vara hämmande. Genom att begränsa sin penetrationsnivå skulle BPF i hög grad minska sin kapacitet att erbjuda ett konkurrenskraftigt utbud, vilket följaktligen skulle begränsa den potentiella inverkan av den statliga garantin på marknaden.

6.3.4 PROJEKTET 50CO_2CARS

(230) Enligt Frankrike gäller Fiats synpunkter (som finns sammanfattade i skälen 189–190 i avsnitt 5.3.2) å ena sidan bidraget från detta projekt till ett återställande av lönsamheten och å andra sidan projektets inverkan på marknaden.

(231) De franska myndigheterna anser att Fiats kritik skulle sakna all relevans och visa på okunskap om själva syftet med projektet, vilket just skulle vara att med stöd från offentliga myndigheter sammanföra olika former av teknik och kompetens för att partnerna ska kunna utveckla en billig hybridiseringsteknik.

(232) Enligt de franska myndigheterna skulle Fiat ha erkänt frånvaron av varje tänkbar utträngningseffekt genom att bekräfta att alla tillverkare i betydande omfattning skulle investera i projekt för att minska de förorenande utsläppen.

(233) Slutligen finner de franska myndigheterna Fiats synpunkter vad gäller effekten på marknaden motsägelsefulla. Projektet skulle i själva verket svara mot Fiats invändningar: Det omfattande teknikskifte som planeras skulle möjliggöra en betydande minskning av kostnaderna för hybridteknik så att denna kunde få tillräcklig spridning för att med säkerhet bli lönsam. Följaktligen skulle Fiats kritik avseende de begränsade utsikterna för en kommersiell framgång för *50CO_2Cars*, enligt de franska myndigheterna, vara helt irrelevant. Slutligen anser de franska myndigheterna att Fiat inte förklarar hur ett stöd på 86 miljoner euro skulle kunna ha en inverkan på de utvecklade fordonens slutpris, medan de för övrigt gör bedömningen att tillverkarna skulle göra massiva investeringar för att uppnå de mål om minskade förorenande utsläpp som föreskrivs i EU-lagstiftningen.

6.4 *KOMMENTARER OM TOYOTAS SYNPUNKTER*

(234) Generellt sett skulle Toyotas synpunkter (vilka sammanfattas i skälen 202–206 i avsnitt 5.4 ovan) enligt Frankrike på ett övergripande plan bekräfta trovärdigheten i hypoteserna och relevansen vad gäller de val som PSA-koncernens omstruktureringsplan bygger på. När det gäller projektet *50CO_2Cars* skulle Toyota ha bekräftat att miljövänlig teknik skulle utgöra den främsta drivkraften för morgondagens marknad. Enligt de franska myndigheterna skulle det framgå av Toyotas synpunkter att det statliga stödet till projektet *50CO_2Cars* inte skulle få någon inverkan på konkurrensförmågan eller på konkurrenternas konkurrenskraft inom *mildhybridsegmentet*.

(235) Vad gäller kompensationsåtgärderna, i synnerhet som ett svar på Toyotas ifrågasättande av huruvida en åtgärd som syftar till att stoppa produktionen av fordon med låg avsättning verkligen skulle vara en kompensationsåtgärd, hävdar de franska myndigheterna på nytt att saluföringen av lyxmodeller skapar en kedjereaktion för samtliga fordon som saluförs av märket.

(236) Vad gäller Sevelnord-anläggningen meddelade Toyota att det tack vare avtalet med PSA skulle bli möjligt för Toyota att finnas kvar inom segmentet lätta nyttofordon. De franska myndigheterna betonar på nytt att Toyotas närvaro vid Sevelnord kommer att ha en stor inverkan på Toyotas konkurrenskraft, genom att företaget därigenom kommer att kunna utveckla en verklig och betydande marknadsnärvaro inom segmentet i fråga.

(237) Slutligen skulle Toyotas synpunkter, enligt de franska myndigheterna, strida mot hur företaget uppför sig på marknaden. Saluföringen av den plug-in-hybridversion av modellen Prius som Toyota presenterar som *flaggskeppet* inom sin hybridflotta skulle stå i strid med företagets negativa bedömning av marknadsutsikterna för denna typ av motorer.

6.5 *KOMMENTARER OM PSA:S SYNPUNKTER*

(238) De franska myndigheterna kommenterade inte PSA-koncernens synpunkter (vilka sammanfattas i skälen 207–214 i avsnitt 5.5 ovan).

7. **DE FRANSKA MYNDIGHETERNAS ÄNDRINGAR AV ANMÄLAN**

(239) I kommentaren av den 16 juli 2013, enligt ändringar per brev den 23 juli 2013 (nedan kallat *åtagandebrevet av den 23 juli 2013* eller *brevet av den 23 juli 2013*), bidrog de franska myndigheterna med ändringar av anmälan av omstruktureringsplanen av den 12 mars 2013 och gjorde följande åtaganden. Dessa åtaganden ersätter de kompensationsåtgärder som ursprungligen föreslogs av de franska myndigheterna.

(240) De franska myndigheterna preciserade att de åtaganden som upprepas i avsnitt 7, om inte annat föreskrivs, kommer att gälla fram till dess att omstruktureringen av PSA-koncernen fullbordats, dvs. fram till den 31 december 2015.

7.1 *ÅTAGANDE OM ÅTERSTÄLLANDET AV PSA-KONCERNENS SKULDSÄTTNINGSNIVÅ*

(241) Inte för något år under omstruktureringsplanens genomförande får den konsoliderade nettoskuldsättningen avseende PSA-koncernens industriella och kommersiella verksamhet, såsom denna fastställs i den granskade årsredovisningen enligt ett konstant redovisningsramverk den 31 december varje år (*nettoskuld*), överstiga taket *A* i enlighet med vad som anges i tabell 16.

Tabell 16

Tak för PSA-koncernens nettoskuld

(miljoner euro)

	2013	2014	2015	2016
Högsta nettoskuld enligt A	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Högsta nettoskuld enligt B	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(242) Om nettoskulden överskrider taket *A* vid slutet av ett givet år (N) kommer PSA-koncernen att bli tvungen att vidta alla slags finansiella och/eller industriella omstruktureringsåtgärder som är nödvändiga och tillräckliga för att PSA-koncernens nettoskuld vid slutet av följande år (N+1) inte ska överstiga taket *A*, utöver PSA:s kostnader för att genomföra dessa åtgärder (*korrigeringsåtgärderna*).

(243) Korrigeringsåtgärderna och deras förväntade finansiella effekter ska specificeras och kvantifieras individuellt samt åtföljas av en noggrann och bindande tidsplan för genomförandet. Dessa åtgärder kan, i sin helhet eller delvis, inbegripa åtgärder som genomförts i förväg efter den 31 juli 2013, förutsatt att dessa identifieras och tydligt beskrivs och att deras förväntade finansiella effekter på omstruktureringsplanens återstående löptid kvantifieras. Korrigeringsåtgärderna, inbegripet de uppdaterade prognoserna avseende flödet i fråga om PSA-koncernens likviditet, ska meddelas kommissionen åtföljt av ett yttrande från en oberoende expert, i enlighet med definitionen av detta begrepp i avsnitt 7.6, inom om en tidsfrist på en månad från offentliggörandet av den konsoliderade granskade årsredovisning av vilken det framgår att PSA-koncernens nettoskuld överstiger tak *A* för det ifrågavarande året. Det är kommissionens uppgift att kontrollera att kvantifieringen av de förväntade finansiella effekterna av korrigeringsåtgärderna är tillräcklig, och inte äventyrar PSA-koncernens lönsamhet. I motsatt fall ska andra korrigeringsåtgärder föreslås och godkännas av kommissionen.

(244) Omstruktureringsplanen kommer att anses vara korrekt genomförd och de åtaganden som tillhandahållits av de franska myndigheterna kommer att anses vara uppfyllda om korrigeringsåtgärderna, eller vilken annan finansiell och/eller industriell omstruktureringsåtgärd som vidtagits av PSA-koncernen efter den 31 juli 2013, vid utgången av år N + 1 har uppnått de förväntade finansiella effekterna avseende nettoskulden eller om nettoskulden inte

överskrider tak *A* för år N+1. Om detta inte är fallet är det vid behov de franska myndigheternas uppgift att anmäla en ändrad omstruktureringsplan för PSA-koncernen till kommissionen, inom gränserna för tillämpningen av principen om att stöd bara får utgå en enda gång, för att kommissionen ska kunna ändra föreliggande beslut genom vilket det statliga stödet till PSA-koncernens omstrukturering förklaras förenligt med den inre marknaden.

(245) Samma konsekvenser kommer att uppstå om PSA-koncernens nettoskuld överskrider tak *B* två år i rad under genomförandet av omstruktureringsplanen. Också i detta fall är det på samma sätt vid behov de franska myndigheternas uppgift att anmäla en ändrad omstruktureringsplan till kommissionen för att kommissionen ska kunna göra en ny analys av förenligheten vad gäller det statliga stöd som utgår till PSA-koncernens omstrukturering.

(246) Under alla omständigheter ska detta åtagande anses ha uppfyllts för hela omstruktureringsperioden när väl de korrigeringsåtgärder som genomförts av PSA-koncernen, såsom dessa meddelats till kommissionen enligt de villkor som anges i skäl 243, har gett upphov till ackumulerade finansiella effekter på nettoskulden till ett värde av [0–5] miljarder euro.

7.2 *ÅTAGANDET OM BPF:S PENETRATIONSNIVÅ*

(247) De franska myndigheterna åtar sig att göra de ändringar som anges i skälen 248–250 till den garantiavgift som föreskrivs i artikel 3.3 i det avtalsprotokoll som slöts mellan Peugeot SA, Banque PSA och staten den 5 mars 2013 (*avtalsprotokollet*) avseende betalning av den garanti som ska infrias på första anmodan (*garantin*) och som kommer att tecknas mellan staten och Banque PSA i närvaro av Peugeot SA och Banque de France (*garantiavgiften*).

(248) Så länge det kommer att finnas en utlåning i form av utställda *lån mot säkerhet* som är föremål för garantin (i enlighet med hur sådana lån mot säkerhet definieras i avtalsprotokollet) ska den garantiavgift på 260 räntepunkter som föreskrivs i artikel 3.3 i avtalsprotokollet höjas enligt de villkor som anges i skälen 249 och 250 från det att penetrationsnivån för Banque PSA, inom G10-området (Belgien, Frankrike, Italien, Nederländerna, Portugal, Schweiz, Spanien, Förenade kungariket, Tyskland och Österrike) överstiger [26–29]* %.

(249) Höjningen av garantiavgiften kommer att utgå från följande:

a) Beroende på Banque PSA:s penetrationsnivå inom G10 i enlighet med vad som anges i tabell 17 i skäl 250, med närmare uppgift om huruvida penetrationsnivån för en given period omfattar en eller flera decimaler efter kommatecknet, kommer höjningen av garantiavgiften att beräknas genom linjär interpolering mellan den garantiavgift som kan betalas utifrån penetrationsnivån utan mindre decimal och den garantiavgift som kan betalas utifrån penetrationsnivån utan större decimal, som återfinns i tabell 17 i skäl 250.

b) En nivå på högst 231 räntepunkter för att garantiavtalet inte ska kunna överskrida 491 räntepunkter, vilket motsvarar garantins marknadsvärde enligt kommissionens uppskattning.

(250) Penetrationsnivån kommer att mätas den 30 juni varje år. Höjningen av garantiavgiften kommer att beräknas den 30 juni varje år utifrån de tolv senaste månaderna baserat på den genomsnittliga utlåningens kapitalvärde under denna period vad gäller de olika linjerna inom de *lån mot säkerhet* som ställts ut och som omfattas av garantin (i enlighet med hur sådana lån mot säkerhet definieras i avtalsprotokollet). Den första höjningen av garantiavgiften kommer att behöva beräknas den 30 juni 2013 enligt penetrationsnivån för perioden mellan den 1 juli 2012 och den 30 juni 2013.

Tabell 17

Höjning av garantiavgiften

Penetrationsnivå (i procent)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Höjning av garantiavgiften (i räntepunkter)*	[10–20]	[20–30]	[40–50]	[70–80]	[90–120]	[120–150]	[150–180]	[180–210]	[200–230]	231

7.3 *ÅTAGANDE OM ATT AVSTÅ FRÅN FÖRVÄRV*

(251) PSA-koncernen kommer att avstå från varje form av andelstagande i andra företag och från varje förvärv av företags tillgångar under den tid som omstruktureringsplanen pågår, dvs. fram till den 31 december 2015. Detta krav omfattar inte följande: i) Förvärv av andelar eller tillgångar i företag när det kontantbelopp som PSA pantsätter för att genomföra det planerade förvärvet understiger 100 miljoner euro per år och ii) förvärv av en andel i ett företag eller tillgångar i företag efter godkännande från kommissionen, om detta förvärv är nödvändigt för att säkerställa PSA-koncernens lönsamhet och göra det möjligt för PSA-koncernen att uppnå målen i sin omstruktureringsplan. Avsikten att genomföra ett förvärv enligt ii) i denna punkt ska meddelas kommissionen inom en rimlig tidsfrist för att kommissionen ska kunna bedöma det planerade förvärvet utifrån detaljerade finansiella uppgifter om detsamma, dess värdering och dess inverkan på PSA-koncernens eget kapital.

(252) Dessutom ska PSA-koncernen efter godkännande från kommissionen kunna förvärva dels i) en andel som betalning för ett tillskott av andelar eller verksamheter som genomförs inom ramen för en transaktion eller en hopslagning (genom fusion eller tillskott) av tillgångar eller verksamheter, dels ii) värdepapper eller delar av tillgångar eller skulder i syfte att återförsälja dessa på samma gång under förhållanden som inte ökar PSA-koncernens skuldnivå. Dessa förvärv kommer inte att beaktas inom det belopp på 100 miljoner euro som anges i föregående punkt. Avsikten att genomföra ett förvärv enligt i) och ii) i denna punkt ska meddelas kommissionen inom en rimlig tidsfrist för att kommissionen ska kunna bedöma de planerade transaktionernas karaktär.

(253) Förvärv av andelar eller tillgångar i företag som genomförs av Faurecia eller något av dess dotterbolag under den tid som PSA-koncernens omstruktureringsplan pågår, dvs. fram till den 31 december 2015, som överstiger taket på 100 miljoner euro per år i enlighet med vad som föreskrivs ovan kommer att behöva godkännas på förhand av kommissionen, vilken kommer att bifalla förvärv som i) direkt eller indirekt bidrar till återställandet av PSA-koncernens lönsamhet genom att ha en positiv inverkan på PSA-koncernens förutsedda avkastning och som ii) inte utgör något förbigående av skyldigheten att begränsa stödets effekter till ett nödvändigt minimum för att uppfylla målen i PSA-koncernens omstruktureringsplan. Avsikten att genomföra ett förvärv enligt denna punkt ska meddelas kommissionen inom en rimlig tidsfrist för att kommissionen ska kunna bedöma det planerade förvärvet utifrån de båda kriterier som anges ovan.

(254) I händelse av att PSA-koncernens nettoskuldnivå (i enlighet med hur termen definieras ovan) under ett givet år (N) skulle reduceras till en nivå som understiger den nivå som angetts för samma år i planen på medellång sikt i dess första version av den 31 maj 2013 enligt anmälan från de franska myndigheterna av den 3 juni 2013, kommer de tak på 100 miljoner euro per år som föreskrivs i föreliggande åtagande automatiskt att höjas för det efterföljande året (N+1), i motsvarande mån vad gäller skillnaden, uttryckt i miljoner euro, mellan PSA-koncernens nettoskuldnivå för år (N) och den nivå som angetts för samma år i planen på medellång sikt i dess första version av den 31 maj 2013 i enlighet med anmälan från de franska myndigheterna av den 3 juni 2013.

7.4 *ÅTAGANDE OM DEN FINANSIERINGSMARGINAL SOM BEVILJAS ÅTERFÖRSÄLJARNA*

(255) PSA-koncernen kommer inte att minska den genomsnittliga årliga handelsmarginalen beträffande den finansiering som beviljas återförsäljare inom sitt nätverk (utlåning till *företagets nätverk* i enlighet med vad som lades fram i årsrapporten från Banque PSA) till under den genomsnittliga årliga handelsmarginal som fastställdes för de tolv senaste månaderna den 30 juni 2013 avseende hela varaktigheten för omstruktureringsplanens genomförande.

7.5 *ÅTAGANDE AVSEENDE PROJEKTET 50CO_2CARS*

(256) De franska myndigheterna åtar sig att, inom ramen för projektet *50CO_2Cars* enligt definitionen av detta begrepp i del 1.2 i de franska myndigheternas anmälan av den 12 mars 2013, se till att det bidrag på 24,5 miljoner euro som ursprungligen planerades till förmån för PSA-koncernen utformas som återbetalningspliktiga förskott, i enlighet med motsvarande tidsfrister, villkor och återbetalningsformer, efter nödvändig anpassning, som de för de 61,4 miljoner euro i återbetalningspliktiga förskott som redan planerats för projektet *50CO_2Cars*. Den tidsplan som ursprungligen planerades för återbetalningen bibehålls. De belopp som ska betalas tillbaka vid varje förfallodag höjs i vederbörlig proportion till hur förskottsbeloppen höjts.

7.6 *GENOMFÖRANDE OCH OBEROENDE EXPERT*

(257) De franska myndigheterna åtar sig att se till att PSA-koncernen utser en oberoende expert med ansvar för att i detalj kontrollera tillämpningen av de åtaganden som undertecknats i åtagandebrevet av den 23 juli 2013 (*den oberoende experten*) under den tid som omstruktureringsplanen pågår, dvs. fram till den 31 december 2015, enligt de villkor som anges i bilagan.

8. **BEDÖMNING AV STÖDET**

8.1 *FÖREKOMSTEN AV ETT STÖD ENLIGT ARTIKEL 107.1 I EUF-FÖRDRAGET*

(258) Enligt artikel 107.1 i EUF-fördraget är ”stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den inre marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna”.

(259) På grundval av denna bestämmelse anser kommissionen att följande kumulativa villkor måste uppfyllas för att en nationell åtgärd ska kvalificeras som statligt stöd: i) Att åtgärden i fråga ger mottagaren en ekonomisk fördel, ii) att denna fördel möjliggörs av staten, iii) att denna fördel är selektiv och iv) att åtgärden i fråga snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen och kan påverka handeln mellan medlemsstaterna.

(260) Kommissionen anser att den statliga garantin till BPF och de återbetalningspliktiga förskotten till förmån för PSA-koncernen för genomförandet av FoU-projektet *50CO_2Cars* utgör ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget, av följande skäl.

8.1.1 DEN STATLIGA GARANTIN TILL PSA-KONCERNENS DOTTERBANK

(261) Kommissionen konstaterar inledningsvis att den i sitt beslut av den 11 februari 2013 om tillfälligt godkännande av en första enhet av garantin i form av ett undsättningsstöd drog slutsatsen att åtgärden utgjorde ett stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget. Frankrike ifrågasatte inte detta beslut och anmälde den föreliggande åtgärden som ett omstruktureringsstöd.

8.1.1.1 ***Förekomsten av statliga medel***

(262) När det gäller överföringen av statliga medel bör det betonas att garantin kommer att beviljas av Frankrike i enlighet med artikel 85 i lag nr 2012-1510 av den 29 december 2012 om finanser enligt ändringar.

(263) Detta förhållande är i sig tillräckligt för att bevisa att åtgärden har ett statligt ursprung.

8.1.1.2 ***Förekomsten av en ekonomisk fördel***

(264) Vad gäller förekomsten av en fördel framgår det av en fast rättspraxis att det, för att bedöma om en statlig åtgärd utgör ett stöd, måste fastställas om det mottagande företaget erhåller en ekonomisk fördel som det inte skulle ha erhållit under normala marknadsförhållanden. Kommissionen måste alltså bedöma i vilken utsträckning den garanti som beviljats BPF ger upphov till en marknadsersättning.

(265) I sin anmälan av den 12 mars 2013 uppskattade de franska myndigheterna stödinslaget till 453–480 miljoner euro för ett högsta garantibelopp på 7 miljarder euro i kapital. Denna uppskattning utgick från en interpolation av avkastningen från BPF:s obligationsemissioner med en löptid på tre år. I sina synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet, vilka sammanfattas i skäl 128 ovan, anser de franska myndigheterna att det stödbelopp som garantin ger upphov till uppgår till 396 miljoner euro med beaktande av en riskpremie på 40 räntepunkter och referensperioden tre månader. Om man antar att man borde utgå från en riskpremie på 24 räntepunkter (som den som förelåg vid tidpunkten för de emissioner som genomfördes i enlighet med undsättningsstödet) skulle stödbeloppet följaktligen uppgå till 429 miljoner euro.

(266) Dessutom betonade de franska myndigheterna att de emissioner som BPF genomförde den 25 mars 2013 genomfördes under särskilt gynnsamma marknadsförhållanden. *Spreadarna* låg då på en särskilt låg nivå (24 räntepunkter) i förhållande till de standardiserade statsobligationerna. Därför anser de att hypotesen om en merkostnad för BPF på omkring 40 räntepunkter skulle vara välgrundad.

(267) Slutligen sträcker sig den referensperiod som de franska myndigheterna valt från den 12 juli till den 16 oktober 2013 eftersom denna period enligt dem gör det möjligt att beakta meddelandet om koncernens svårigheter av den 12 juli med tillkännagivandet av omorganiseringsplanen och att utjämna de effekter som följde på de första ryktena om beviljandet av den garanti som kom till stånd den 16 oktober 2012.

(268) Först och främst påminner kommissionen, på grundval av de fakta som läggs fram i skäl 30, om att det stödbelopp som ingår i garantin på 1,2 miljarder euro och som godkändes tillfälligt den 11 februari 2013 varit föremål för en första bedömning i undsättningsbeslutet, enligt vilket stödinslaget hade kunnat ligga på mellan 91,8 miljoner euro och garantins nominella värde, dvs. 1,2 miljarder euro. Genom tillämpning av samma bedömningsmetod för att reducera stödet (en *spread* på 24 räntepunkter och en referensperiod på en månad) skulle följaktligen stödinslaget i den garanti på 7 miljarder euro som Frankrike anmält uppgå till 486 miljoner euro, i enlighet med vad som läggs fram i tabell 18.

Tabell 18

Beräkning av stödinslaget i garantiobligationer

	16.10.2012	12.7–16.10	16.9–16.10
Standardiserad statsobligation på tre år	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Spread på staten uppskattad efter garantin	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Banque PSA:s räntesats efter garanti (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Kostnad för garanti (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Beräknad totalkostnad för garantiemissionerna (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Interpolerad avkastning från Banque PSA:s andrahandsmarknad på tre år	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Härlett belopp i form av statligt stöd (miljoner euro)	401	429	486

(269) Vad gäller de hypoteser som valts för att komma fram till denna beräkning vill kommissionen framföra följande preciseringar.

(270) I skäl 51 i undsättningsbeslutet beräknade kommissionen stödinslaget i emissionsbeloppet på 1,2 miljarder euro till minst 91,8 miljoner euro. När det gäller emissionsbeloppet på 7 miljarder euro skulle motsvarande belopp vara 535 miljoner euro.

(271) I enlighet med vad som anges i skäl 26 i beslutet om att inleda förfarandet konstaterades en avvikelse i fråga om avkastningen på 24 räntepunkter i förhållande till de standardiserade statsobligationerna vid tidpunkten för emissionen av obligationerna på 1,2 miljarder euro. Kommissionen bekräftar i enlighet med skälen 119 och 120 i beslutet om att inleda förfarandet att den avvikelse som konstaterats och som enligt Frankrike beror på en lägre likviditet för garantiobligationer i förhållande till standardiserade statsobligationer bör beaktas vid beräkningen av stödinslaget genom att reducera detsamma.

(272) När det gäller referensperioden anser kommissionen att den period på en månad (16 september–16 oktober) som valts är tillräckligt lång för att utjämna den eventuella volatilitet som skulle kunna uppkomma på grund av tillkännagivandet. För att bedöma stödinslaget närmare bör referensperioden i själva verket ligga nära tidpunkten för tillkännagivandet för att informationen om koncernens svårigheter ska speglas så bra som möjligt i avkastningen på marknaden. Slutligen är den andrahandsmarknad som valts en likvid marknad, utifrån vilket man bara kan dra slutsatsen att det krävs en längre period eftersom tillkännagivandet av PSA:s omstruktureringsplan i juli 2012 samt den senaste tillgängliga informationen om fordonsförsäljningen då skulle ha fått fullt genomslag på marknaderna. Dessutom gör kommissionen på denna grundval bedömningen att stödelementet är korrekt beräknat och inte behöver räknas om på grundval av avkastningsnivåerna för bankens obligationer på andrahandsmarknaden vid tidpunkten för de enskilda utnyttjandena. Detta är dels fallet på grund av att Frankrike anser att stödet är begränsat till ett nödvändigt minimum för att säkerställa ett återställande av lönsamheten och att garantin följaktligen kommer att utnyttjas i sin helhet enligt Frankrike, och dels på grund av att det representativa marknadspriset gott och väl låg på nivån för de sekundära obligationerna innan stödåtgärden tillkännagavs. Detta stöd ger PSA möjligheten att utnyttja garantin vid vilken tidpunkt som helst när den har inrättats.

(273) I skäl 51 i undsättningsbeslutet ansåg kommissionen att stödbeloppet kunde höjas upp till obligationsemissionernas nominella värde. Mot bakgrund av de fakta som läggs fram i skälen 105 och 106 i beslutet om att inleda förfarandet vad gäller förekomsten av en likviditetsbonus på mellan [1–3]* miljarder euro och [2–4]* miljarder euro enligt ett stresscenario vid avveckling, anser kommissionen att stödbeloppet inte överskrider fördelen i fråga om den emissionskurs för obligationer som beräknats till 486 miljoner euro i den statliga garantin på 7 miljarder euro i kapital i skäl 33. Det rör sig om den fördel som koncernen drar nytta av om dess verksamhet fortsätter. Om stödet inte hade beviljats och banken hade avvecklats skulle ingen annan ytterligare fördel ha tagits emot, vare sig av fordringsägarna eller av aktieägarna (PSA-koncernen).

(274) Kommissionen konstaterar att det bland de berörda parterna endast var Fiat som kommenterade beräkningen av stödet genom att, i skäl 191 ovan, göra bedömningen att minst 100 räntepunkter borde läggas till kostnaden för garantin för att denna ska vara förenlig med marknadsvillkoren. En av Fiats synpunkter gäller betalningen av en åtagandeavgift. Vad gäller denna fråga konstaterar kommissionen i enlighet med vad som förklaras i skäl 272 att stödinslaget kvantifierats på grundval av hypotesen att garantin utnyttjas i sin helhet, eftersom stödet begränsas till det minimum som krävs för att återställa koncernens lönsamhet. Dessutom är det stödinslag som uppskattats av kommissionen högre än det som uppskattades av Fiat, också justerat utifrån en åtagandeavgift, eftersom kommissionen anser att det betalade priset understiger 231 räntepunkter i förhållande till marknadspriset medan Fiat anser att priset understiger 100 räntepunkter i förhållande till marknadspriset.

(275) Mot bakgrund av ovanstående kan kommissionen alltså dra slutsatsen att stödinslaget i den statliga garantin på 7 miljarder euro i kapital uppgår till 486 miljoner euro.

8.1.1.3 *Fördelens selektiva karaktär*

(276) Då BPF, och följaktligen PSA-koncernen, utgör garantins enda mottagare kan det slås fast att fördelen är selektiv.

8.1.1.4 *Villkoren gällande påverkan på handeln mellan medlemsstaterna och snedvridning av konkurrensen*

(277) Vad gäller effekterna för konkurrensen och påverkan på handeln bör det påpekas att allt stöd som ett företag mottar från offentliga myndigheter, förutsatt att företaget verkar inom en sektor med effektiv konkurrens mellan producenter från olika medlemsstater, enligt fast rättspraxis kan påverka handeln mellan medlemsstaterna och hota konkurrensen i den mån dess upprätthållande på marknaden hindrar konkurrenterna från att öka sin marknadsandel och minskar deras möjligheter att öka sin export ([41]).

(278) Den mekanism genom vilken konkurrenssnedvridningen kommer att ske bekräftades genom kommissionens analys, tredjeparternas synpunkter och analytikernas publikationer. Den statliga garantin leder direkt till en minskning av BPF:s finansieringskostnad (i förhållande till i det kontrafaktiska scenario där banken inte erhåller stöd). Genom att minska denna finansieringskostnad kommer BPF att kunna förbättra sina finansieringserbjudanden och därigenom stimulera försäljningen av bilar av märkena Peugeot och Citroën. Likväl erkänns och betonas betydelsen av de koncernägda bankernas roll i stödet till och utvecklingen av bilförsäljningen enhälligt, såväl av PSA-koncernen som av tredje parter.

(279) I sina synpunkter betonade de berörda tredje parterna det direkta sambandet mellan den koncernägda bankens verksamhet och fordonsförsäljningen. Till exempel anger GM att de koncernägda bankernas finansiering är *avgörande* och ger biltillverkarna *utrymme* att på kort sikt kunna reagera på marknadsvillkoren. Fiatkoncernen beskrev utförligt inverkan av finansieringen av försäljningen från bilkoncernernas koncernägda bankers sida. Enligt Fiatkoncernen skulle denna finansiering ha följande tre huvudsakliga effekter: att locka nya kunder, att stödja säljprocessen och att öka kundernas lojalitet. Fiat nämner en studie som Fiat skulle ha genomfört internt om Fiatmodellen *Puntos* attraktionskraft, som huvudsakligen skulle vara beroende av finansieringsvillkoren (såsom låga räntesatser). Konkurrenter som inte erbjöd attraktiva finansieringsvillkor (t.ex. Peugeot) var mindre populära bland kunderna. Enligt en annan intern undersökning avseende serien *Eco* uppgav majoriteten av de tillfrågade

([41]) Se framför allt domstolens dom av den 21 mars 1991, Italien mot kommissionen, C-305/89, REG 1989, s. I-1603.

kunderna att de inte skulle ha köpt sin bil (eller att de skulle ha väntat med köpet) utan ett finansieringserbjudande till 0 %. Utifrån detta drar Fiat slutsatsen att ett bidrag för att stödja en koncernägd banks verksamhet skulle ha en *omedelbar och direkt* inverkan på bilförsäljningsresultatet. Användningen av en koncernägd bank skulle även, enligt en annan intern undersökning som Fiat beskriver, påverka märkets befintliga kunder när de vill byta bil. Andelen kunder som beslutat sig för att åter köpa en bil av märket Fiat skulle nämligen vara högre bland dem som kunnat utnyttja finansiering från den koncernägda banken vid sitt föregående köp.

(280) Vad gäller inverkan av en variation i fråga om en koncernägd banks finansieringskostnad bidrog Fiat med en kvantitativ del till ett svar genom att uppge att en höjning av finansieringskostnaden med 100 räntepunkter skulle kunna leda till en minskning av penetrationsnivån med 5–10 %. På så vis tycks Fiats erfarenhet på den europeiska marknaden via FGA Capital bekräfta ett direkt och negativt samband mellan den koncernägda bankens finansieringskostnad och dess penetrationsnivå. Av denna anledning kan den minskning av BPF:s finansieringskostnad som föranleds av den statliga garantin medföra en höjning av dess penetrationsnivå.

(281) Toyota, för sin del, bekräftar betydelsen av de koncernägda bankernas roll för att förstärka kundernas lojalitet gentemot märket och därigenom öka försäljningen: Toyota gör bedömningen att de koncernägda bankerna ökar lojaliteten med 15 %, men förklarade sig samtidigt inte kunna kvantifiera inverkan av en höjning av finansieringskostnaden med 100 räntepunkter på försäljningen (även om man likväl anger att en sådan inverkan föreligger).

(282) Därigenom framgår det av synpunkterna från de berörda tredje parterna att en minskning av en koncernägd banks finansieringskostnader gör det möjligt för banken att erbjuda sina potentiella kunder mer attraktiva finansieringsvillkor. Sådana konkurrenskraftiga låneerbjudanden har en direkt inverkan på bilförsäljningen och skulle för närvarande rent av utgöra en av de viktigaste faktorerna bakom en utveckling av denna försäljning.

(283) På samma sätt förklaras det en publikation från Morgan Stanley av den 21 augusti 2012 hur de låga finansieringskostnaderna för finansgrenen hos en biltillverkare kan göra det möjligt för märket att erbjuda bilar där användningskostnaden (”*Total Cost of Ownership*”) är lägre än den för konkurrenternas bilar. Generellt sett visar denna studie att den främsta faktorn vid fastställandet av ett fordons användningskostnad utgörs av finansieringskostnaden för biltillverkarens koncernägda bank. ([42]) Genom attraktiva finansieringserbjudanden bidrar en koncernägd bank därigenom direkt till att minska användningskostnaden för märkets bilar. Finansieringsbehovens betydelse är dock särskilt framträdande i segmenten B och C, inom vilka huvudandelen av PSA-koncernens försäljning sker.

(284) I en färsk undersökning från Moody's ([43]) av den 5 februari 2013 bekräftades de koncernägda bankernas viktiga roll, genom att dessa sågs som *ett centralt inslag i bilkoncernernas strategi*. Dessutom innehåller studien en prognos om att bilkoncernerna, mot bakgrund av krisen och den sjunkande försäljningen, i allt högre utsträckning skulle tendera att utnyttja de koncernägda bankerna för att stimulera sin försäljning. Analysen av risken för snedvridning genom det statliga stöd som är föremål för granskning ska dessutom beakta detta specifika sammanhang.

(285) Enligt den lönsamhetsplan för BPF som de franska myndigheterna tillhandahållit skulle de koncernägda bankernas roll för övrigt komma att intensifieras i framtiden på grund av fyra huvudsakliga faktorer (jfr skäl 116).

(286) Följaktligen skulle den statliga garantin komma att få en direkt inverkan på BPF:s konkurrensbeteende, vars redan betydande roll förväntas öka enligt de marknadstendenser som beskrivs i den lönsamhetsplan som tas upp i skäl 285 ovan.

(287) I detta avseende konstaterar kommissionen att många finansinstitut redan är verksamma inom EU och att kapitalet rör sig mellan medlemsstaterna.

(288) Av detta drar kommissionen slutsatsen att åtgärden i fråga även kan stärka BPF:s ställning i förhållande till konkurrenterna när det gäller handeln mellan medlemsstaterna.

(289) Följaktligen drar kommissionen slutsatsen att denna statliga garanti utgör ett statligt stöd vars bidragsekvivalent uppgår till 486 miljoner euro brutto. BPF är den direkta mottagaren av denna garanti, men i förlängningen är hela koncernen mottagare eftersom BPF:s verksamhet går ut på att finansiera försäljningen av koncernens huvudverksamhet, biltillverkningen.

([42]) Se Morgan Stanley av den 21 augusti 2012: *Volkswagen – It's Cheaper to Own a VW*.
([43]) Se Moody's av den 5 februari 2013: *Key rating drivers for European car financiers*.

8.1.2 DE OFFENTLIGA STÖDEN TILL PSA-KONCERNEN FÖR GENOMFÖRANDET AV FOU-PROJEKTET $50CO_2CARS$

(290) Den offentliga finansieringen ([44]) av PSA-koncernen för genomförandet av FoU-projektet *$50CO_2Cars$* uppfyller definitionen av statligt stöd i den mening som avses i artikel 107 i EUF-fördraget. De franska myndigheterna anmälde denna åtgärd som ett omstruktureringsstöd.

8.1.2.1 ***Förekomsten av statliga medel***

(291) Denna offentliga finansiering kommer från budgetanslaget från staten till byrån för miljön och för energikontroll (ADEME) för åtgärden *framtidens fordon* inom programmet för framtidsinvesteringar. Frankrikes offentliga finansiering av projektet *$50CO_2Cars$* ingår i det program för *framtidsinvesteringar* som infördes genom den ändrade finanslagen nr 2010-237 av den 9 mars 2010. Detta bekräftar följaktligen denna åtgärds statliga ursprung.

8.1.2.2 ***Förekomsten av en ekonomisk fördel***

(292) PSA-koncernen erhåller en ekonomisk fördel genom att bidraget bidrar till dess FoU-utgifter.

8.1.2.3 ***Fördelens selektiva karaktär***

(293) Åtgärden riktar sig specifikt till upphovsmännen bakom FoU-projektet *$50CO_2Cars$*, där PSA-koncernen återfinns, och kan följaktligen inte anses ha allmän giltighet.

8.1.2.4 ***Villkoren gällande påverkan på handeln mellan medlemsstaterna och snedvridning av konkurrensen***

(294) Eftersom PSA-koncernen är verksam inom biltillverkningssektorn, som är en ekonomisk sektor som är öppen för inomeuropeisk handel, kan åtgärden komma att påverka handen mellan medlemsstaterna, ändra PSA-koncernens ställning på ifrågavarande marknader i förhållande till konkurrenterna och snedvrida konkurrensen på den inre marknaden.

(295) Kommissionen kan även dra slutsatsen att det finansiella stöd som Frankrike beviljat i form av återbetalningspliktiga förskott till PSA-koncernen för projektet *$50CO_2Cars$* utgör ett statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i EUF-fördraget.

(296) Slutligen erkänner kommissionen den särskilda karaktären hos de återbetalningspliktiga förskotten i egenskap av instrument för statligt stöd. Om det rör sig om ett *lån* till förmån för PSA-koncernen för genomförandet av *$50CO_2Cars$* kommer betalningen av detta lån alltjämt att vara ett villkor i slutet av detta FoU-projekt. Då sannolikheten för framgång eller misslyckande inte går att veta på förhand är det omöjligt för kommissionen att beräkna en bruttobidragsekvivalent för dessa stöd i form av återbetalningspliktiga förskott. Följaktligen kommer kommissionen, genom att utgå från det mest negativa perspektivet där ingen återbetalning skulle ske, av försiktighet att se hela det återbetalningspliktiga förskottet som att detta höjer det statliga stödet i fråga.

8.2 *BEDÖMNINGENS RÄTTSLIGA GRUND*

(297) I artikel 107.2 och 107.3 i EUF-fördraget föreskrivs undantag från den allmänna oförenlighet som anges i punkt 1 i samma artikel. De undantag som anges i artikel 107.2 i EUF-fördraget är inte uppenbart tillämpliga i detta fall.

(298) I sitt undsättningsbeslut förklarade kommissionen stödet som tillfälligt förenligt på grundval av artikel 107.3 b i EUF-fördraget. Kommissionen ansåg emellertid att den offentliga garanti som syftade till att omedelbart avhjälpa BPF:s likviditetsproblem innebar att en fördel också beviljades PSA-koncernen. Denna synpunkt ifrågasattes för övrigt inte av de franska myndigheterna. Kommissionen betonade även att dotterbankens likviditetsproblem har sitt ursprung i koncernens strukturella svårigheter. Mot denna bakgrund åtog sig de franska myndigheterna att lämna in en omstruktureringsplan för PSA-koncernen i sin helhet i enlighet med ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer, vilken dessutom skulle säkerställa återställandet av BPF:s lönsamhet. I enlighet med sitt åtagande anmälde de franska myndigheterna en lönsamhetsplan för BPF och en omstruktureringsplan för PSA-koncernen.

([44]) Denna finansiering anmäldes ursprungligen som bidrag (till ett belopp av 24,5 miljoner euro) och återbetalningspliktiga förskott (till ett belopp av 61,4 miljoner euro). Med beaktande av den kompensationsåtgärd som föreslogs av de franska myndigheterna (som beskrivs i skäl 256) skulle de slutligen komma att utgöras av återbetalningspliktiga förskott till ett belopp av 85,9 miljoner euro.

(299) Vad gäller BPF:s lönsamhetsplan bör denna analyseras mot bakgrund av avsnitt 2 i kommissionens meddelande om återställandet av lönsamheten och bedömningen av omstruktureringsåtgärder inom finanssektorn under den rådande krisen enligt reglerna om statligt stöd ([45]).

(300) Vad gäller omstruktureringsplanen ansåg kommissionen redan i skäl 84 i sitt undsättningsbeslut att denna plan borde granskas mot bakgrund av artikel 107.3 c i EUF-fördraget och, mer specifikt, mot bakgrund av ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer. Uppenbarligen beviljades stöden i syfte att återställa ett företags lönsamhet på lång sikt och dessa bör därför vara förenliga med ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer som fungerar som rättslig grund för bedömningen. Kommissionen konstaterar också att denna slutsats inte påverkas av att en del av de stöd som planeras inom ramen för omstruktureringsplanen utformas som stöd till ett FoU-projekt. Införlivandet av en FoU-dimension i en omstruktureringsplan är i själva verket godtagbar under den dubbla förutsättningen att de planerade verksamheterna verkligen är nödvändiga för att återställa företagets lönsamhet och att samtliga delar av omstruktureringsplanen (inbegripet FoU-insatsen) uppfyller de villkor som anges i ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer.

(301) Enligt punkt 21 i ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer får dessutom de villkor som ställs beträffande förenligheten hos det offentliga stödet till den FoU-insats som företaget i svårigheter genomför inte leda till ett kringgående av principerna i de normala reglerna för ett företag med sunda finanser.

(302) Kommissionen konstaterar att ingen berörd part har kritiserat valet av rättsliga grunder.

8.3 *FÖRETAGETS BERÄTTIGANDE TILL OMSTRUKTURERINGSSTÖD*

(303) För att vara berättigat till omstruktureringsstöd måste företaget till att börja med kunna betraktas som ett företag i svårigheter, i enlighet med definitionen i avsnitt 2.1 i ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer.

(304) I skäl 150 i beslutet om att inleda förfarandet uppgav kommissionen att PSA-koncernen befann sig i svårigheter i den mening som avses i punkt 11 i ovannämnda riktlinjer. De vanliga tecknen på att ett företag befinner sig i svårigheter föreligger i detta fall, i synnerhet följande: ökande förluster, sjunkande omsättning, överkapacitet, minskande kassaflöde, tillbakadragande från delar av marknaden. Dessutom visar det faktum att BPF inte kunde slutföra sin finansieringsplan för perioden 2013–2016 utan den statliga garantin tydligt på koncernens oförmåga att genomföra en sanering med egna medel eller med medel från sina ägare/aktieägare eller marknaden.

(305) I skäl 151 i beslutet om att inleda förfarandet drog kommissionen utifrån detta slutsatsen att PSA-koncernen, och följaktligen BPF indirekt, är företag som befinner sig i svårigheter i den mening som avses i avsnitt 2.1 i ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer.

(306) I skäl 152 i nämnda beslut konstaterade kommissionen även att varken PSA-koncernen eller dess dotterbolag BPF är nystartade företag och att det, eftersom mottagaren är en koncern, inte kan anses att företagets svårigheter är en följd av en godtycklig kostnadsfördelning inom koncernen. Enligt vad de franska myndigheterna har uppgett beror nämligen koncernens svårigheter i första hand på koncerninterna orsaker och på den försämrade bilmarknaden i Europa.

(307) Kommissionen anser alltså att den bedömning som gjordes i beslutet om att inleda förfarandet avseende företagets stödberättigande på grundval av punkterna 11 och 13 i ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer inte behöver ses över. Kommissionen konstaterar att ingen av de berörda parterna ifrågasatte denna punkt.

(308) Sammanfattningsvis gör kommissionen bedömningen att de villkor som anges i avsnitt 2.1 i de ovannämnda riktlinjerna uppfylls.

([45]) EUT C 195, 19.8.2009, s. 9.

8.4 *ÅTERSTÄLLANDE AV LÖNSAMHETEN PÅ LÅNG SIKT*

8.4.1 PSA-KONCERNENS OMSTRUKTURERINGSPLAN

(309) Inför en varaktig försämring av sin situation införde PSA-koncernen från och med 2012 åtgärder som kunde främja koncernens återställande av lönsamheten på lång sikt inom ramen för planen *Rebond 2015*. Detta gäller särskilt åtgärderna för att minska koncernens överkapacitet inom segment B och de planerade besparingsåtgärderna. Planen *Rebond 2015* omfattar följande:

a) En omorganisering av den industriella basen i Frankrike och en minskning av de strukturella kostnaderna med en uppskattad effekt på omkring 600 miljoner euro, som tillkännagavs den 12 juli 2012. Enligt detta projekt ska produktionen i Aulnay upphöra 2014, industriapparaten vid anläggningen i Rennes anpassas, moderniseringsåtgärder genomföras vid Aulnay- och Rennesanläggningarna och koncernens strukturer justeras.

b) En påtaglig minskning av kapitalutgifterna med 550 miljoner euro från och med 2013 när de kraftiga kapacitetsinvesteringarna i Ryssland, Latinamerika och Kina har upphört.

c) En optimering i fråga om produktionskostnaderna, framför allt på grund av pakten med GM avseende 350 miljoner euro, varav den ena hälften av vinsten kommer från de första *köpsynergier* som pakten gav upphov till och den andra hälften kommer från handlingsplaner avseende enhetskostnaderna i samband med formgivning och tillverkning.

(310) I sitt beslut om att inleda förfarandet uttryckte kommissionen två slags tvivel i fråga om ett återställande av lönsamheten.

a) För det första ansåg kommissionen att hypoteserna om marknadens utveckling kunde visa sig vara för optimistiska.

b) För det andra önskade kommissionen kontrollera i vilken utsträckning projektet *50CO_2Cars* kunde bidra till ett återställande av lönsamheten.

8.4.1.1 ***De hypoteser som valts avseende marknadens utveckling***

(311) Synpunkterna från berörda tredje parter motsäger inte att det skulle vara relevant att använda prognoserna från *IHS Global Insight* när det gäller marknadens utveckling. I synnerhet skulle Fiats synpunkter bekräfta att det rör sig om biltillverkarnas främsta källa till finansiella prognoser.

(312) Kommissionen konstaterar att dessa prognoser likväl är mer optimistiska än prognoserna från andra källor på marknaden, såsom dem från Standard&Poor's ([46]).

(313) Kommissionen anser att uppdateringen av prognoserna avseende omsättningen i förhållande till beslutet om att inleda förfarandet delvis besvarar det tvivel som den uttryckt i fråga om trovärdigheten hos de prognoser som Frankrike lade fram i samband med den preliminära granskningsetappen. Dessutom har de planerade kapitalinvesteringskostnaderna, trots den minskade omsättningen, inte minskat i de uppdaterade prognoserna, vilket alltså inte kommer att påverka den framtida försäljningen negativt.

(314) Eventuella avvikelser från genomsnittsprognoserna bör analyseras utifrån de konsekvenser som de skulle kunna få för PSA:s kapacitet att fortsätta sin verksamhet i ett ogynnsamt scenario. Koncernens svårigheter, vilka föranlett statens ingripande, hade anknytning till BPF:s kapacitet att i tillräcklig utsträckning kunna återfinansiera sig på marknaderna för att kunna finansiera koncernens fordonsförsäljning. Dessutom har Frankrike, inte ens efter att ha registrerat den nedvärdering av det övergripande värdet av bilavdelningens aktier med 3 888 miljoner euro som fastställdes i räkenskaperna den 31 december 2012, uppgett för kommissionen att koncernens eget kapital skulle vara otillräckligt. Kommissionen anser att analysen följaktligen bör inriktas på koncernens industriella nettoskuldnivå i de ogynnsamma scenarierna.

(315) Kommissionens tvivel om koncernens lönsamhet kunde avskrivas mot bakgrund av det i avsnitt 7.1 ovan beskrivna åtagandet från Frankrikes sida om att tvinga PSA att genomföra tillräckliga åtgärder för att avhjälpa varje avvikelse i fråga om likviditeten som skulle uppstå på grund av en ogynnsam försäljningsutveckling och som skulle föra med sig risken att PSA:s nettoskuld avviker från sin bana. Skuldnivån […]* skulle följaktligen reduceras till under […]* miljarder euro, en nivå som överensstämmer med analytikernas aktuella prognoser.

([46]) I rapporten *For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region* av den 24 april 2013 förväntas inte den europeiska marknaden återhämta sig till 2011 års volymer innan 2018, medan en sådan återhämtning väntas ske från och med 2014 enligt IHS prognoser.

Genom detta åtagande ges koncernen möjlighet att välja det lämpligaste tänkbara sättet att stabilisera sin nettoskuld på, exempelvis genom att minska sin kapacitet eller sälja andelar. Kommissionen konstaterar att Frankrike åtagit sig att på nytt anmäla hela planen i händelse av att korrigeringsåtgärderna skulle misslyckas eller av att nettoskuldmålet skulle överskridas två år i rad.

(316) På grundval av ovanstående överväganden drar kommissionen slutsatsen att de tvivel avseende ett återställande av lönsamheten som uttrycktes i beslutet om att inleda förfarandet kan avfärdas.

8.4.1.2 ***Bidraget från projektet 50CO_2Cars till återställandet av PSA-koncernens lönsamhet***

(317) I skäl 167 i beslutet om att inleda förfarandet ifrågasatte kommissionen bidraget från projektet *50CO_2Cars* till PSA-koncernens omstrukturering och till återställandet av dess lönsamhet.

8.4.1.2.1 **Inledande anmärkning om Frankrikes ifrågasättande av den analysmetod som föreslås i beslutet om att inleda förfarandet**

(318) Det framgår av skäl 152 ovan att de franska myndigheterna ifrågasätter den metod som föreslås av kommissionen i beslutet om att inleda förfarandet för att kontrollera om, och i så fall i vilken utsträckning, projektet *50CO_2Cars* bidrar till återställandet av PSA:s lönsamhet. Efter sin preliminära granskning menar Frankrike att kommissionens tvivel skulle utgå från påståendet att projektet *50CO_2Cars* bara skulle kunna vara nödvändigt för återställandet av PSA-koncernens lönsamhet om koncernen därigenom skulle kunna hämta in den ackumulerade eftersläpningen i fråga om FoU i förhållande till konkurrenterna. Dessutom skulle den metod som kommissionen planerat utgå från ett *rättsligt innovativt* kriterium vars nödvändighet ifrågasätts av de franska myndigheterna, då övriga argument som lagts fram i deras mening förefaller räcka för att visa det positiva bidraget från *50CO_2Cars* till återställandet av koncernens lönsamhet.

(319) Kommissionen bestrider att den metod som den föreslog i beslutet om att inleda förfarandet skulle kunna sammanfattas på det sättet och vill göra följande preciseringar.

(320) Enligt skäl 17 i ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer grundar sig en omstrukturering på ”en realistisk, enhetlig och omfattande plan som syftar till att återställa ett företags långsiktiga lönsamhet”. Genomförandet av detta mål avseende ”omorganisation och rationalisering av företagets verksamhet i syfte att göra den effektivare” kan anta formen av flera olika slags åtgärder, såsom

— ”att företaget avyttrar förlustbringande verksamheter”,

— ”omstrukturerar de verksamheter vars konkurrenskraft kan återställas”,

— ”diversifierar och satsar på nya lönsamma verksamheter”.

(321) Kommissionen anser att det i första hand är den tredje pelaren, om *diversifiering*, som kan motivera inbegripandet av FoU-verksamheter i en omstruktureringsplan. Denna motivering grundar sig i förekommande fall på behovet av att hjälpa det företag som befinner sig i svårigheter att finna nya, lönsamma avsättningsmöjligheter genom att omorientera sin produktion genom innovation.

(322) Av de franska myndigheternas synpunkter (vilka sammanfattas i skäl 149) framgår det att de för övrigt verkar instämma i denna analys och anser att bibehållandet av FoU-investeringarna kan göra det möjligt för ett företag i svårigheter att återställa lönsamheten på lång sikt. Kommissionen anser likväl att de prejudikat som Frankrike anger i fotnot 30 till skäl 149 är irrelevanta. I själva verket gäller dessa inte ärenden där, som i det aktuella fallet, genomförandet av ett FoU-projekt inom ramen för en omstruktureringsplan på ett positivt sätt kan bidra till återställandet av lönsamheten hos ett företag i svårigheter, utan snarare fall där kommissionen anser att ett återställande av lönsamheten skulle kunna ske genom en lansering av nya produkter som utgår från *befintliga* kunskaper (som inte behöver införskaffas genom FoU). Följaktligen framgår det av skäl 51 i kommissionens beslut av den 1 december 2004 (statligt stöd – Frankrike – företaget Bull, mål C-504/03) att de nya servrarna, som bedöms ha en *mycket viktig* roll att spela för omsättningen och rörelsemarginalen, bygger på en teknik som innehas av Intel och som inte utvecklats av stödmottagaren. Likaledes framgår det av skäl 98 i kommissionens beslut av den 3 juli 2001 (statligt stöd – Spanien – Babcock Wilcox España SA, mål C-33/98) att den teknik som gör det möjligt för NewCo att täcka ett nytt marknadssegment i Spanien redan fanns tillgänglig. Slutligen kan

kommissionen inte se relevansen i att hänvisa till skäl 236 i dess beslut av den 18 februari 2004 (statligt stöd – Tyskland – Bankgesellschaft Berlin AG, mål C-28/02), enligt vilket det framgår att kommissionen är ovillig att göra en definitiv bedömning av rollen för ”nya produkter och försäljningskanaler” inom ramen för återställandet av lönsamheten för banken i svårigheter.

(323) Kommissionen vill betona att man inte bör förväxla detta mål med ett helt annat mål, nämligen främjandet av FoUI ([47]) genom andra slags offentlig finansiering till företag som inte befinner sig i svårigheter. I detta sammanhang lämpar det sig att påminna om skäl 20 i ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer, där följande tydligt framgår:

> ”Eftersom dess fortlevnad är i fara kan ett företag i svårigheter inte anses vara ett lämpligt medel för att främja andra allmänna mål förrän dess lönsamhet har säkerställts. Därför anser kommissionen att stöd till företag i svårigheter endast kan bidra till utvecklingen av näringsverksamheter utan att påverka handeln i en omfattning som strider mot det gemensamma intresset om de villkor som läggs fast i dessa riktlinjer uppfylls. […]”

(324) Kommissionen anser att ett och samma stöd inte på ett effektivt sätt kan ha två olika mål och att allt stöd som en medlemsstat beviljar inom ramen för en omstruktureringsplan, oavsett om stödet enligt medlemsstaten kan ha en positiv inverkan i fråga om främjandet av FoU, följaktligen ska syfta till att återställa mottagarens lönsamhet. Stödets förenlighet ska granskas utifrån detta prioriterade mål.

(325) Dessutom måste medlemsstaten, i den mån det är frågan om *investering* i FoU, lägga fram bevis för att den stödda verksamheten är förenlig med resten av omstruktureringsplanen (och nödvändig för att den ska få goda resultat). I skäl 45 i ovännämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer anges i själva verket följande:

> ”Stödet får inte användas för att finansiera nyinvesteringar som inte är nödvändiga för att återställa företagets lönsamhet.”

(326) För att analysera huruvida den FoU-insats som projektet *50CO$_2$Cars* utgör är (eller inte är) en intern åtgärd som syftar till att förbättra lönsamheten för ett företag i svårigheter som, i förekommande fall, i denna egenskap skulle kunna ingå i omstruktureringsplanen (skäl 35 i ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer) överensstämmer den analys som kommissionen lägger fram i skälen 168–217 i beslutet om att inleda förfarandet helt och hållet med bestämmelserna i skäl 36 i ovannämnda riktlinjer, av vilka det tydligt framgår att ”de omständigheter som lett till att företaget hamnat i svårigheter” ska tjäna som underlag för en bedömning av om de föreslagna åtgärderna är lämpliga. Dessutom har kommissionen i beslutet om att inleda förfarandet granskat följande i tur och ordning:

a) I skälen 168–192 huruvida projektet *50CO$_2$Cars* kunde vara till hjälp för PSA-koncernen vad gäller att hämta in sin eftersläpning i fråga om FoU, ett inslag som lades fram av de franska myndigheterna i skäl 16 som en av de strukturella svårigheter som koncernen står inför.

b) I skälen 193 och 194 huruvida projektet *50CO$_2$Cars* kunde vara till hjälp för PSA-koncernen vid en rationalisering av dess industriella verktyg och kostnadsstruktur, i synnerhet dess arbetskraftskostnader, då dessa faktorer lagts fram i skäl 15 som ytterligare strukturella handikapp som PSA-koncernen lider av.

c) I skälen 208–217 huruvida den nya *mildhybridiseringsteknik* som projektet *50CO$_2$Cars* omfattar kunde erbjuda PSA en lösning inte bara på sina konjunkturproblem (den minskning av den europeiska marknaden som anges i skäl 11 i beslutet om att inleda förfarandet) utan också på sina strukturproblem (den *mejseleffekt* som fastställs i skäl 14 i beslutet om att inleda förfarandet).

(327) Beslutet om att inleda förfarandet grundar sig alltså på inslag som, i samband med den preliminära granskningsetappen, nämns av de franska myndigheterna som omständigheter som skulle ha gett upphov till svårigheter för företaget. Kommissionen har inte på något sätt lagt fram en katalog över kumulativa och/eller exklusiva kriterier genom vilka det går att kontrollera om projektet *50CO$_2$Cars* var (eller inte var) *lämpligt* för koncernens omstrukturering.

([47]) Såsom preciseras i skäl 39 gäller inte rambestämmelserna för FoUI för företag som befinner sig i svårigheter och denna utestängning kvarstår dessutom under hela den tid som omstruktureringsplanen pågår, vilket preciseras i skäl 16 i ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer: ”Så snart en omstrukturerings- eller likvidationsplan, för vilken stöd har äskats, har upprättats och börjat genomföras kommer allt ytterligare stöd att betraktas som omstruktureringsstöd.”

(328) Under den preliminära granskningsetappen hänvisade de franska myndigheterna inte till tendensen på marknaden om att försäljningen av dieselfordon ersätts med försäljningen av bensinfordon (vilket nämns i skäl 210 i beslutet om att inleda förfarandet och vilket det erinras om i skäl 147 ovan) som ett av hindren för ett återställande av PSA-koncernens lönsamhet, utan som ett enskilt inslag i sammanhanget trots att det för övrigt, i enlighet med vad som anges i skäl 214 i beslutet om att inleda förfarandet, enligt marknadsundersökningar som genomförts av PSA skulle ha funnits en marknadsmöjlighet för billiga dieselhybridiseringssystem.

(329) Under alla omständigheter är målet med detta formella förfarande att erbjuda medlemsstaten möjlighet att lägga fram alla bevis som den anser nödvändiga för att visa på tillbörligheten hos det stöd som granskas, och att i synnerhet lägga fram närmare uppgifter om de omständigheter som gett upphov till företagets svårigheter, som man i förekommande fall avstått från att beskriva under den preliminära etappen. Det är just detta som de franska myndigheterna har kunnat göra i detta fall.

8.4.1.2.2 **Analys av bidragen från projektet *50CO$_2$Cars* till PSA-koncernens omstrukturering**

(330) Det framgår av de franska myndigheternas synpunkter (vilka sammanfattas i skälen 147–151) att projektet *50CO$_2$Cars* syftar till att behärska teknik för att minska dieselmotorers bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp till en *överkomlig* kostnad.

i) *Att bidra till att övervinna PSA-koncernens strukturella handikapp*

(331) Att vända den nedåtgående utvecklingen vad gäller försäljning av fordon med dieselmotor: I sitt inledningsbeslut ifrågasatte kommissionen i skäl 211 förenligheten mellan en FoU-investering som omfattade en dieselhybridiseringsteknik och omstruktureringsplanen, då däremot den nyligen fastställda marknadsutvecklingen (som förväntas hålla i sig under de kommande åren) snarare skulle peka mot att försäljningen av dieselmotorer håller på att ersättas av bensinmotorer.

(332) I denna fråga framgår det av Frankrikes motiveringar i skäl 148, vad gäller PSA-koncernens befintliga produktionsverktygsstruktur (som huvudsakligen är inriktad på dieselfordon, som stod för [60–80]* % av försäljningen i Europa 2012), att en strategi som syftar till att *genomlida* utvecklingen mot att diesel ersätts med bensin snarare än att *följa* den skulle kunna vara mindre relevant på kort/medellång sikt i fråga om att återställa koncernens lönsamhet. Kommissionen konstaterar i detta sammanhang att tillverkaren Toyota i sina synpunkter i skäl 203 medger att det skulle kunna finnas en marknad för dieselhybrider, men att dieselhybriderna enligt Toyotas bedömning lär sälja mindre än bensinhybriderna på grund av dieselteknikens relativa merkostnader. Ur detta perspektiv skulle den utveckling av en *överkomlig* dieselhybridlösning som görs gällande genom projektet *50CO$_2$Cars* kunna bidra till att, under den tid som projektet pågår, bekämpa den försäljningsnedgång på området dieselfordon som PSA-koncernen för närvarande lider av. På längre sikt, och om den utveckling avseende medel som hittills har kunnat konstateras fortsätter (dvs. att bensinhybridfordonen fortsätter att sälja bättre än dieselhybriderna) såsom Toyota förutspår, skulle de viktigaste komponenterna i hybridiseringssystemet *50CO$_2$Cars* kunna anpassas till bensinmotorgrundplattor (se skäl 50 i beslutet om att inleda förfarandet).

(333) Följaktligen delar kommissionen de franska myndigheternas synpunkt att PSA:s strategi för att utveckla en teknik som kan återupprätta miljöanseendet och se till att dieselmotorerna förblir ekonomiskt attraktiva för, framför allt de europeiska, konsumenterna skulle kunna förbättra avkastningen på kort/medellång sikt för PSA-koncernens industriverktyg och alltså bidra till återställandet av PSA:s lönsamhet under den tid som omstruktureringsplanen pågår.

(334) Att hämta in den ackumulerade eftersläpningen i fråga om FoU: Även om de franska myndigheterna ifrågasätter kriteriets relevans framgår det av skäl 152 c att projektet *50CO$_2$Cars* skulle möjliggöra en inhämtning av den eftersläpning som koncernen skulle ha drabbats av i fråga om FoU, i synnerhet vad gäller produktiviteten hos den genomförda teknikinnovationsverksamheten (sammanslagning av medel i ett forskningskonsortium under ledning av byrån för miljön och för energikontroll), standardisering av vissa bilkomponenter (framför allt vad gäller framdrivningen), tekniker för minskning av dieselmotorernas bränsleförbrukning/utsläpp, DCT-växellådor etc. Dessa insatser syftar till att göra hybridiseringssystemen mer *överkomliga* för konsumenterna genom att den hybridiserade framdrivningens uppbyggnad i hög grad skulle standardiseras och optimeras i fråga om energieffektivitet och produktionskostnad.

(335) I skäl 184 framhåller GM den allmänna spridningen av teknikprojekt för minskade gasutsläpp som genomförs av tillverkarna, och i skäl 189 bekräftar Fiat att de utsläppsnormer avseende koldioxid som fastställts i EU-lagstiftningen utgör en utmaning som var och en av dem kommer att behöva anta. Toyota anser för sin del också att utvecklingen av miljöteknik kommer att vara en central försäljningsfaktor för tillverkarna (se skäl 203). Mot bakgrund av detta *tekniklyft* i fråga om minskad bränsleförbrukning/minskade koldioxidutsläpp, och utan att

förbise svårigheten med att förutse de framtida kommersiella möjligheterna för den forskning som för närvarande bedrivs, anser kommissionen att upprätthållandet av en viss teknisk ambitionsnivå hos en biltillverkare i svårigheter utgör en garanti för att dess omstrukturering ska lyckas. Den ackumulerade eftersläpningen i fråga om FoU skulle däremot i betydande grad riskera att försämra utsikterna till en återhämtning vad gäller försäljningen på kort/medellång sikt, och därmed även möjligheterna till att återställa lönsamheten.

(336) Med tanke på samtliga ovanstående aspekter drar kommissionen slutsatsen att projektet *50CO_2Cars* mycket väl kan bidra till att avhjälpa vissa av PSA-koncernens strukturella handikapp.

ii) *Att anpassa industriverktyget till insatserna avseende mildhybridisering*

(337) I beslutet om att inleda förfarandet ställde kommissionen frågan huruvida de medel som planerades för utvecklingen av en *mildhybridiseringsteknik* var förenliga med den kapacitetsrationalisering som planerades genom resten av omstruktureringsplanen.

(338) Av skäl 154 framgår det att de industriinvesteringar som blir nödvändiga på grund av genomförandet av projektet *50CO_2Cars*, och i synnerhet anpassningen av produktionskapacitet till nya dieselmotorer och hybridiseringssystem, kommer att förbli begränsade i förhållande till de samlade investeringar som planeras under den tid som omstruktureringsplanen pågår. Deras finansiella effekt har dessutom helt och hållet inbegripits i de beräkningar som de franska myndigheterna överlämnat. Slutligen, vad gäller kraftöverföringssystemen, anser kommissionen i likhet med de franska myndigheterna att övergången till intern produktion av en produktion som för närvarande läggs ut på japanska leverantörer, i händelse av att projektet *50CO_2Cars* blir framgångsrikt, kommer att bidra till återställandet av PSA:s lönsamhet genom att tillverkarens marginaler återställs och genom att man på samma gång befrias från logistikkostnaderna och valutakursriskerna.

(339) På grundval av dessa aspekter drar kommissionen slutsatsen att anpassningen av PSA:s industriverktyg till insatserna avseende *mildhybridisering* är förenlig med omstruktureringen och återställandet av koncernens lönsamhet.

iii) *Att rikta in företaget på nya och lönsamma verksamheter*

(340) I sina synpunkter (vilka sammanfattas i skäl 189) uppgav Fiat att den motor som *50CO_2Cars* omfattar verkar tekniskt *genomförbar*, men att den medför en risk för att enhetspriset för de fordon som utrustas med den kommer att öka, vilket skulle göra en storskalig spridning av den utvecklade tekniken ekonomiskt omöjlig.

(341) När det gäller denna fråga konstaterar kommissionen att det höga pris som för närvarande tas ut för *fullhybridiseringsteknik* förklarar varför denna endast har använts inom marknadens högre segment (fordon i *premiumklassen*). Den strategi som planerats och de FoU-insatser som genomförts av PSA och dess partner syftar just till att åstadkomma en hybridiseringsteknik med en bättre avvägning mellan kostnad och prestanda än de lösningar som för närvarande finns tillgängliga, närmare bestämt i form av följande: en minskning av koldioxidutsläppen med [10–20]* % i förhållande till ett jämförbart fordon utan hybridiseringsteknik till en kostnad som är [70–80]* % lägre än kostnaden för lösningen HY425.

(342) I skäl 216 i beslutet om att inleda förfarandet beklagade kommissionen emellertid att den inte kunde bedöma inverkan av ny *mildhybridiseringsteknik* på PSA-koncernens försäljning och lönsamhet och uppgav att den önskade få tillgång till sådana finansiella indikatorer som vanligtvis används för att analysera relevansen hos denna typ av FoU-investeringar, samt till en analys av de risker som kan komma att påverka projektets lönsamhet.

(343) Av skäl 150 framgår det att frånvaron av specifikt statligt stöd till projektet *50CO_2Cars* inom ramen för omstruktureringsplanen skulle ha tvingat PSA att genomföra ett *kontrafaktiskt* projekt som skulle gå ut på att minska FoU-investeringarna till ett minimum för att alltjämt kunna följa lagstiftningsåtgärderna i fråga om koldioxidutsläpp.

Den finansiella indikator som de franska myndigheterna tillhandahöll i tabell 15 i skäl 155 b utgör ett så kallat *differentiellt* nettonuvärde som, till skillnad från *standardnettonuvärdet* (som motsvarar den uppdaterade summan avseende det positiva och negativa likviditetsflöde som en investering ger upphov till) inte möjliggör en bedömning av en investerings inneboende avkastning, utan avkastningsavvikelsen mellan två olika investeringar, i detta fall mellan projektet *50CO$_2$Cars* (med eller utan statligt stöd) och det *kontrafaktiska* projektet.

(344) Med beaktande av att det kontrafaktiska projektet, oavsett vilken diskonteringsränta som väljs ([10–15]* % eller [13–15]* %), alltid har ett högre nettonuvärde än projektet *50CO$_2$Cars* utan statligt stöd ([60–100]* miljoner euro för eDCT, [20–70]* miljoner euro för parallellhybrider) drar de franska myndigheterna slutsatsen att företaget utan stödet spontant skulle ha *stimulerats* att genomföra det alternativa projektet snarare än *50CO$_2$Cars*. Kommissionen ifrågasätter emellertid giltigheten i detta resonemang genom att konstatera att man, enligt all logik, borde anse att PSA med den diskonteringsränta på [13–15]* % som de franska myndigheterna underförstått bäst skulle transkribera de aktuella *grunderna* för företagets finansieringsvillkor, även om en ränta på [10–13]* % verkar vara den som i allmänhet väljs för att bedöma avkastningen av dess investeringar, dessutom hellre skulle rikta in sig på det kontrafaktiska projektet än på projektet *50CO$_2$Cars*, eftersom den relativa avkastningen från två av dess beståndsdelar skulle vara högre: [50–60]* miljoner euro för eDCT och [20–30]* miljoner euro för parallellhybrider.

(345) Slutligen anser kommissionen följande:

a) Å ena sidan är de slutsatser som den föreslagna *differentiella* indikatorn skulle kunna leda till alltför beroende av tillfälliga hypoteser om den diskonteringsränta som används för att beräkna det *differentiella* nettonuvärdet.

b) Å andra sidan medger inte denna indikators struktur genomförandet av en ekonomisk utvärdering av den övergripande inverkan av *50CO$_2$Cars* på koncernens försäljning och finansiella utsikter, utan endast en kumulerande jämförelse av den realiserade vinsten (respektive av de burna kostnaderna) via genomförande av *50CO$_2$Cars* med vad man hade kunnat erhålla, för endast två av beståndsdelarna, via det kontrafaktiska projektet.

(346) De finansiella indikatorer som Frankrike tillhandahållit möjliggör alltså inte ett beaktande av *systemeffekterna* av den *mildhybridisering* som *50CO$_2$Cars* syftar till. Kommissionen konstaterar emellertid att projektet *50CO$_2$Cars* tvärtemot det kontrafaktiska projektet gör det möjligt att å ena sidan ta itu med flera av de strukturella handikapp som PSA-koncernen för närvarande lider av: Genom projektet kan PSA-koncernen förbättra sin situation i fråga om standardisering av delar och inhämta viss eftersläpning som koncernen ådragit sig i fråga om FoU. Det kontrafaktiska projektets begränsade räckvidd gör det inte möjligt att visa upp en sådan ambition. Dessutom skulle den planerade inkrementella utvecklingen inom det kontrafaktiska projektet, vars tillkännagivna mål enbart består av att kunna följa bestämmelserna om koldioxidutsläpp, sannolikt vara otillräcklig för att på ett effektivt sätt bekämpa den minskade försäljning av dieselfordon som koncernen står inför. Slutligen jämförde kommissionen, för att bedöma överensstämmelsen mellan de medel som krävs för vart och ett av dessa projekt och resten av omstruktureringsplanen, de övergripande kostnaderna för projektet *50CO$_2$Cars* (dvs. [300–400]* miljoner euro enligt tabell 4 i skäl 41) med de merkostnader och industriella risker som det kontrafaktiska projektet skulle innebära: Den möjliga marginalförlust som detta fenomen medför är icke-försumbar och uppskattas till [500–700]* miljoner euro i skäl 148.

(347) Slutligen anser kommissionen att det teknikskifte som projektet *50CO$_2$Cars* syftar till, tvärtemot de inkrementella förbättringar som förutses i det kontrafaktiska projektet, i händelse av framgång kan erbjuda PSA en tillväxtkälla framemot 2020 genom att PSA-koncernen därigenom ”diversifierar sig och satsar på nya lönsamma verksamheter”. Dessutom bidrar projektet *50CO$_2$Cars* på ett bättre sätt till ett återställande av koncernens lönsamhet än vad det kontrafaktiska projektet skulle ha gjort.

iv) *Partiell slutsats avseende bidraget från projektet 50CO$_2$Cars till PSA-koncernens omstrukturering*

(348) Av ovanstående analys framgår det att projektet *50CO$_2$Cars*, som en del av omstruktureringsplanen, på ett positivt sätt bidrar till ett återställande av PSA-koncernens lönsamhet, närmare bestämt genom följande: Den anpassning av PSA-koncernens industriverktyg som krävs för dess genomförande är förenlig med den strategi och de medel som finns tillgängliga för omstruktureringen, och i händelse av framgång kommer projektet inte bara att bidra till att dämpa effekterna av företagets strukturella svårigheter (stor känslighet för försäljningsutvecklingen vad gäller diesel i Europa och eftersläpningen i fråga om vissa FoU-områden) utan också att möjliggöra en diversifiering av koncernens produktion genom att inrikta denna på ”nya och lönsamma” verksamheter som kan ge koncernen en tillväxtpotential framemot 2020.

8.4.2 BPF:S LÖNSAMHETSPLAN

(349) I sitt inledningsbeslut konstaterade kommissionen att BPF:s svårigheter hade sin grund i det ömsesidiga beroendet av PSA-koncernen, vilket den 14 februari 2013 ledde till en försämring av bankens kreditvärdighet hos Standard & Poor's till BB+ *speculative grade* (*non-investment grade*), och detta trots att undsättningsstödet hade godkänts.

(350) I sina synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet anser kommissionen att de franska myndigheterna har gjort det möjligt att skingra dess tvivel avseende balansräkningens storleksökning och nivån i fråga om tvivelaktiga fordringar hos BPF.

(351) Kommissionen står följaktligen fast vid den slutsats som den kom fram till i beslutet om att inleda förfarandet och som inte ifrågasatts av någon av de berörda parterna, nämligen att det problem som PSA står inför är ett likviditetsproblem som enbart beror på dess koppling till PSA-koncernen. Följaktligen kan detsamma anses gälla beträffande BPF:s lönsamhetsplan, i den mån tvivlen avseende återställandet av koncernens lönsamhet har kunnat avskrivas.

8.5 *FÖREBYGGANDE AV ALL OTILLBÖRLIG SNEDVRIDNING AV KONKURRENSEN*

8.5.1 ANALYS AV BEHOVET AV KOMPENSATIONSÅTGÄRDER

(352) Enligt punkt 38 i ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer måste det, för att stöd till omstrukturering ska kunna godkännas av kommissionen, vidtas kompenserade åtgärder i syfte att dämpa de negativa effekterna av sådant stöd på handelsvillkoren. I annat fall måste stödet anses "strida mot det gemensamma intresset" och förklaras som oförenligt med den inre marknaden. Detta villkor innebär ofta en begränsning av den närvaro som ett företag kan behålla på sin eller sina marknader vid omstruktureringsperiodens slut.

(353) Som en påminnelse kan det nämnas att de franska myndigheterna inledningsvis föreslog följande kompensationsåtgärder: ytterligare minskningar av kapitalutgifterna, överlåtande av kapaciteten vid Sevelnord-fabriken till en konkurrent, övergivande av utvecklingen och produktionen av plug-in-hybridtekniken och en åtgärd för fastställande av en högsta penetrationsnivå för BPF.

(354) I sitt inledningsbeslut uttryckte kommissionen tvivel dels beträffande kvalificeringen av vissa åtgärder som kompensationsåtgärder, dels beträffande deras tillräcklighet med anledning av villkoren för deras genomförande.

(355) Vid slutet av detta formella granskningsförfarande anser kommissionen, åtminstone vad gäller de åtgärder som redan hade beslutats och genomförts av PSA innan omstruktureringsplanen anmäldes, att de åtgärder som beskrivs i avsnitt 2.4.5 inte kan kvalificeras som "kompensationsåtgärder" enligt punkt 38 och efterföljande punkter i ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer, utan att dessa snarare motsvarar strategiska val som under alla omständigheter är nödvändiga för att återställa koncernens lönsamhet.

(356) Emellertid beslutade de franska myndigheterna i kommentaren av den 23 juli 2013 att dra tillbaka samtliga kompensationsåtgärder som anmäldes den 12 mars 2013, med undantag för åtgärden avseende fastställandet av en högsta penetrationsnivå för BPF, vilken ändras enligt beskrivningen i avsnitt 8.5.2.

(357) Följaktligen noterar kommissionen detta tillbakadragande och anser sig inte ha någonting att kommentera i detta avseende beträffande följande åtgärder:

a) De ytterligare minskningarna av kapitalutgifterna och i synnerhet produktionsstoppet i fråga om modellerna Citroën C6 och Peugeot 607, produktionsstoppet och den uteblivna uppdateringen i fråga om modellen Bipper/Nemo och produktionsstoppet i fråga om dieselmotorer på över 2 liter.

b) Överlåtelsen av kapacitet vid Sevelnord-fabriken till en konkurrent.

c) Den avbrutna utvecklingen och produktionen av *plug-in*-hybridtekniken.

(358) Vad gäller *kompensationsåtgärderna* kommer kommissionen följaktligen bara att analysera de franska myndigheternas förslag om att utifrån ett räntegolv på [26–29]* % införa en mekanism för höjning av kostnaden för garantin i förhållande till BPF:s penetrationsnivå.

8.5.2 MEKANISM FÖR HÖJNING AV KOSTNADEN FÖR DEN STATLIGA GARANTIN I FÖRHÅLLANDE TILL BPF:S PENETRATIONSNIVÅ

(359) I beslutet om att inleda förfarandet noterade kommissionen att begränsningen av penetrationsnivån verkade vara en lämplig åtgärd för att begränsa inverkan av BPF:s finansieringsstöd på PSA:s fordonsförsäljning. Emellertid hyste kommissionen tvivel om den verkliga effekten av denna åtgärd på grund av dess genomförandevillkor. PSA föreslog i själva verket ett åtagande för 2013 för varje land i Europa om att inte överskrida nivån H2 2012 och + 1 i flexibilitet, dvs. en högsta nivå på 33,4 %. Denna begränsning föreföll emellertid inbegripa den ökning som kunde förutses för 2013, då nivån låg på 29,8 % 2012. Dessutom föreslog de franska myndigheterna för åren 2014 och 2015 att penetrationsnivån ska läggas samman för G10-området för BPF med avseende på det föregående året, justerat utifrån penetrationsnivåns variation hos de jämförbara banker som PSA omnämnt (de koncernägda bankerna tillhörande Renault, Ford, BMW, VW och Daimler), varvid ett *räntegolv* föreskrivs. Denna förändring skulle för PSA ha inneburit en flexibilitet som hade kunnat dämpa åtgärdens tvingande karaktär och därigenom dess effektivitet.

(360) Det fanns vissa kvardröjande frågor om identiteten hos de jämförbara banker som PSA föreslagit (för närvarande bara penetrationsnivån för de koncernägda bankerna tillhörande Renault och Volkswagen, medan övriga tillverkare såsom Fiat och Ford likaså utgör nära konkurrenter). Eftersom penetrationsnivån varierade starkt mellan de olika länderna hade BPF kunnat rikta in sin lånekapacitet på de segment där dess närvaro är som störst och därigenom utveckla en aggressiv handelsstrategi gentemot konkurrenterna.

(361) De franska myndigheterna svarade på kommissionens argument genom sina synpunkter om beslutet om att inleda förfarandet (se punkt 173). De gick bland annat med på att utvidga omfattningen för de jämförbara bankerna till Fiats och Fords koncernägda banker. För övrigt höll de fast vid principerna för den mekanism som föreslogs i anmälan. När det gäller penetrationsnivåernas gradering finns det enligt dem ingen tillverkare som meddelar sina penetrationsnivåer uppdelat per segment. Vad gäller mekanismens flexibilitet anser de att denna är nödvändig för att göra det möjligt för BPF att anpassa sig efter marknadens förutsägbara utveckling och att den inte innebär någon minskning av effektiviteten eller den tvingande karaktären hos denna åtgärd. Kommissionen noterar de franska myndigheternas anmärkning avseende den möjliga flexibilitet som införs genom användningen av en övergripande penetrationsnivå för den kompensationsåtgärd som åläggs BPF: Av skäl 177 framgår det att […]* % av den finansiering som beviljas av den sistnämnda skulle beröra segmenten B och C och följande fem länder: Frankrike, Italien, Spanien, Förenade kungariket och Tyskland. Med hänsyn till denna statistik anser kommissionen att risken för att kompensationsåtgärden skulle bli ineffektiv på grund av en alltför stor flexibilitet som beviljas genom användningen av en övergripande penetrationsnivå kan avfärdas.

(362) Inledningsvis noterar kommissionen att kompensationsåtgärden avseende penetrationsnivån, enligt de franska myndigheterna, utgör den åtgärd som är mest målinriktad och bäst lämpad att motverka en eventuell snedvridning av konkurrensen som skulle uppstå direkt på grund av beviljandet av stödet i form av en garanti till förmån för Banque PSA. En sådan åtgärd skulle göra det möjligt att på ett lämpligt sätt ta sig an kopplingen mellan konsekvenserna av beviljandet av det statliga stödet till Banque PSA:s verksamhet och fordonsförsäljningen ([48]).

(363) För övrigt konstaterar kommissionen att samtliga tillverkare i sina kommentarer bekräftade den viktiga roll som en koncernägd bank spelar i finansieringen av bilförsäljningen. Toyota betonar att det med hjälp av en koncernägd bank går att förbättra lojaliteten hos ett bilmärkes kunder med omkring 15 % och att penetrationsnivån är högre i de segment som omfattar små modeller. Fiat anser att tillverkarnas koncernägda banker utgör extremt effektiva instrument för försäljning och marknadsföring. Fiat instämmer i Toyotas kommentarer avseende deras roll för kundernas lojalitet och tillägger att de koncernägda bankerna också är viktiga för att stödja säljprocessen, i synnerhet genom att de ersätter de *klassiska* finansinstituten, vilka skulle dra sig från att bevilja denna typ av lån. Fiat anser att den offentliga garanti som beviljas BPF följaktligen skulle komma att få en direkt, omedelbar och extremt negativ inverkan på PSA-koncernens konkurrenter.

(364) Mot bakgrund av de berörda parternas enhällighet vad gäller en koncernägd banks centrala roll i finansieringen av biltillverkarnas försäljning, och den synnerligen negativa inverkan på konkurrensen som direkt uppstår genom beviljandet av garantin till förmån för BPF, anser kommissionen att relevansen hos åtgärden för att begränsa BPF:s möjlighet att använda den offentliga garantin för att otillbörligen öka sin finansieringskapacitet till skada för konkurrenternas koncernägda banker, vilka inte erhåller offentligt stöd, bekräftas.

(365) I åtagandebrevet av den 23 juli 2013 åtog sig de franska myndigheterna att genomföra de ändringar som beskrivs i avsnitt 7.2 för att kompensera den snedvridning av konkurrensen som uppkommer genom det statliga stödet till BPF.

([48]) Punkt 234 i synpunkterna

(366) För att begränsa effekterna av den snedvridna konkurrens som garantin skulle ha medfört samtidigt som BPF:s tillhandahålls ett visst utrymme för att kunna reagera på den möjliga marknadsutvecklingen utformas det föreslagna åtagandet som en tilläggsersättning till garantin i förhållande till BPF:s penetrationsnivå. Principen för åtagandet är följande: En höjning av ersättningen enligt garantin föreskrivs när BPF överskrider en lägsta penetrationsnivå som fastställs till [26–29]* % inom G10 sammantaget. Kommissionen noterar att det område som denna samling omfattar (Belgien, Frankrike, Italien, Nederländerna, Portugal, Schweiz, Spanien, Förenade kungariket, Tyskland, Österrike) verkar vara det mest representativa för den europeiska marknaden bland de indikatorer som är tillgängliga ([49]). Dessutom förefaller en sådan mekanism lämplig för att uppfylla principen om kompensationsåtgärder (som syftar till att begränsa en eventuell snedvridning av konkurrensen) samtidigt som ett återställande av lönsamheten säkerställs. Genom att knyta en höjning av penetrationsnivån till en höjning av ersättningen enligt garantin kommer BPF:s kapacitet att erbjuda särskilt attraktiva finansieringsvillkor tack vare garantin att begränsas till vad som är nödvändigt för att säkerställa dess lönsamhet, samtidigt som snedvridningen av konkurrensen begränsas. Koncernen kommer inte att betala en ersättning utöver det som kan finansieras enligt dess kapitalsituation, eftersom koncernen kommer att ha möjlighet att upprätthålla penetrationsnivån på en nivå som motsvarar en viss ersättningsnivå. Ersättningen kommer att höjas med penetrationsnivån upp till som högst 491 räntepunkter (uppskattad marknadsränta). I figur 2 visas sambandet mellan ersättningen enligt garantin och PSA:s penetrationsnivå (se tabell 17 i skäl 250 för exakta siffror).

Figur 2

Samband mellan ersättningen enligt garantin (i räntepunkter) och penetrationsnivån inom G10 (i procent)

[…]*

(367) I konsekvensbedömningen av denna åtgärd bör man bland annat beakta den teoretiska penetrationsnivå som PSA skulle ha kunnat uppnå utan stödet (nedan kallad *den kontrafaktiska penetrationsnivån*). Kommissionen påminner om att försämringen av BPF:s kreditvärdering och dess minskade finansieringskapacitet, utan den statliga garantin, skulle ha medfört en korrelativ minskning av antalet utfärdade lån, vilket skulle ha lett till en minskning med [5–20]* % av bilverksamhetens försäljning ([50]). Således skulle omsättningen för PSA:s bildivision, uppnådd tack vare finansieringen från den koncernägda banken, enligt de franska myndigheterna uppgå till [6 000–7 000]* miljoner euro utan stödet och till [35 000–40 000]* miljoner euro med stödet (med beaktande av en förutsägbar minskning med omkring [10–20] % av försäljningen). Dessa siffror antyder följaktligen att BPF:s teoretiska penetrationsnivå skulle ha legat på omkring [15–20]* %. Med andra ord skulle BPF:s finansieringskapacitet ha minskat i en grad som skulle ha inneburit en betydande minskning av dess penetrationsnivå om BPF inte skulle ha fått den statliga garantin. Dessutom skulle de sålda volymerna ha minskat parallellt med detta, mot bakgrund av de koncernägda bankernas centrala roll för bilförsäljningen. Enligt de franska myndigheterna skulle en sådan nedgång ha omöjliggjort ett återställande av lönsamheten och lett in PSA i en ond cirkel av upprepade försämringar av dess och BPF:s kreditvärdighet, vilket i sig skulle ha inneburit ytterligare förluster för koncernen.

(368) Genom denna kontrafaktiska penetrationsnivå går det att preliminärt kvantifiera den nedre gräns som ska beaktas för kalibreringen av kompensationsåtgärden. Denna lägsta nivå borde ligga på en nivå över den teoretiska nivå som uppskattats till [15–20]* %. Den lägsta penetrationsnivån borde också ligga på en nivå som understiger den aktuella penetrationsnivån ([29–31]* % för G10 under 2012). Alla kompensationsåtgärder syftar i själva verket till att minimera konsekvenserna av ett statligt stöd för det mottagande företagets konkurrenter. Emellertid gör den statliga garantin redan nu det möjligt för BPF att upprätthålla sin nuvarande penetrationsnivå (vilket framgår av den kontrafaktiska penetrationsnivån). Därför borde varje kompensationsåtgärd i form av en tilläggsersättning redan tillämpas på den nuvarande penetrationsnivån.

(369) Därigenom anses, med beaktande av penetrationsnivån på [29–31]* %, den nedre gräns på [15–20]* % som anges ovan, den sannolika utveckling i riktning mot en höjning som beskrivs av de franska myndigheterna och av de koncernägda bankernas viktiga roll i fråga om bilförsäljningsverksamheten, åtagandet att höja ersättningen enligt den statliga garantin från [26–29]* % ([51]) vara en lämplig åtgärd som kan begränsa snedvridningen av konkurrensen. Mot bakgrund av den nuvarande penetrationsnivån innebär åtagandet att BPF redan borde höja

([49]) Indikatorn G5, som ingår i indikatorn G10, täcker redan, i enlighet med vad som erinras i skäl 361, […]* % av den finansiering som beviljas av BPF.

([50]) Kommentar från de franska myndigheterna av den 7 december 2012: *scénario contrefactuel – impacts préliminaires sur le Groupe PSA* (kontrafaktiskt scenario – preliminära konsekvenser för PSA-koncernen)

([51]) Man bör även notera att denna penetrationsnivå på [26–29]* % är betydligt lägre än den penetrationsnivå som ursprungligen föreslogs av de franska myndigheterna i samband med den första versionen av kompensationsåtgärden: 33,4 % vilket framgår av tabell 7 i skäl 102.

ersättningen enligt garantin med omkring [40–50]* räntepunkter (vilket betyder att den statliga garantin skulle ersättas med omkring [300–310]* räntepunkter i stället för med 260 räntepunkter i enlighet med vad som föreskrevs i det inledande avtalsprotokoll som slöts med staten). Om BPF önskar höja denna penetrationsnivå kommer ersättningen att höjas i enlighet med de proportioner som föreskrivs i tabell 17 i skäl 250 ovan ([52]). Om denna penetrationsnivå sjunker kommer tilläggsersättningen att sjunka på samma sätt ([53]). På så vis innebär åtagandet en omedelbar ökning av garantikostnaden för BPF, en kostnad som kommer att öka efter hand som PSA ökar den fordonsandel som finansieras via BPF inom ramen för sin samlade försäljning.

(370) Utifrån detta gör kommissionen bedömningen att denna åtgärd möjliggör kompensationen av otillbörlig snedvridning av konkurrensen i den mening som avses i punkterna 38–40 i ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer.

(371) Slutligen anser kommissionen, trots den strukturella överkapacitet som den europeiska bilsektorn verkar lida av, att en ytterligare minskning av PSA-koncernens produktionskapacitet av följande skäl inte skulle utgöra den lämpligaste lösningen i detta fall:

a) Å ena sidan för att företaget redan har gått med på att genomföra betydande strukturella insatser vid anläggningarna i Aulnay och Rennes, i enlighet med vad som anges i skäl 49.

b) Å andra sidan för att det, i händelse av att nya omstruktureringsinsatser i enlighet med vad som förklaras i skäl 315 ovan skulle bli nödvändiga i framtiden, tycks vara att föredra att låta PSA behålla ett strategiskt handlingsutrymme i fråga om valet av vilka medel som ska användas för att stabilisera sin ekonomiska situation, eftersom en ytterligare kapacitetsminskning inte skulle vara ett av medlen för att uppnå detta.

8.5.3 ÅTAGANDET OM DEN FINANSIERINGSMARGINAL SOM BEVILJAS ÅTERFÖRSÄLJARNA

(372) Kommissionen konstaterar även att de franska myndigheterna har åtagit sig att se till att PSA inte sänker den genomsnittliga årliga handelsmarginalen för den finansiering som beviljas återförsäljarna inom dess nätverk till under den genomsnittliga årliga handelsmarginal som fastställts under de tolv senaste månaderna under hela den tid som omstruktureringsplanen genomförs.

(373) Kommissionen anser att man i enlighet med detta åtagande kan bevara den tvingande karaktären hos begränsningen av BPF:s penetrationsnivå. Genom upprätthållandet av den genomsnittliga handelsmarginalen för återförsäljarna på den nivå som rådde innan stödet beviljades kommer BPF inte att kunna använda garantin till att anta en aggressiv handelspolicy gentemot sina återförsäljare.

8.5.4 OMVANDLING AV DE STÖD SOM INLEDNINGSVIS PLANERADES FÖR GENOMFÖRANDET AV PROJEKTET $50CO_2$CARS TILL ÅTERBETALNINGSPLIKTIGA FÖRSKOTT

(374) För att de medel som tillhandahålls av staten för att bevara den tekniska kompetensen hos tillverkaren i svårigheter ska förbli proportionerliga anser kommissionen att följande är nödvändigt:

a) De FoU-verksamheter som genomförs inom ramen för omstruktureringsplanen får inte vara så pass omfattande att den risk för *utträngning* som anges av kommissionen i skäl 243 i beslutet om att inleda förfarandet kan uppstå.

b) I händelse av en återgång till bättre resultat ska en betydande del av de offentliga medel som ställts till tillverkarens förfogande för att bevara sin kompetensnivå vid den *tekniska frontlinjen* återbetalas till den myndighet som betalade ut stödet i händelse av att FoU-projektet blir framgångsrikt och lönsamheten återställs.

(375) Vad gäller den första punkten ska kommissionen, i händelse av att projektet *$50CO_2$Cars* genomförs, följaktligen kontrollera om de dynamiska incitamenten till andra biltillverkare för att fortsätta med sina FoU-insatser inom hybridisering skulle komma att skäras ned betydligt (eller helt och hållet). Emellertid framgår det av GM:s synpunkter att om de offentliga medel som beviljas genomförandet av projektet *$50CO_2$Cars* är *icke-försumbara* för ett FoU-projekt med avseende på ett *mildhybridiseringssystem* skulle de för den skull inte vara *betydande* i förhållande till FoU-utgifterna för sektorn som helhet, och i vilket fall som helst skulle de vara otillräckliga för att hindra en konkurrerande tillverkare från att utveckla sitt eget FoU-program inom samma område (se skäl 184

([52]) Om penetrationsnivån till exempel når [30–40]* % (mot [29–31]* % i dag) kommer höjningen av garantikostnaden att uppgå till [70–80]* räntepunkter.

([53]) Om penetrationsnivån till exempel når [20–30]* % (mot [29–31]* % i dag) kommer exempelvis höjningen av garantikostnaden att uppgå till högst [20–30]* räntepunkter.

ovan). Fiat bekräftar för sin del också att det tekniska framsteg som projektet *50CO$_2$Cars* möjliggör inte kommer att utgöra någon inträdesbarriär som kan avskräcka de andra tillverkarna (se skälen 190 och 232). På grundval av uppgifter från ovannämnda tredje parter kan kommissionen följaktligen dra slutsatsen att risken för att genomförandet av projektet *50CO$_2$Cars* skulle ge upphov till en *utträngningseffekt* kan avfärdas i detta fall.

(376) Vad gäller den andra punkten hänvisar kommissionen till den kompensationsåtgärd som de franska myndigheterna föreslår i avsnitt 7.5, vilken syftar till att omvandla de inledningsvis planerade bidragen på 24,5 miljoner euro till återbetalningspliktiga förskott från byrån för miljön och för energikontroll, så att PSA-koncernen i händelse av en återgång till bättre resultat i sin helhet ska betala tillbaka till staten de belopp som staten betalat i förskott för genomförandet av den understödda FoU-verksamheten.

(377) Slutligen anser kommissionen att det offentliga stödet till genomförandet av projektet *50CO$_2$Cars* inom ramen för omstruktureringsplanen, förutom att det inte orsakar någon större risk i fråga om incitamenten för andra tillverkare att fortsätta med sina FoU-insatser (ingen *utträngningseffekt*), dessutom förblir proportionerligt i förhållande till målet om ett återställande av PSA-koncernens lönsamhet, eftersom de franska myndigheterna åtagit sig att, i händelse av att koncernen återgår till bättre resultat, se till att de belopp som betalats i förskott av staten för att stödja genomförandet av detta FoU-projekt betalas tillbaka i sin helhet enligt uppdaterade belopp till den myndighet som beviljat stödet (se skäl 256).

8.5.5 ÅTAGANDET OM ATT AVSTÅ FRÅN FÖRVÄRV

(378) Kommissionen konstaterar slutligen att de franska myndigheterna åtagit sig att se till att PSA avstår från att skaffa andelar i andra företag och från varje förvärv av tillgångar i andra företag under hela den tid som omstruktureringsplanen pågår, i enlighet med de villkor som anges i skäl 251 och efterföljande skäl, till belopp som överstiger 100 miljoner euro om året. Som ett undantag från den allmänna princip som fastställs i skälen 251 och 252 ovan kommer Faurecia och dess dotterbolag att kunna genomföra förvärv efter förhandsgodkännande från kommissionen, i enlighet med vad som anges i skäl 253. I sin bedömning kommer kommissionen att bifalla förvärv som i) direkt eller indirekt bidrar till återställandet av PSA-koncernens lönsamhet genom att ha en positiv inverkan på PSA-koncernens förutsedda avkastning och som ii) inte utgör något förbigående av skyldigheten att begränsa stödets effekter till ett nödvändigt minimum för att uppfylla målen för PSA-koncernens omstruktureringsplan.

(379) Kommissionen anser att denna åtgärd är nödvändig och kan kompensera effekterna av den snedvridning av konkurrensen som beviljandet av stödet ger upphov till.

8.5.6 BEHOVET AV EN KOMPENSATIONSÅTGÄRD AVSEENDE BILUNDERLEVERANTÖRERNAS MODERNISERINGSFOND

(380) En anonym tredje part anser att PSA borde sälja sin andel i bilunderleverantörernas moderniseringsfond. Kommissionen konstaterar att synpunkterna från denna tredje part gäller ett klagomål som är under behandling av kommissionen och som inte berör föremålet för detta förfarande. Synpunkterna behöver därför inte besvaras inom ramen för detta beslut.

8.6 *BEGRÄNSNING AV STÖDET TILL ETT MINIMUM: REELLT BIDRAG, FRITT FRÅN STÖD*

(381) För att stödet ska kunna godkännas krävs det enligt punkterna 43–45 i ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer att stödbeloppet och stödintensiteten begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att möjliggöra en omstrukturering med hänsyn till de finansiella resurserna hos företaget, aktieägarna eller den företagsgrupp som företaget tillhör. Stödmottagande företag måste i hög grad bidra till omstruktureringen med egna medel, inbegripet genom försäljning av tillgångar som inte är oundgängliga för företagets överlevnad, eller genom extern finansiering som erhålls på marknadsmässiga villkor.

(382) I enlighet med vad som anges i skälen 246 och 247 i beslutet om att inleda förfarandet påminner kommissionen om att detta förenlighetsvillkor inte gav upphov till särskilda tvivel. Omstruktureringens kostnader, i enlighet med vad som uppges i de franska myndigheternas anmälan, uppgår till [1,3–1,8]* miljarder euro. För att finansiera sin omstrukturering genomförde PSA-koncernen ett program för avyttring av tillgångar från vilket koncernen har kunnat inkassera 1,956 miljarder euro i fria likvida medel (2,050 miljarder euro i fråga om finansiell nettoställning). Som en påminnelse kan det nämnas att stödbeloppet uppgår till 571,9 miljoner euro.

(383) Dessutom anser kommissionen att kravet på att begränsa stödbeloppet till vad som är absolut nödvändigt för att möjliggöra en omstrukturering även säkerställs genom de franska myndigheternas åtagande om att avstå från att genomföra förvärv, i enlighet med de villkor som anges i skäl 251 och efterföljande skäl. Kommissionen anser att man genom detta åtagande kan undvika att PSA-koncernen använder finansiella medel som eventuellt finns tillgängliga till ett annat mål än att återställa lönsamheten på lång sikt.

(384) Följaktligen anser kommissionen att den bedömning som gjordes i beslutet om att inleda förfarandet avseende uppfyllandet av de kriterier som anges i punkterna 43–45 i ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer inte behöver ses över.

8.7 *PRINCIPEN OM ATT STÖD BARA FÅR BEVILJAS EN ENDA GÅNG*

(385) I enlighet med punkt 72 och efterföljande punkter i ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer får ett omstruktureringsstöd inte beviljas mer än en gång under en period på tio år.

(386) De franska myndigheterna preciserade i anmälan av den 12 mars 2013 att PSA-koncernen inte mottagit omstruktureringsstöd under de senaste tio åren.

(387) Följaktligen uppfylls den princip i ovannämnda undsättnings- och omstruktureringsriktlinjer enligt vilken stöd bara får beviljas en enda gång.

9. **SLUTSATS**

(388) Med beaktande av de åtaganden som de franska myndigheterna har samtyckt till kan stödet förklaras förenligt med den inre marknaden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd som Frankrike planerar att genomföra till förmån för koncernen PSA Peugeot Citroën SA å ena sidan i form av en statlig garanti som täcker de obligationsemissioner som Banque PSA Finances genomför fram till den 31 december 2016 inom gränsen 7 miljarder euro (för en bidragsekvivalent på 486 miljoner euro brutto) och å andra sidan i form av återbetalningspliktiga förskott på 85,9 miljoner euro för genomförandet av FoU-projektet *50CO_2Cars*, dvs. ett sammanlagt stödbelopp på 571,9 miljoner euro, är förenligt med den inre marknaden.

Genomförandet av detta statliga stöd godkänns följaktligen.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Republiken Frankrike.

Utfärdat i Bryssel den 29 juli 2013.

På kommissionens vägnar
Joaquín ALMUNIA
Vice ordförande

BILAGA

GENOMFÖRANDE OCH OBEROENDE EXPERT

1. UTNÄMNING AV EN OBEROENDE EXPERT

1. De franska myndigheterna åtar sig att se till att PSA-koncernen utser en oberoende expert med ansvar för att i detalj kontrollera tillämpningen av de åtaganden som undertecknats i åtagandebrevet av den 23 juli 2013 (*den oberoende experten*) under den tid som omstruktureringsplanen pågår, dvs. fram till den 31 december 2015.

2. Den oberoende experten ska vara oberoende av PSA-koncernen. Vad gäller sina uppgifter exempelvis som investeringsbank, konsult och auktoriserad revisor ska den oberoende experten inneha den sakkunskap och de kunskaper som krävs för att genomföra sitt uppdrag, och den oberoende experten får inte i något sammanhang vara föremål för en intressekonflikt. Den oberoende experten ska erhålla sitt arvode från PSA-koncernen på ett sätt som inte på något vis kan strida mot ett effektivt och oberoende genomförande av uppdragen.

3. De franska myndigheterna ska, senast fyra veckor efter det datum då de meddelats kommissionens kommande beslut i mål SA.35611, lägga fram minst två personer eller institutioner som efter förhandsgodkännande från kommissionen kan utses till oberoende expert.

4. De franska myndigheternas förslag ska vara tillräckligt detaljerade för att Europeiska kommissionen ska kunna säkerställa att den oberoende experten uppfyller de villkor som avses inom ramen för detta åtagande. Förslagen ska i synnerhet innehålla följande upplysningar:

   a) Ett upprättat förslag till mandat med närmare uppgifter om samtliga villkor enligt vilka den oberoende experten kan fullfölja sina uppdrag.

   b) Ett förslag till arbetsplan med närmare uppgifter om hur den oberoende experten har för avsikt att fullgöra sina uppdrag.

5. Kommissionen kommer att kunna godkänna eller förkasta förslagen till oberoende expert och kommer att kunna godkänna förslaget till mandat med förbehåll för de ändringar som den anser nödvändiga för att den oberoende experten ska kunna fullfölja sina uppdrag. Om kommissionen endast godkänner det ena av PSA-koncernens förslag ska PSA-koncernen utse den berörda personen eller institutionen som oberoende expert eller göra vad som är nödvändigt för att denna person eller institution utses i enlighet med det förslag till mandat som godkänts av kommissionen. Om mer än ett namn godkänns ska det stå PSA-koncernen fritt att välja vilken av personerna eller institutionerna den önskar utse till oberoende expert. Den oberoende experten ska utses inom en tidsfrist på en vecka från och med kommissionens godkännande och i enlighet med det förslag till mandat som godkänts av kommissionen.

6. Om samtliga förslag från de franska myndigheterna förkastas ska de franska myndigheterna åta sig att se till att PSA-koncernen föreslår minst två andra personer eller institutioner till kommissionen i enlighet med de villkor och det förfarande som föreskrivs enligt detta åtagande, inom en tidsfrist på två veckor från och med det att kommissionen har meddelat att den förkastar det första förslaget.

7. Om kommissionen förkastar de franska myndigheternas nya förslag ska kommissionen utse en oberoende expert som PSA-koncernen ska ge mandat i enlighet med det förslag till mandat som kommissionen godkänt.

2. DEN OBEROENDE EXPERTENS UPPDRAG OCH SKYLDIGHETER

8. Den oberoende experten ska i) bistå kommissionen vid kontrollen av att PSA-koncernen uppfyller sina skyldigheter enligt åtagandebrevet av den 23 juli 2013 och ii) fullgöra sitt uppdrag i enlighet med definitionen i nämnda åtagandebrev av den 23 juli 2013. Den oberoende experten ska genomföra sina uppdrag i enlighet med den arbetsplan som godkänts av kommissionen och eventuellt ändrats efter överenskommelse med kommissionen. Kommissionen kommer, på eget initiativ eller på begäran av den oberoende experten eller PSA-koncernen, att kunna ge den oberoende experten instruktioner. PSA-koncernen kommer inte att kunna ge den oberoende experten instruktioner.

9. Den oberoende expertens uppdrag består av att garantera att samtliga skyldigheter som läggs fram i åtagandebrevet av den 23 juli 2013 uppfylls och genomförs fullt ut samt att se till att PSA-koncernen genomför den omstruktureringsplan som anmäldes till kommissionen den 12 mars 2013.

10. Den oberoende experten ska

a) i sin första rapport till kommissionen föreslå en detaljerad arbetsplan som beskriver hur efterlevnaden av åtagandebrevet av den 23 juli 2013 ska kontrolleras,

b) kontrollera att PSA-koncernen fullt ut och på ett korrekt sätt genomför sin omstruktureringsplan, och i synnerhet att

— PSA-koncernen genomför åtagandena i brevet av den 23 juli 2013 och de kompensationsåtgärder som beskrivs i åtagandebrevet av den 23 juli 2013,

— PSA-koncernen genomför de lönsamhetsåtgärder som anges i punkt 6 i åtagandebrevet av den 23 juli 2013,

c) säkerställa efterlevnaden av samtliga övriga åtaganden som beskrivs i brevet av den 23 juli 2013,

d) fullgöra samtliga övriga uppgifter som tilldelas denne enligt åtagandebrevet av den 23 juli 2013,

e) föreslå PSA-koncernen sådana åtgärder som denne anser främjar efterlevnaden av åtagandena i brevet av den 23 juli 2013,

f) beakta lagstiftningsåtgärder som kan komma att påverka likviditeten och solvensen, i syfte att övervaka utvecklingen av de främsta relevanta finansiella indikatorerna för prognoserna i PSA-koncernens omstruktureringsplan,

g) lägga fram ett skriftligt förslag till rapport till kommissionen, de franska myndigheterna och PSA-koncernen inom en tidsfrist på 30 dagar från och med utgången av varje sexmånadersperiod. Kommissionen, de franska myndigheterna och PSA-koncernen ska kunna föreslå ändringar inom en tidsfrist på fem arbetsdagar. Inom en tidsfrist på fem arbetsdagar från och med mottagandet av kommentarerna ska den oberoende experten utarbeta en slutrapport, i vilken de mottagna kommentarerna beaktas i möjligaste mån och enligt den oberoende expertens gottfinnande. Den oberoende experten ska sedan översända sin rapport till kommissionen och de franska myndigheterna. Den oberoende experten ska därefter kunna översända sin rapport till PSA-koncernen. Den oberoende experten får aldrig översända sin rapport till de franska myndigheterna eller PSA-koncernen innan den har översänts till kommissionen. Om den oberoende expertens slutrapport innehåller uppgifter som är konfidentiella gentemot PSA-koncernen ska den oberoende experten översända en version utan dessa uppgifter till PSA-koncernen.

Rapporten ska i synnerhet innehålla en beskrivning av de åtgärder som den oberoende experten vidtagit för att fullgöra sitt uppdrag och av PSA-koncernens efterlevnad av sina skyldigheter enligt åtagandebrevet. Den bör göra det möjligt för kommissionen kontrollera att PSA-koncernen styrs i enlighet med skyldigheterna enligt åtagandebrevet av den 23 juli 2013. Vid behov ska kommissionen ange i närmare detalj vad den önskar att rapporten ska innehålla.

Utöver rapporterna ska den oberoende experten skyndsamt underrätta kommissionen skriftligen om varje misstänkt bristande efterlevnad av de åtaganden som anges i brevet av den 23 juli 2013, samtidigt som en icke-konfidentiell version av brevet ska översändas till PSA-koncernen.

3. PSA-KONCERNENS SKYLDIGHETER

11. PSA-koncernen ska tillhandahålla, och kräva av sina rådgivare att de i enlighet med tystnadspliktens regler tillhandahåller, allt det samarbete, allt det stöd och alla de upplysningar som den oberoende experten rimligen kan begära vid fullgörandet av sina uppdrag enligt sitt mandat. Den oberoende experten ska ges obegränsad tillgång till alla de upplysningar, handlingar och arkiv samt till alla de ledande befattningshavare eller anställda vid PSA-koncernen som krävs för uppdragets fullgörande. PSA-koncernen ska tillhandahålla den oberoende experten ett kontor i sina lokaler och varje anställd vid PSA-koncernen ska vara beredd att träffa den oberoende experten och förse denne med de upplysningar som krävs för uppdragets fullgörande.

12. Den oberoende experten ska, med förbehåll för ett avtal med PSA-koncernen (som inte kan avfärdas eller senareläggas utan motivering) och på PSA-koncernens bekostnad, kunna anlita framför allt de juridiska eller företagsfinansieringsrelaterade rådgivare som denne önskar, om den oberoende experten anser att detta krävs för uppdragets fullgörande enligt åtagandebrevet av den 23 juli 2013 och på villkor att kostnaderna och de tillhörande utgifterna är rimliga. Om PSA-koncernen vägrar att låta den oberoende experten anlita sådana rådgivare ska kommissionen kunna godkänna dem efter att ha hört PSA-koncernen. Endast den oberoende experten ska kunna ge instruktioner till sina rådgivare.

4. ERSÄTTNING, ENTLEDIGANDE OCH UTNÄMNING AV EN NY OBEROENDE EXPERT

13. Om den oberoende experten avslutar sina uppgifter såsom dessa beskrivs i åtagandena i brevet av den 23 juli 2013 eller av vilket annat skäl som helst, såsom att det uppstått en intressekonflikt med avseende på den oberoende experten,

a) ska kommissionen, efter att ha hört den oberoende experten, kunna kräva att PSA-koncernen ersätter denne,

b) ska PSA-koncernen, enligt överenskommelse med kommissionen, kunna ersätta den oberoende experten.

14. Om den oberoende experten entledigas från sina uppgifter i enlighet med avsnitt 4 i denna bilaga ska denne åläggas att fullgöra sina uppgifter fram till dess att en ny oberoende expert har utsetts och till dess att denne har fått ta emot alla relevanta uppgifter som finns tillgängliga. Den nya oberoende experten ska utses enligt det förfarande som anges i punkt 1 i denna bilaga.

15. Med förbehåll för punkt 13 i denna bilaga ska den oberoende experten inte kunna avsluta sina uppgifter förrän denne har entledigats från sitt uppdrag av kommissionen, när samtliga skyldigheter som åligger denne har uppfyllts. Emellertid ska kommissionen när som helst kunna kräva att en ny oberoende expert utses om det efter hand skulle framkomma att åtagandena i brevet av den 23 juli 2013 inte har uppfyllts i sin helhet.