

根據盧森堡法例的股東稅項

預扣稅

根據盧森堡現行法律，目標公司支付的股息，原則上需要就其總額繳納15%盧森堡預扣稅。預扣稅項的責任由目標公司履行。

然而，若盧森堡與其他股東居住地訂立的雙重課稅條約適用於該股東，則按照該雙重課稅條約的條文，其可獲豁免或寬減盧森堡預扣稅。

此外，跟隨盧森堡現行稅法，在下列情況下，盧森堡股息預扣稅豁免可予應用：

- 收取股息的股東為（其中包括）(i)盧森堡居民集體實體且其需全額繳納盧森堡稅項；(ii)具歐盟理事會於2011年11月30日頒佈的指令(2011/96/EU)（經修訂）（「**歐盟母公司／附屬公司指令**」）第2條（其有關為不同歐盟成員國的母公司及附屬公司訂立共同稅務機制）涵義的歐盟居民集體實體；(iii)上述函件(i)及(ii)所指的實體永久場所；(iv)未受惠於豁免於瑞士繳納企業所得稅的瑞士居民股份公司；(v)於歐洲經濟區成員（不包括歐盟成員國）並需全額繳納與盧森堡企業所得稅相若的所得稅的股份公司或合作公司居民，或(vi)與盧森堡已簽訂條約並繳納與盧森堡企業所得稅相若的企業所得稅的國家（即其居住國）的集體實體，以及該實體的本地永久場所；及
- 於可獲收入的日期，股東於最少12個月期間，不間斷持有或承諾直接持有（或即使按照若干條件間接持有）至少10%目標公司股本（或收購價至少為1,200,000歐元）的參與（**合資格參與**）。

若目標公司於12個月持有期間屆滿前，就合資格參與向股東支付股息，盧森堡稅務機關一般認為該股息付款將須於盧森堡繳納預扣稅。然而，股東可於持有合資格參與至少12個月後，提交退款申請。

若根據盧森堡與股東居住國所簽訂的雙重課稅條約條文，可應用盧森堡預扣稅豁免或寬減，股東可呈交預扣稅退款申請。實務上，股東需把盧森堡稅務機關發布的n°901bis特別表格，呈交予盧森堡稅務機關。於n°901bis特別表格內，需由相關當地稅

務機關提供股東稅務居住地的證明。在股東向盧森堡稅務機關提供一切所需資料後，後者將直接向股東退回預扣稅項。

對目標集團營運而言屬重大的法律及法規

目標集團需受其營運的司法權區（包括波蘭、法國及英國）的若干法律及法規所限。

對其營運最具影響的波蘭、法國及英國若干法律法規概列如下。

對目標集團的波蘭業務而言屬重大的法律及法規

波蘭為歐盟成員國及數項國際條約的訂約方。波蘭法律制度以憲法、國際條約，歐盟法令及波蘭法令及法規為依據。在波蘭境內僅有一套適用法制。

有關汽車業業務的監管法規

在波蘭並無主要針對規管汽車業的一套獨立法規。企業家於此行業進行商業活動，主要受以下條例監管：

- 有關民事和合同關係方面－於1964年4月23日頒佈的民法（經修訂）；
- 有關企業及商業法方面－於2004年7月2日頒佈的自由商業活動法（經修訂）及於2000年9月15日頒佈的商業公司守則（經修訂）；
- 有關環境法方面－於2001年4月27日頒佈的環境保護法（經修訂）、經修訂於2012年12月14日頒佈的廢品法（經修訂）及於2001年7月18日頒佈的水務法（經修訂）；
- 有關知識產權法方面－於2000年6月30日頒佈的工業產權法（經修訂）及於1994年2月4日頒佈的版權與鄰接權法（經修訂）；
- 有關勞工及僱用法方面－於1974年6月26日頒佈的勞工法典、於1991年5月23日頒佈的工會法及於2006年4月7日頒佈的資訊法；
- 有關稅務法方面－增值稅法、企業所得稅法及民事法交易；及

- 有關海關法方面－歐盟海關法典（於1992年10月2日頒佈的理事會法規(EEC)第2913/92條，其定立共同體海關法典）、法規(EEC)第2454/93條（其為實行確立共同體海關法典而定立的理事會法規(EEC)第2913/92條定立執行條文）、於2009年11月16日頒授的法規(EC)第1186/2009條（其定立共同體關稅寬免制度），以及於2004年3月19日頒佈的波蘭海關法（經修訂）。

有關外籍人士於波蘭進行商業活動的規則

外國控股公司於波蘭進行業務或投資，並無重要規限或限制。除有關外籍人士直接或間接購買土地的若干限制（主要有關非以歐盟為基地的實體）外，波蘭人控股及外籍控股（包括歐盟及非歐盟人士）公司進行商業活動，需要遵守的規則大致相同。

於該市場營運的實體，需確保遵守所有相關競爭法例，包括歐盟規則及法規（例如適用於汽車業的縱向協議／協同行為者－法規BER第330/2010條及MVBER 461/2010條的集體豁免）。

從事若干類型商業活動的牌照

根據商業活動自由法，在若干情況下，開展及從事經濟活動可能需要特定業務領域的主管部門或其他管理機構授予牌照(koncesja)或許可證(zezwolecie)，或須在受規管活動註冊處(działno regulowana)註冊。

牌照

根據商業活動自由法，從事若干類型經濟活動須取得牌照：

該等規定通常不涉及包含生產汽車零部件的活動。

許可證

商業活動自由法羅列了約30種需要獲得許可證的商業活動。關於許可證的規則及程序載於規管該等活動（如銷售酒類、博彩、廢棄物、銀行、醫藥活動或保險）的特定法案的條文。上述許可證程序通常不涉及包含生產汽車零部件的活動，惟下文所述環保法規除外。

受規管活動

在特定法案的條文中，若干類型商業活動可能被定義為受規管活動。在此情況下，企業家須符合法律條文規定的特別條件，並在受規管活動註冊處註冊後方可從事該商業活動。

出口牌照

汽車製造商一般不需要就出口汽車產品索取牌照。然而，根據於2000年11月29日頒佈的法令，外資涉及的產品、科技及服務的交易，如對國家安全或維持國際和平及安全有戰略上的重要性（「**重要戰略貨品交易法令**」），出口這類重要戰略產品，如軍事產品、雙重用途產品（有可能被運用或應用作軍事用途的民用產品）、以及相關科技及軟件等若干產品，則需領取牌照。此外，向被頒佈出口禁令的國家出口貨品，亦可能需要領取牌照（視乎出口目的地而定）。

鼓勵計劃

汽車業為波蘭政府其中一個優先發展行業。波蘭正推行數項鼓勵計劃。

國內設有經濟特區，可以按優惠條款進行商業活動，即獲授權於該區營運的公司，可獲該國以稅務寬免方式提供資助。於經濟特區營運需要領取獨立牌照。

此外，企業主可受惠於波蘭企業發展處（「PAED」）提供的支援計劃。PAED透過舉辦不同活動，旨在採納企業主的創意方案、發展人力資源、擴展國際市場、並發展區域市場，以為企業發展提供協助。

再者，根據部長會議於2011年7月5日所採納的議案，於2011年至2020年年度，當局將設立一項計劃，以支援對波蘭經濟而言屬非常重要的投資項目（「該計劃」），並會根據該計劃向汽車業提供政府資助。此項援助將按照經濟部長與投資者訂立的協議內所訂明的方式予以提供。上述協議訂明支付資助的條款，而資助乃根據投資者達成其承擔的程度按比例發放。該計劃向下列兩個類別的投資提供支援：

- 支援開設新職位（僱用資助）
- 支援新投資（投資資助）

每一個項目須受委員會按照該計劃訂明的要求準則作獨立批核。

此外，汽車業投資者於波蘭可獲得其他形式的資助，例如：

- 以向大型投資項目資助的方式，獲得職位及投資方面的直接財務資助；

- 根據現行有效的相關條文，獲得物業稅豁免；及
- 由地區勞工辦公室獲得不同形式的支援。

產品責任

波蘭法律設有不同法規，訂明大部分產品（包括汽車）的安全要求。將產品推出市場的各個實體，須確保產品的安全性。若生產商或分銷商發現彼等的產品或會對使用者的健康及安全構成危險，其須由市場回收該產品、安排替換或向顧客退款，同時向競爭及消費者保障委員會（「OCCP」）申報該缺陷及相應糾正行動。

向波蘭市場推出產品的生產商，須向消費者以波蘭語提供資料，讓消費者知悉及預防可能出現的危險。生產商需將彼等的名稱及地址顯示在產品上、取樣進行產品測試、分析客戶投訴及（如需要）保持其登記，並就已採取的行動通知分銷商。若產品對消費者的生命及健康構成威脅，OCCP主席可禁止該產品推出市場。此外，將危險產品推出市場的企業，將可能被判處巨額罰款。

根據波蘭民法的規定，於經濟活動範圍內生產不安全產品的任何人士（生產商）須就此產品對任何人士造成的損害負責。於產品正常使用過程中不能確保安全性的產品即屬不安全產品。將產品投入流通時的情況、向市場推出產品的方式、以及向客戶提供的關於產品功能的信息應確定產品是否安全。民法的條文詳細規定了生產商對不安全產品法律負責的原則。

消費者權益

於波蘭，若產品不符合與客戶訂立的協議，或不符合民法條文的要求，製造商可能需為此負責。在若干情況下，其可能需承擔刑事責任。

當局已採納一項新消費者法例，並將於2014年12月25日生效（「消費者權益法」）。此項消費者權益法轉置於2011年10月25日就消費者權益頒佈的歐洲議會及理事會指令第2011/83/EU條。根據新消費者權益法，該法例最重要的改動為：

- 擴大企業與消費者訂立合約的資訊責任（包括於營業場所內訂約的情況）；
- 以耐久媒介向消費者呈交遠距契約的確認；

- 為與消費者簽訂遠距契約設立新規則及程序；
- 為消費者行使權益退出遠距契約設立新規則及程序(尤其是：延長退出契約的期限)；
- 民法的變動(尤其是：申索程序的變動)。

因應採納消費者權益法，為協調起見，民法的條文亦將予更改。此外，採納消費者權益法，將使若干現有條文予以廢除：

- 於2000年3月2日頒佈的法令，其內容有關若干消費者權益保障及危險產品構成損害的責任(Journal of Laws of 2012, pos. 1225)，及
- 於2002年7月27日頒佈的法令，其內容有關消費者銷售的具體條款(Journal of Laws No. 141, item. 1176，經修訂)。

上述變動指在使歐盟區內全部28個國家的消費者權益接近完全一致。

審批程序

有關車輛、電單車及零件的類別審批，受歐洲法例監管。實行歐洲類別審批法規的主要波蘭法律，為於1997年6月20日頒佈的道路交通法。一般而言，根據上述法規，新型汽車、設備及零件的生產商，須就該新型汽車、設備及零件領取類別批准證書。未能遵守上述規定將導致重大後果，包括巨額罰金及產品責任(如出現問題)。

有關汽車業用化學品的特別歐盟法規的變動

歐盟禁止使用可用於汽車行業的六價鉻化合物。

2013年4月17日歐洲委員會第348/2013號法規(2013年4月18日歐盟第2013.108.1號法例官方公報)修改了關於化學品的註冊、評估、授權及適用限制的歐洲議會和理事會第1907/2006號法規附錄XIV。

根據第348/2013號法規，鉻化合物(包括於汽車業中被用於裝飾性鍍鉻、技術鍍鉻、消解塑料及鉻化處理的六價鉻)已被包括於上述第1907/2006號法規的附錄XIV，意味著製造商、進口商或進一步使用者於未獲得適當許可之前，不得向市場提供該等物質、不得令他人使用該等物質，亦不得自行使用該等物質。

除非申請實體獲授予適當批准，否則自2017年9月21日將禁止向市場提供及使用上述物質（三氯乙烯則從2016年4月21日起禁止）。於2017年9月21日後（三氯乙烯則為2016年4月21日後）使用該等物質或向市場提供該等物質以作特定用途需要牌照。牌照須在2016年3月21日之前（三氯乙烯則為2014年10月21日後）提交申請。

環境保護

汽車企業的活動乃基於「商業活動自由」的原則進行。根據技術性質法律的規定，為運輸市場製造及銷售制動及懸掛系統大體上並無特別要求需要遵守。

關於環境問題的最重要波蘭法律為：(i)2001年4月27日環境保護法（「環境保護法」）；(ii) 2012年12月14日廢棄物管理法（「廢棄物管理法」）；及(iii) 2001年7月18日水資源法（「水資源法」）。此外，有關環境問題的權利及義務全部源自歐盟法律（例如，歐盟指令：報廢車輛指令(2000/53/EC)、工業排放指令2010 (2010/75/EU)），並透過國內法規在波蘭實施。

關於環境保護，有很多生效中的特定法律及法規。環保法規（上述者除外）舉例如下。

環境許可證

一般而言，排放空氣、水、土壤污染物或產生廢棄物的方式而可能會影響環境的裝置在投入使用前均須取得環境許可證。

根據裝置的類型，會發出各種類型的許可證：

1. 綜合許可證（綜合污染預防及控制指令計劃），
2. 行業相關許可證（關於向空中排放的氣體及塵埃、向水或土壤排放的污水、產生的廢棄物）及
3. 特定許可證（關於引入高度污染的物質）。

環境保護法規定了可限制或撤回許可證的相關情況。

若干裝置可獲豁免遵守任何上述許可證的要求，但在投入使用時仍有通知的義務。

環境許可證由當地的環境管理部門根據其職權簽發，例如省(voivodeship)司法官、地方行政長官(voievodes)、市長、縣長(starosts)。許可證申請需繳納一定費用。簽發許可證需要約四個月(綜合許可證)或一至兩個月(其他許可證)。然而，此時限可基於技術性原因予以延長。

環境保護法規定了可限制或撤回許可證的相關情況。

在波蘭經營的實體，尤其是生產工廠的擁有者須就向空中排放的氣體及塵埃、從地表及地下水源採集的用水、向水或土壤排放的污水以及廢棄物儲存繳納環境管理費。此外，可能還需要繳納其他行業相關的費用。

水資源保護

水資源保護主要受水資源法及特別管理法規規管。水資源法規定，在法案所述的情況下，對於水資源的特別使用以及用水設備的建設須取得市或地區部門的用水許可證。

廢棄物的產生

廢棄物的產生主要受廢棄物管理法及特別管理法規規管。廢棄物管理法規管廢棄物管理的所有方面，包括廢棄物的產生、收集、運輸、儲存、轉化及處置。

若每年產生超過1毫克有害廢棄物或超過5,000毫克無害廢棄物或，則須取得廢棄物許可證。

向空中排放氣體及塵埃須取得排放該等氣體及塵埃的許可證。未能取得許可證將會導致相關裝置被報告給環境保護部門。此外，進行排放的實體須就環境污染支付相關費用。

外匯

根據2002年7月27日外匯法(「外匯法」)，下列實體可不受限制地進行外匯交易：

1. 來自歐盟、歐洲經濟區或經合組織成員國的外國實體，
2. 來自波蘭簽訂有投資保護協議的國家的外國實體，

3. 來自歐盟成員國簽訂有合作協議、合夥協議、聯合協議及確保直接投資資本自由流動的其他協議的若干國家的外國實體。

除上述者之外，來自其他國家的實體須就大部分外匯交易獲得波蘭國家銀行行長簽發的單項外匯交易許可證。

外國實體或外資持股的波蘭實體開設銀行賬戶並無一般限制。

波蘭茲羅提於外部可轉換為外幣，所有交易均可使用波蘭茲羅提訂立及結算。

涉及外幣且超過15,000歐元等值波蘭茲羅提的國外轉賬及國內財務結算必須透過合資格的銀行及支付機構進行。

勞工保護

根據波蘭法律，僱傭關係受1974年6月26日勞工法及相關特別法案的規管，例如2003年3月13日基於無關僱員的原因終止僱員的僱用的特別條款法（「**集體裁員法**」）、1991年5月23日工會法、以及2006年4月7日信息法（「**信息法**」）。

基本法規

勞工法是規管勞資關係的主要法案。其規定了於波蘭開展工作所需的條件。

一般而言，勞工法規定須基於僱傭合約開展工作。合約的條文對僱員而言不得遜於具約束力法律及僱主內部勞工法規的條文，尤其是在僱傭法規、薪酬法規及工會集體勞工協議方面。

工會

波蘭法律規定了工會的組織及權利，工會僅可由僱員建立。工會的權利主要為諮詢性質。然而，於實行有別於標準勞工法律的解決方案或釐定薪酬規則等少數情況下，亦須取得僱員代表的同意。

將會委任相關部門，以確保勞工法律及工作條件法規符合國家勞工檢查機構及國家衛生檢查機構的要求。

勞資協議會

當僱主僱用至少50名僱員時，可應僱員的要求成立勞資協議會。僱主須就下列事項通知勞資協議會：

- 僱主的活動及財政狀況和此方面的計劃變動，
- 僱員的人數、架構及相關的計劃變動，以及旨在維持當前勞工人數的行動；
- 可能導致工作組織或僱傭基礎出現重大變動的行動。

僱主須就下列事項諮詢勞資協議會：

- 僱員的人數、架構及相關的計劃變動，以及旨在維持當前勞工人數的行動；
- 可能導致工作組織或僱傭基礎出現重大變動的行動。

集體裁員

除1至3個月月薪的法定離職金外，僱員亦可根據其僱傭合約或集體協議獲得合約遣散費。

計劃就僱傭法例作出的改動

據當局宣布，2015年波蘭最低薪金將由1680元波蘭茲羅提增加至1750元波蘭茲羅提（不論行業全國適用）。此改動主要對以最低薪金聘用員工或按照最低薪金計算若干福利（例如：夜間工作額外薪金）的公司構成影響。最低薪金的增加為每年一次，由波蘭政府頒佈。

政府已頒佈，將對勞工法建議若干變動，其旨在改變於波蘭終止定期合約的原則。新法規計劃把現有定期合約的通知期（兩星期），延長至與永久合約的通知期（由兩星期至三個月）一致／相若（視乎與該僱主訂立的僱用時期長度而定）。有關這方面的法規新草案尚未發布。

對目標集團的英國業務而言屬重大的法律及法規

外國投資

外資所有權的限制

一般而言，英國對於外資所有權或投資並無限制。然而，於若干受規管領域進行投資須獲得授權，包括銀行、媒體、金融服務及國防。外國投資者亦應注意歐盟的競爭規則及行業特定法規。

出口牌照

此外，向歐盟以外國家出口若干受管制貨物須取得牌照（僅特別敏感貨物須取得歐盟國家的牌照）。受管制貨物包括軍用物資、兩用貨物（具備潛在軍事用途或應用的民用產品）、相關技術或軟件、以及可能被用作酷刑或放射性源的貨物。因此，儘管汽車製造商通常不需就出口汽車貨物取得牌照，但亦需考慮貨物是否會被改造並用於戰略或軍事用途。

是否需要取得牌照亦取決於出口目的地以及該地區是否受到任何制裁。販賣或代理該等物品亦須遵循貿易許可制度的規定。伊朗受到最嚴格的管制，禁止向伊朗實體出口若干貨物或於伊朗境內使用該等貨物。若干技術援助、投資及金融交易亦被禁止。未禁止的活動可取的牌照，但鑒於嚴厲的違規處罰（最高為兩年監禁及罰款）以及監管規則可能出現的變動，於伊朗境內或與伊朗實體開展任何業務之前應諮詢相關意見。

行業特定法規

行為守則

車輛和駕駛員服務局（「VOSA」）已頒佈車輛安全缺陷及召回行為守則（「守則」）。該守則涵蓋商用及客運車輛。VOSA是英國政府下屬負責汽車行業產品安全事務的部門。若發現任何產品安全問題，製造商、生產商或供應商須立即通知VOSA。VOSA亦可從多個來源收到缺陷報告（以及來自製造商、生產商或供應商的報告）。

當VOSA收到關於潛在安全缺陷的報告，而相關問題屬於「安全缺陷」，該部門將通知相關製造商、生產商或供應商並進行調查。

若獨立進口商進口的商品存在安全缺陷，將由該進口商根據守則承擔相關責任。若進口商無法履行其於守則下的義務，VOSA將聯繫製造商。儘管法例並無要求，作為一個良好的習慣做法，若並無於英國供應的車輛存在安全缺陷，而該等安全缺陷可能引起英國的注意，製造商、生產商或供應商亦應通知VOSA（並向VOSA報告所採取的補救措施的最新情況）。

製造商、生產商或供應商須(a)盡快及按要求回應VOSA的調查要求，及(b)向VOSA報告進展情況，其有四週時間向VOSA提交初步調查結果／信息。

製造商／生產商或供應商須確保已進行所有必需測試及評估以達致結論，並須以書面形式向VOSA提供全面的評估及調查結論。

於完成調查後，製造商、生產商或供應商須負責有效地警告最終使用者注意所發現的風險，並採取最合適的措施消除風險。

在部分情況下，所存在的安全問題可能不符合安全缺陷的定義，VOSA可採用「非守則行動」的方式處理該等問題。非守則行動將使用類似於安全召回行動的流程。所有安全召回及非守則行動將於VOSA的網站發佈。

值得注意的是，根據一般民事責任原則（疏忽），產品供應者有責任確保該等產品不會令使用者受到傷害。儘管僅可在實際受傷或最終使用者受到其他損失的情況下向生產者提出索賠，但索賠人亦經常基於「未能作出警告」的理由提出索賠，聲稱生產者未能就使用或不當使用產品的安全缺陷提供信息，或未能足夠迅速地作出反映或以最合適的方式作出反映，從而導致受傷或損失。

產品質量

認證流程

英國為車輛及汽車零部件設有四種類型的認證制度，概列如下：

審批名稱	申請標準	範圍及效果
歐共體整車型認證 〔EC WVTA〕	每年生產大量相同類型車輛或產品的車輛及車體製造商。適用於底盤設計、車身設計或整車。數量並無上限。	允許製造商於任何歐盟市場銷售產品，而無需在其他歐盟成員國進行額外的國家測試。
歐共體小系列型認證 〔ECSSTA〕	每年生產每種類型乘用車最多1,000輛的較小型製造商。	允許在歐盟任何地區銷售，但較小型企業適用若干技術及行政要求。
全國小系列型認證 〔NSSTA〕	針對計劃僅在英國銷售的小批量製造商的英國全國計劃。僅限於每年生產每種類型車輛75至500輛的製造商，具體數量根據車輛類型而定。	行為守則要求及行政要求減少。在設計獲得認證後，單個車輛不需要進行測試。
個別車輛認證 〔IVA〕	針對製造或從第三國（非歐盟）進口單個或極少數並無歐洲車輛類型認證的車輛的英國全國計劃。該等車輛必須由英國車輛和駕駛員服務局檢測。	無行為守則要求，但大部分車身製造商及轉換商將與製造商緊密合作，以確保保修承諾不會受到影響。認證是針對單個車輛。

未能遵守上述認證流程可能會導致嚴重後果，若出現問題，製造商可能須承受合約及非合約產品責任。

一般產品責任

若英國分銷商於英國向最終使用者銷售產品，而雙方並無明確協定相關條款，根據1979年貨物銷售法的規定，相關合同應默示為加入若干質量及其他保證，且此等默示條款僅可在有合理理由免除（根據1977年不公平合同條款法（「UCTA」））時予以免除。貨物銷售法默示的條款意味著於業務過程中出售的貨物必須具備令人滿意的品質（第14(2)節）、合理地適合相關用途（第14(3)節）以及必須符合所提供的描述／樣品（第13及15節）。1979年貨物銷售法規定，儘管相關合約沒有明確說明，於業務過程中出售的貨物應默示為具備令人滿意的品質（第14(2)節）、合理地適合相關用途（第14(3)節）以及必須符合所提供的描述／樣品（第13及15節）。此等默示條款僅可在有合理理由免除（根據1977年不公平合同條款法（「UCTA」））時予以免除。

非合約產品責任有兩個主要來源：民事責任，生產商及供應商於歐洲產品責任指令(85/374/EEC－透過1987年消費者保護法於英國法律實施)下可能產生的責任，令生產商就產品缺陷導致的受傷或財產損失承擔賠償義務，若歐洲經濟區分銷鏈中的二級供應商未能識別其供應商，亦可能需要承擔生產商責任。「生產商」包括製造商、商品上僅有售貨商店名稱的商店及將產品進口至歐洲經濟區的第一進口商。意圖免除受傷人士於1987年消費者保護法下的權利的任何合約條款或條文將自動無效。根據英國法律，製造商對預測可能使用其製造的產品的人士（即最終使用者）負有一般注意責任。要履行此責任，製造商需要證明其已採取合理製造商會採取的措施，以保護最終使用者免受傷害。該等措施包括關注有關產品使用風險的總體研究情況，以及確保製造商實施研究表明合理製造商會採取的措施。意圖免除因疏忽導致的死亡或人生傷害責任的任何合約告示或條款將無效。

生產許可證

根據當前生效的英國法律及法規，並無關於許可證及牌照的強制性行業特定法律適用於車輛及汽車零部件的生產；除非該等產品可能被改裝並用於戰略或軍事用途（更多詳情請見本節「外國投資」一段）。

環境保護

概要

關於環境事務的英國法律源於國內及國際法律，尤其是歐盟法律。旨在減少資源及能源消耗、廢氣排放（包括溫室氣體（「溫室氣體」））、用水及廢棄物和減少化學品的使用及影響的措施不斷增加。此領域的法規亦在持續擴大，涉及更多的方面並可能隨時發生變化。適用多種法律，包括民法、行政法及刑法。向土地、空氣及水釋放排放物或涉及廢棄物的若干活動需要獲得授權，例如環境許可證或工業廢水同意書。違反該等條件屬於刑事犯罪。可能適用的法律類型的示例如下。

關於化學品及其他危險物質的法律要求

適用於汽車及小型貨車（輕型貨車）的廢舊車輛指令(2000/53/EC)透過國內法規於英格蘭實施。乘用車製造商以及材料及設備製造商須確保乘用車及輕型貨車所用的材料及零部件不含有鉛、六價鉻、鎘或汞。製造商亦有義務標明或使用代碼標註重量超過200克的若干零件，以便拆除、重新使用、回收或收回。關於化學品註冊、評估、授權及限制(REACH)的歐洲議會及理事會(EC)第1907/2006號法規（經修訂）已投過相關法規實施，並適用於製造或進口至歐盟的每年數量達到1噸或以上的物質。其規定化學品須進行註冊，並禁止使用某些化學品。

關於污染的法律要求

2010年工業排放指令(2010/75/EU)確立了監控主要工業活動，以預防、減少及盡可能消除工業活動產生的污染，以符合「污染者付費」原則及污染預防原則的總體框架。1990年環境保護法第IIA部（經修訂）為英格蘭及威爾士的污染土地修復設定了法定制度，可要求被污染土地的業主及租戶（當前及過往租戶）承擔相關責任。

關於溫室氣體的 legal 要求

2008年氣候變化法在英國設立了一個具有法律約束力的目標，即到2050年實現溫室氣體減排80%的目標。為實現此目標，相關部門推出了多項措施，其中包括碳減排承諾能源效益計劃，該計劃要求大型用電企業計量和報告其電力及天然氣使用情況，並根據其能耗購買相關的二氧化碳排放額度。這是旨在鼓勵能源效益及減少能源消費的多項金融工具之一。根據2006年公司法的2013年（戰略報告及董事會報告）法規，公司必須報告溫室氣體的相關情況。此項法規要求英國上市公司就溫室氣體的排放進行若干披露。

關於節能的法律要求及政策

2014年節能機會計劃法規透過一項名為節能機會計劃(ESOS)的機制實施能源效益指令(2012/27/EU)第8條的能源審計要求。該項法規要求擁有至少250名僱員，或年營業額超過5,000萬歐元及年資產負債表總額達4,300萬歐元的公司，以及屬於含有大型公司的集團的中小型公司進行強制性節能評估。節能機會計劃要求參與者(或相關公司代其)進行節能機會計劃評估，以計量在12個月參考期間的總能耗。總能耗包括向參與者供應，由其持有的資產及所進行的活動消耗的能源。其包括建築物、運輸及工業流程所消耗的能源。審計結果目前並無要求實施。進行節能機會計劃認證的公司必須向監管部門報告其合規情況。下一個合規期從2015年12月6日起為期四年。相關部門亦提議實施若干獨立法規，要求自2018年4月起對非住宅建築物採用最低能源表現標準。

稅收

企業稅

於英國註冊成立的公司通常會因為此註冊成為英國的稅收居民。於英國註冊成立的公司須就其全球收入及收益繳納英國稅項，但可享受雙重課稅減免。英國簽訂了眾多避免雙重課稅協定，許多協定均含有常設機構條款，因此，英國居民公司中源於在協定國家的常設機構的利潤或收益通常不須繳納英國稅項。

英國僱員健康與安全

法源

英國的僱主須承擔成文法及普通法義務，確保在合理可行情況下，僱員及第三方不會面臨健康安全風險。法律主體來自：(a) 1974年《工作健康與安全法》(Health and Safety at Work etc Act)；(b)法規形式的《法定條規》(Statutory Instruments)；及(c)監管機構健康與安全執行局(Health and Safety Executive)（「HSE」）頒佈的《已批准行為守則和指引》(Approved Codes of Practice and Guidance)。

1974年《工作健康與安全法》（「該法案」）

該法案第2(1)條載列的總則為：「每位僱主均有義務在合理可行情況下確保所有僱員的工作健康、安全與福利。」該法案第3條亦載有相若義務，規定僱主須確保並非受彼等僱傭的人員（如承包商及公眾人士等）的安全。該法案亦確立僱主須對其僱員及公眾人士承擔以及僱員須對彼等本身及其同事承擔的其他一般義務。

根據該法案，僱主應承擔的義務包括(其中包括)：(i)所有提供的工作設備須妥為保管及安全使用；(ii)設有關於物品及物質使用、處理、儲存及運輸的安全措施；(iii)須向僱員提供必要資料、指示、培訓及監督，確保其健康與安全；(iv)須有出入工作場所的安全方式；(v)工作環境須保持安全以及設施和工作福利安排足夠；(vi)僱主須提供並知會僱員一般安全政策聲明書以及為執行此政策所作的安排。

僱員應承擔的義務：所有僱員均須確保概無同事或公眾人士因其行為或疏忽而處於危險中，並應遵守其僱主制定的健康安全政策。

「合理可行」原則對僱主及僱員的義務作出限定，以使其不包括針對不可能或不可預見的危險採取措施的需要，以及對可證明已作出「所有合理可行事宜」的僱主提供違約抗辯。

法規

在該法案的框架下，制定有多項具法律約束力的法規。法規條文數目龐大，而由於並無針對汽車製造業的整套特定法規，以下載列 貴公司行業適用的若干最重要法規列表，惟並非全部：

- **1999年《工作健康與安全管理條例》(Management of Health and Safety at Work Regulations)**：規定僱主須進行危險評估、安排實行必要措施、委任合資格人員及安排適當資料及培訓；
- **1992年《工作場所健康、安全與福利條例》(Workplace (Health, Safety and Welfare) Regulations)**：涵蓋廣泛的基本健康、安全與福利事宜，如通風、取暖、照明、工作站、座位及福利設施等；
- **1992年《作業場所個人防護具規則》(Personal Protective Equipment at Work Regulations)**：要求僱主須為僱員提供適當的防護衣物用具；
- **1998年《作業機具設備及使用規則》(Provision and Use of Work Equipment Regulations)**：規定所提供的作業使用設備，包括生產過程中使用的機械，須為安全的，並定期進行檢查；
- **1992年《體力處理作業條例》(Manual Handling Operations Regulations)**：規定僱主須避免(在合理可行情況下)讓僱員進行可能令人受傷的體力處理工作。鑒於在不同生產設施中進行的工作各有不同，因此需對傷害風險進行個別評估。

- **1989年《工作噪音條例》(Noise at Work Regulations)**：要求僱主採取措施保護僱員免受聽力損傷。在汽車製造業，要控制工作場所噪音，需要考慮機器及設備以在操作員的位置指定噪音級別；靜音空氣壓縮機及外殼、靜音氣動工具等。僱主須為有可能經常暴露在較高風險行動值以上或處於特定風險下的僱員提供健康監測（聽力檢查），如該等僱員是否已受到聽力損傷及／或特別容易受傷。
- **《工作場所震動控制條例》(The Control of Vibration at Work Regulations)**：對僱主及個體戶施加義務，要求其評估及找出消除或減低手臂震動風險的措施。在汽車製造業，震動引起的職業病通常由操作磨床、砂光機、衝擊扳手及空氣鑿子等手持式電動工具引致。
- **2002年《危害健康物質控制條例》(Control of Substances Hazardous to Health Regulations) (「COSHH」)**：要求僱主須評估危險物質的風險並採取適當的預防措施。按COSHH規定，就汽車製造業而言，此條例將要求評估溶劑煙霧、橡膠、灰塵等物質的暴露程度，以及個別評估監控措施是否足夠。

健康與安全執行局（「HSE」），已批准行為守則（「ACoP」）及指引

HSE就大量主題頒佈指引及ACoP。指引用於詮釋法律，而ACoP則提供遵守法律的實例。雖然並不強制遵守HSE指引及ACoP，但如遵循指引，則通常僱主將足以證明已遵守法律。雖然HSE就汽車修理及相關行業的工作安全頒佈有多項應用指引，但就我們所知，並無針對業內製造領域的具體指引。

對目標集團的法國業務而言屬重大的法律及法規

目標集團在法國營運(i)專注於機動車控制及被動懸架產品（「產品」）測試及研發的技術中心及(ii)銷售處，負責客戶關係發展及管理，開拓商機，以及於產品開發過程中回應客戶的要求，包括修改設計、報價及銷售條款。

以下載列有關上述BWI France業務的法律及法規：

瑕疵產品責任

BWI France作為法國的專業製造商，依法對其在法國銷售處製造及銷售的任何產品瑕疵引致的損害負責，即使受害者與製造商之間並無任何合約約束（民法第1386-1條）。「製造商」一詞指製造產品、生產原材料或製造中間產品的專業人員。

根據法國法律，若一件產品不能提供可合理預期的保證時，即被認為有瑕疵，則須承擔責任的專業製造商可獲判向受害者支付賠償金。

並無BWI在法國可能須遵守的其他適用於具體產品的有關銷售瑕疵產品責任的具體法律。

BWI作為以產品換取款項的專業銷售商，亦受交付符合合約規格的產品（由購買者下單說明）的義務約束（民法第1603條），亦可能須對所售產品的隱藏瑕疵負責（民法第1641條等）。

隱藏瑕疵指使產品作擬定用途時不合宜，或令該用途消失的瑕疵。如出現此情況，購買者可退回產品並獲補償，或保留產品並獲部分補償。

競爭法

BWI France作為在歐盟進行經濟活動的任何其他企業，受歐盟及國家競爭法規則的監管。

根據第1/2003號法規（該條約第81及82條中有關實行競爭規則的2002年12月16日歐盟理事會（歐共體）第1/2003號法規，第OJ L 1, 04.01.2003號法例，第1至25頁，第3-1條），當反競爭行為影響或可能影響各成員國之間的貿易時，國家競爭主管當局（法國為競爭管理局以及全國法院）除採取國家競爭規則外，亦會採用歐盟競爭法律規例。

該等規則的應用並不局限於汽車行業，但只限於經濟活動。

反競爭協議

法國法律（商法第L 420-1條）及歐盟法律（歐盟運行條約（「TFEU」）第101條）均禁止反競爭協議。根據TFEU第101條，反競爭協議指可能影響各成員國之間的貿易，以及目的是防止、限制或扭曲內部市場競爭或為達致該等行為的企業間協議、企業協會的決定及一致做法。

此外，商法第L 420-1條亦規定，當反競爭協議的目的是防止、限制或扭曲市場競爭，或作出一致行動、約定、明示或默示的協定或聯盟或可以此為目的時，即使是透過在法國境外設立的集團公司的直接或間接中介人進行，仍會遭禁止。

歐盟法律亦規定有集體豁免法規，根據此法規可豁免一大類協議免遭TFEU第101(1)條的禁止，因而得以建立安全港。根據該條約第101(3)條，在第330/2010號法規

條文的規限下，該條約第101(1)條不適用於縱向協議（第330/2010號法規第2(1)條）。第2條中規定的該等豁免適用的前提是，供應商持有的市場份額不超過其銷售合約產品或服務的有關市場的30%，而購買者所持有的市場份額不超過其購買合約產品或服務的有關市場的30%（第330/2010號法規第3(1)條）。

就BWI而言，對於其於法國的銷售業務，第330/2010號法規及有關縱向限制的指引（委員會通告—縱向限制指引，第C 130，19.05.2010號官方公報，第1頁）可適用於BWI France。「縱向限制」指縱向協議中的競爭限制，縱向協議為兩家或以上企業間訂立的協議或一致行動，該等企業就該協議或一致行動而言各自在生產或分銷鏈的不同層面經營，並涉及訂約方可依此購買、銷售或轉售若干產品或服務的條件（第330/2010號法規第1(a)及(b)條）。

根據第330/2010號法規，若零部件的購買者將該等零部件合併組裝，以限制其供應商向終端用戶或向並非獲購買者委託進行修理或維護其產品的修理廠或其他服務供應商銷售零部件作為零配件的能力，即屬違法。（第4e條）。第330/2010號法規列出硬性限制，可能包括有關轉售產品價格或客戶可轉售產品的區域或轉售客戶的任何限制，其中，如協議中包括該等限制，則整份協議將失去享受豁免的資格（第4條）。因此，若協議內載有任何硬性限制，則該協議將不可享受任何豁免，即使所涉及的公司低於30%的市場份額上限。

汽車業的反競爭協議

根據有關汽車業縱向協議的第461/2010號法規（有關就汽車業的縱向協議及一致行動類別應用歐盟運行條約第101(3)條的第461/2010號委員會條例，第OJ L 129，28.05.2010號法例，第52至57頁），(i)限制供應商向經授權或獨立分銷商或經授權或獨立修理廠商或終端用戶銷售零配件、修理工具或診斷設備或其他設備的能力，或(ii)限制供應商在所供應部件或零配件上有效打上易於見到的商標或標識的能力，即屬違法。然而，若協議內載有任何硬性限制，則該協議將不可享受任何豁免，即使所涉及的公司低於30%的市場份額上限。

環境

對當地社區、公眾健康與安全、農業活動、環境及／或歷史遺址有損或造成不便的活動在以下方面受到規管：

- 歐盟方面，受2010年11月24日工業排放指令(2010/75/EU)的規管(綜合污染防治與控制—IPPC)；進行該指令附錄一所列活動的工業安裝須經授權或登記，並須遵守若干義務(預防污染措施、應用現有最佳技術、減少產生廢棄物、限制事故影響、活動結束時修復遺址等)。該指令不適用於研究活動、開發活動或新產品及程序測試。
- 國家方面，受法國環境法第L. 511-1條等及第R. 511-1條等(ICPE法規)的規管；ICPE法規所涉及的活動為法國環境法第R. 511-9條所附的分類設施表中所提及者，例如，修理汽車的工場或儲存易燃液體的廠房均可能被涉及(視乎技術限制)。根據營運過程中所產生或可能產生的危險或不便的重要性，工業活動須根據法國法律提交授權、登記或聲明。該等活動受國家有關環境主管當局所設的一般及／或特定要求所限，並涉及對空氣、土壤、水環境、噪音的排放。ICPE活動適用的條文視乎活動特點及相關計劃安排(授權、登記或聲明)而定。

除ICPE/IPPC法規的規定外，亦有關於對周圍環境造成異常干擾的條文的判例法，包括噪音或灰塵干擾(主要是根據法國民法第544條)。法國法律亦對噪音排放進行監管。法國公眾健康法(Public Health Code)第R. 1334-30條等及法國環境法(Environmental Code)第R. 571-25條均對噪音排放設定限制。該等條文並不適用於受ICPE法規限制的安裝活動。

公共污水網絡中的工業廢水排放須獲相關城市的市長簽發許可證(法國公眾健康法第L. 1331-10條)，方可進行。

廢棄物管理

歐盟方面，廢棄物管理受2008年11月19日廢棄物指令(2008/98/EC)的規管。該指令載有關於廢棄物管理的基本概念(不危害人類健康及環境的管理、處理時優先回收利用、廢棄物處理設施安裝授權或登記、擴大製造者的責任)。此外，有關廢棄物運輸的第1013/2006號法規規定了管理廢棄物運輸的程序(運輸通知及數據共享)。此法規可直接在法國應用。

國家方面，根據法國環境法第L. 541-2條，廢棄物的製造者及持有者須負責管理有關廢棄物，直至廢棄物獲最終處理或回收為止，即使廢棄物已運至第三方進行處理。製造者及持有者須確保廢棄物得以妥善處理或回收。廢棄物管理受法國環境法第L. 541-1條等及第D. 541-1條等條文的規管。

若干類型的廢棄物處理及回收受特定法規所限，主要為：

– 報廢車輛：

- 歐盟方面，2000年9月18日有關報廢車輛的指令(2000/53/EC)；
- 國家方面，法國環境法第R. 543-153條等；

此法規規定車輛的製造商或進口商須組織報廢車輛的收集及處理。生產商須採用材料及部件規範標準，及生產便於拆解的部件。車輛部件中有些有害物質被禁止投放市場。獲授權的處理廠須將報廢車輛中的有害部件移除後，方可進行任何其他處理。

– 廢舊輪胎：

- 國家方面，法國環境法第R. 543-137條等；

生產商須自行或透過經授權收集者收集廢舊輪胎。輪胎分銷商須免費回收廢舊輪胎，並給予經授權收集者。生產商須回收或處理廢舊輪胎，並須優先回收。

– 電子電氣設備廢棄物：

- 歐盟方面，2012年7月4日的電子電氣設備廢棄物指令(2012/19/EU)；
- 國家方面，法國環境法第R. 543-172條等；

此法規旨在鼓勵電子電氣設備的生產商設計及生產便於拆解及回收的設備，當中對生產商直接或與授權收集者訂立合約另行收集電子電氣設備廢棄物及現有最佳處理方法的應用以及回收循環利用技術作出規定。生產商必須就電子電氣設備的收集、處理、回收及處置提供融資。

化學品及有害物質的使用

化學品及有害物質受2011年6月8日有關限制使用電子電氣設備中若干有害物質(鉛、汞、鎘、六價鉻、多溴聯苯(PBB)、多溴二苯醚(PBDE))的指令(2011/65/EU)的規管。國家方面，則受法國環境法第R. 543-171-1條等的規管。

勞工法規

法國僱傭關係的法律框架透過歐洲相關指令及法規、法國法律(尤其是法國勞工法)以及適用於僱用法國僱員的公司的集體談判協議(「CBA」)實施。

集體談判協議是在行業範圍內商定，為僱員提供關於工作時間、帶薪假期、解僱及培訓的額外福利。該協議亦列明了僱員的分類及規定了最低薪酬。

I. 個別僱傭關係

集體僱傭關係

工作條件

(a) 工作時間

法國法例規定受薪僱員的每週工作時間為35個小時。超出法定工作小時數的時間將被視為加班。但高管和高級管理層則不受此法定工作時間限制，並可在集體談判協議規定的條件下加班。加班時間可用於增加每月的工資，計算方式如下：

- **36至43個小時(包括第36個小時及第43個小時)：正常時薪的125%。**
- **44小時以上：正常時薪的150%。**

除額外報酬以外，僱員亦可使用加班時間享受額外的法定休假。可選擇以額外休假代替額外報酬。

在適用情況下，公司可與高管以書面形式協定一次性支付其薪酬，其中包括若干加班時間或根據集體談判協議的條文，包括每年若干數量的工作時間。

僱主須通知勞資協議會其是否計劃使用加班。法律規定的最大加班時間為220個小時。若僱主需要僱員加班的時間超出此最大限制，則須諮詢勞資協議會。超出220個小時後的時間均須安排強制性休假。

此外，每日最大工作時間不得超過每日10個小時；目前每週的最大工作時間為48個小時，12週內的平均工作小時數不得超過44個小時。僱員每日必須可以連續休息11個小時。

2. 兼職工作

每週工作少於35小時的僱員被視為兼職僱員。兼職僱員可按每週或每月基準議定工作。僱傭合約必須列明指定工作時間相應的每月報酬。兼職工作的時間每週最少為24小時，但在若干情況下仍可能更少（視乎僱員的意願，CBA）。

僱員可增加額外工作時間，惟不超過：

- 僱傭合約規定的每週或每月工作時間的十分之一。此限制可透過CBA提高至三分之一。
- 額外時間不可將僱員的工作時間延展至法定工作時間。

3. 帶薪假期、公眾節日及額外休假

僱員有效工作的每個月可享有2.08個工作日（2.5個營業日）的帶薪假期，或每年25個工作日（30個營業日）的帶薪假期。

僱員可自行釐定休假日期，不過很顯然該等日期通常已與僱員確定。一次性休假的帶薪假期不可超過24個營業日。若帶薪假期不超過12個營業日，應連續休假。若帶薪假期超過12個營業日，可分開休假，但其中一次應至少為12天。因此，僱員於5月1日至10月31日期間須至少休12天帶薪假期。

未休完的假期一般不會按年結轉，除非僱主制定有關政策。

法國共有11個公眾節日。僱員通常不會在公眾節日工作。5月1日為唯一強制休假的公眾節日，其他節日其中一日必須作為「團結日」工作。如僱員在公眾節日工作，可收取額外工資或享受額外休假。

根據勞工法，僱員可就結婚、生子、喪葬等特別事件享受特別家庭假期，集體談判協議通常更有利於僱員。

(b) 工作中的健康與安全

僱主必須遵守關於工作場所健康及安全的法律規定，且負有確保其僱員安全的嚴格義務。此外，若公司擁有至少20名僱員，其必須實施關於此等方面的書面內部規則，包括各種強制性條文。

健康與安全委員會在過去數年內變得日益重要。僱員人數不少於50名的每家企業均須執行。該委員會旨在預防職業風險，改善工作者的健康與安全條件。

(c) 分紅及激勵協議

分紅協議（「accord de participation」）令僱員可從公司的業績受益，若公司擁有至少50名僱員，則必須實行此類協議。分紅將根據特定公式計算。

可選擇的一種分紅協議（「accord d'interressement」）是允許僱員與法國公司的良好業績掛鈎的臨時協議。激勵工資按協議規定的形式計算及支付。

分紅協議的相關款項

分紅協議責任

若受法國法律規管的公司於特定財政年度的六個月內（無論是否連續）僱用有至少50名員工，則須就該財政年度訂立分紅協議。

一家公司中的分紅協議通常會以僱主與僱員之間協議的形式訂立。

若公司須訂立分紅協議但並無就此簽署協議，在勞工部門記錄此情況後，將依法適用一項自動法律計劃。

分紅協議相關款項的計算

須訂立分紅協議的公司須在每個財政年度設立特別分紅協議儲備。於完成相關財政年度的公司賬目後，則基於該財政年度的數據計算該財政年度的儲備。

基本而言，該特別分紅協議儲備按下列公式計算：

特別分紅協議儲備： $\frac{1}{2} (B-5C/100)*(S/VA)$ ，其中：

- B = 公司利潤；
- C = 公司權益；
- S = 向僱員支付的薪酬；
- VA = 附加值。

根據此公式，僅在利潤高於公司權益5%的情況下，方需要為特定財政年度設立特別分紅協議儲備。

若符合條件，公司須在公司僱員之間分配以此方式設立的分紅協議儲備中的資金。

分紅協議的分享規則

規管分紅協議的規則於協議中載列。

分紅協議於受益人之間的分配通常是按其薪酬的比例進行，以最大金額為限。

協議中亦可能規定其他公式（統一分配或按財政年度內於公司投入的時間的比例，或使用數項標準進行分配）。

分紅協議相關款項的管理

在支付分紅協議相關款項時，每位受益人均有兩個選擇：

- 在封鎖期（一般為5年）屆滿後才收回所有款項。在此情況下，根據分紅協議獲得的所有款項將存入公司開設的儲蓄賬戶內；
- 或要求立即支付全部或部分款項。

有兩種選擇：

- 若公司已簽署分紅協議，應檢查此協議規定的用於計算分紅協議儲備的公式。

然後，公司應基於前一財政年度（第N-1年）的業績，根據計算公式確定其是否需要就第N年向其僱員支付分紅款項。

若根據協議所載公式進行計算後顯示，基於過往年度取得的業績，公司應每年向其僱員支付分紅款項，但卻並無支付該等款項，僱員可決定要求公司支付根據分紅協議其本可獲得的款項，最多可回溯三年。

- 若公司已符合設立此類協議的員工數量標準但並無簽署分紅協議，公司應立即展開相關談判以設立此協議。

分紅獎金的相關款項

此類獎金的適用公司

根據2011年7月28日第n°2011-894號法案，符合下列條件的貿易公司須設立及支付分紅獎金：

- 總體上僱用至少50名員工；
- 向其合夥人或股東派付的每股股息高於前兩個財政年度的平均每股股息。

公司集團的特別情況

法案規定了公司集團適用的特定機制；因此，「若一家公司屬於根據勞工法須設立集團委員會的集團，當該公司的主導公司分派的每股股息高於前兩個財政年度派付的平均每股股息時，該公司須向全體僱員支付獎金」。

由總部位於法國的主導公司成立，以及由其控制或具有重大影響力的位於法國的公司成立的公司集團須設立集團委員會，法律並無規定員工數量方面的條件。「控制」是指擁有「另一家公司超過一半的股本」或公司「直接或間接持有賦予其於另一家公司股東大會上的大多數投票權的部分股本」。

一份部長通函進一步規定了當公司屬於公司集團時，股息的派付標準不應在各個附屬公司層次評估，而應在主導公司層次評估。

實際上，這意味著：

- 若法國主導公司支付的每股股息並未高於前兩個財政年度的平均股息，則其法國附屬公司將無需向其僱員支付獎金，即使部分附屬公司向其股東或

合夥人派付的每股股息高於前兩個財政年度的平均股息；

- 另一方面，法國主導公司派付較高股息將會約束其所有法國附屬公司向其僱員支付獎金，而無論該等附屬公司對於股息分派有何政策，但前提是此等附屬公司可被視為貿易公司且僱用有至少50名員工。

若集團的母公司位於境外，則不得與附屬公司成立集團委員會。在此情況下，法國附屬公司須作為具有自主經營權的公司支付獎金。在這種情況下，生成因素（股息派付標準）並非在外國母公司層面釐定，而是在法國公司層面釐定。因此，若法國公司向其外國公司股東派付的每股股息高於前兩個財政年度的平均股息，則須向其僱員支付獎金。

豁免利益的授予

對於在當前年度已根據法定規則透過公司協議的方式向其僱員授予非強制性財務利益（例如績效獎金、免費股份），以代替增加的股息的公司，可選擇不支付此獎金。

目標僱員

獎金旨在向公司的所有受薪僱員提供，但在若干情況下，亦可加入不得超過三個月的年資限制，以排除部分僱員。

獎金的實施、金額和支付

可透過各種方式實施分紅獎金（勞工集團協議、與勞資協議會簽訂的協議、三分之二員工對協議的追認、或在談判無法成功的情況下僱主單方面決定）。

相關協議可自由釐定獎金的金額及支付方式，或若談判無法成功，亦可由僱主單方面決定。

法律並無規定每年應支付獎金的時限，但相關部門建議在決議分派股息的股東大會所在財政年度結束前支付獎金。

設立分紅獎金的法律條款

分紅獎金於2011年派付2010財政年度股息（與2008及2009財政年度派付的平均股息相比）時首次成為應付。

關於分紅獎金的法律條文目前仍然適用。因此，符合支付該等獎金的條件的貿易公司須於2014年就2013財政年度向其僱員支付該等獎金。

勞工保護

若公司在之前3個年度內的至少12個月期間（無論是否連續）擁有至少11名僱員，則須組織員工代表選舉；由員工代表向公司提交員工提出的個別或集體投訴，並須由公司每月至少召開一次會議。

若公司在上述期間內擁有50名僱員，則須組織勞資協議會的選舉。勞資協議會應由僱主擔任主席，且屬於一個法人實體。勞資協議會會議須每月舉行一次，每次會議須草擬議程。僱主須負責召開勞資協議會，及釐定開會日期。

勞資協議會有其經濟責任。公司須就其組織架構或戰略以及在管理層就若干項目作出決策之前就該等項目（例如業務轉讓或集體裁員）通知及諮詢勞資協議會，否則將屬於妨礙僱員代表權(*délit d'entrave*)，構成刑事犯罪。就此而言，須於提出要求前向勞資協議會成員發出正式書面文件，而無需等待僱主。此外，勞資協議會亦負責為僱員組織社會及文化活動。勞資協議會的成員為受保護僱員，於解僱該等僱員之前須獲得勞工檢查機構的初步授權。根據法律，須按薪酬的若干百分比向勞資協議會支付年度供款，以滿足其運作及社會活動的財政需要。