II

(Acte fără caracter legislativ)

DECIZII

DECIZIA (EU) 2016/2068 A COMISIEI

din 29 iulie 2013

privind ajutorul de stat SA.35611 (13/C) pe care Franța intenționează să îl pună în aplicare în favoarea grupului PSA Peugeot Citroën SA

[notificată cu numărul C(2013) 4971]

(Numai textul în limba franceză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu articolele menționate ([1]) și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURĂ

(1) La 5 noiembrie 2012, Comisia a primit o plângere de la o întreprindere care a dorit să își păstreze anonimatul (denumită în continuare „reclamantul anonim").

(2) Prin decizia din 11 februarie 2013 (denumită în continuare „decizia de salvare"), Comisia a autorizat temporar, din motive de stabilitate financiară, garanția acordată de Franța pentru emisiunile de obligațiuni ale Banque PSA Finance S.A. (denumită în continuare „BPF") în valoare nominală de 1,2 miliarde EUR. În acest context, autoritățile franceze s-au angajat să prezinte un plan de restructurare a grupului PSA Peugeot Citroën S.A. (denumit în continuare „PSA" ori „grupul" sau „grupul PSA") și un plan de viabilitate pentru BPF, în termen de 6 luni de la adoptarea deciziei de salvare.

(3) Prin scrisoarea din 12 martie 2013, Franța a notificat Comisia cu privire la ajutorul de restructurare în favoarea grupului PSA.

(4) Prin scrisoarea din 2 mai 2013, Comisia a informat Franța cu privire la decizia sa de a iniția, cu privire la ajutorul în cauză, procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare „TFUE").

([1]) JO C 275, 16.11.2007, p. 18.

(5) Decizia Comisiei de a iniția procedura (denumită în continuare „decizia de inițiere") a fost publicată în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene la 16 mai 2013 ([2]). Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la ajutorul în cauză. La 3 iunie 2013, Comisia a trimis un chestionar principalilor concurenți ai PSA.

(6) Comisia a primit observații de la cinci părți interesate, și anume:

(i) grupul PSA, în calitate de beneficiar al ajutorului, care a prezentat observații prin scrisoarea din 13 iunie 2013;

(ii) o întreprindere care dorește să își păstreze anonimatul (denumită în continuare „terțul anonim"), care a prezentat observații prin scrisoarea din 14 iunie 2013;

(iii) concurenții Fiat, General Motors (denumit în continuare „GM") și Toyota, care au prezentat observații prin scrisorile din 17, 18 și 21 iunie 2013.

(7) Comisia a transmis Franței aceste observații prin scrisorile din 19 și 21 iunie 2013.

(8) Autoritățile franceze și-au transmis observațiile cu privire la decizia de inițiere prin scrisoarea din 3 iunie 2013, iar comentariile cu privire la observațiile părților terțe interesate prin scrisoarea din 28 iunie 2013.

(9) La solicitarea Comisiei, autoritățile franceze au trimis informații suplimentare la 1 și 2 iulie 2013.

(10) La 4 iulie 2013, a fost organizată o conferință telefonică între serviciile Comisiei, autoritățile franceze și grupul PSA. La 11 și 12 iulie 2013 au avut loc alte două reuniuni între aceleași părți, precum și o conferință telefonică la 15 iulie 2013. În urma reuniunilor, autoritățile franceze au trimis informații prin scrisoarea din 16 iulie 2013, completate prin scrisoarea din 23 iulie 2013.

2. **DESCRIERE**

2.1. *GRUPUL PSA*

(11) Grupul PSA este o întreprindere cotată la Euronext Paris. În 2011, grupul a comercializat mai mult de 3,5 milioane de autovehicule și piese de schimb la nivel mondial (42 % în afara Europei). Prezent din punct de vedere comercial în 160 de țări, grupul PSA exploatează 11 uzine denumite „terminale" (dintre care 9 în Uniunea Europeană), în care sunt asamblate autovehiculele, precum și 12 uzine denumite „mecanice", care sunt specializate în producția anumitor piese. Activitățile grupului se extind, de asemenea, la finanțarea în sectorul automobilelor (BPF) și la industria furnizoare de componente auto (Faurecia). De asemenea, până în decembrie 2012, PSA deținea Gefco (activități logistice). Grupul PSA a realizat o cifră de afaceri (denumită în continuare „CA") de 55,4 miliarde EUR în 2012. Evoluția CA a grupului în cursul ultimilor cinci ani este prezentată în tabelul 1 de mai jos.

Tabelul 1

Cifra de afaceri a grupului PSA în milioane EUR

	2008	2009	2010	2011	2012
Cifra de afaceri istorică	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

(12) BPF este o bancă captivă controlată în proporție de 100 % de către PSA, care asigură finanțarea vânzărilor de autovehicule marca Peugeot și Citroën, precum și stocurile de autovehicule și de piese de schimb din rețelele de distribuție și propune modalități de finanțare clienților grupului. BPF este prezentă în 23 de țări. Cu o rată medie de penetrare ([3]) de 29,8 % în 2012, BPF finanțează o mare parte din cererea de autovehicule produse de grupul PSA și contribuie în mod decisiv la finanțarea activității comerciale a acestuia. În 2012, sumele sale nerambursate erau de ordinul a 23 până la 24 de miliarde EUR. În 2011, rezultatul său net s-a ridicat la 354 de milioane EUR.

([2]) JO C 137, 16.5.2013, p. 10.

([3]) Rata medie de penetrare de 29,8 % maschează diferențele între ratele de penetrare din diferite segmente. În special, rata de penetrare este mai ridicată în segmentele B și C, cu rate de penetrare care depășesc 30 % și chiar 40 % în unele țări. Prin urmare, activitatea de finanțare pentru achiziționarea de autovehicule pare a fi primordială pentru segmentele respective.

(13) Faurecia este o întreprindere furnizoare de piese auto, deținută în proporție de 57,18 % de către PSA la 31 decembrie 2012. Activitatea sa este orientată, în principal, către producția de scaune pentru automobile, sisteme interioare, tehnologii de control al emisiilor și echipamente auto exterioare. În 2012, cifra sa de afaceri s-a ridicat la aproximativ 17,4 miliarde EUR.

2.2. *DIFICULTĂȚILE ÎNTÂMPINATE DE GRUPUL PSA*

(14) În 2012, cifra de afaceri a grupului a scăzut cu 5,2 %, în principal ca urmare a performanței scăzute a activității în sectorul automobilelor (care a scăzut cu 10,3 %, ajungând la 38,3 miliarde EUR). Rezultatul operațional curent al grupului s-a soldat cu o pierdere de 576 de milioane EUR, față de un rezultat pozitiv de 1,093 de miliarde EUR în 2011. Numai în cazul activității din sectorul automobilelor, pierderea operațională s-a ridicat la 1,5 miliarde EUR în 2012, față de o pierdere de 92 de milioane EUR în 2011.

(15) Dificultățile întâmpinate sunt generate, în același timp, de factori specifici pieței automobilelor, de efectele degradării economice și financiare din zona euro și de handicapurile structurale ale grupului PSA.

2.2.1. PERSISTENȚA CONTRACTĂRII PIEȚEI EUROPENE A AUTOMOBILELOR ÎNCEPÂND DIN 2007

(16) Din 2007, cota de piață europeană a scăzut în mod constant. Piața europeană de automobile reprezenta, înainte de 2007, aproximativ 18 milioane de autovehicule pe an, față de 14 milioane de unități vândute în 2012, ceea ce înseamnă o scădere de 15 %.

(17) În acest context, PSA, având o prezență foarte importantă în Europa (în special, în Europa de Sud), a constatat că vânzările sale au scăzut cu 6,1 % pe această piață, pe care grupul realizează 58 % din vânzări. Cota de piață a grupului PSA a scăzut la 13,3 %, față de 14,2 % în 2010.

(18) Cu toate acestea, grupul PSA nu compensează scăderea cotei de piață europene prin vânzările sale în afara Europei. În 2012, vânzările de autoturisme și de vehicule utilitare la nivel mondial nu au fost suficiente, în sine, pentru a compensa performanțele mai scăzute ale grupului pe piața europeană.

2.2.2. O STRUCTURARE A CONCURENȚEI ÎN DEFAVOAREA PRODUCĂTORILOR GENERALIȘTI

(19) Potrivit autorităților franceze, PSA concurează cu:

(a) toți ceilalți producători generaliști: producătorii generaliști premium (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen), precum și ceilalți producători generaliști, de exemplu Ford, Fiat, Skoda, Seat și Honda;

(b) toți producătorii specializați (Audi, BMW, Mercedes etc.), care au din ce în ce mai mult tendința să dezvolte produse premium pe toate segmentele, afectând astfel piața principală a producătorilor generaliști;

(c) producători recenți, din ce în ce mai performanți, în special, pe segmentele de gamă medie (Hyundai, Kia etc.).

(20) În esență, potrivit autorităților franceze, piața obișnuită a producătorilor generaliști ar fi atacată atât de către producătorii specializați în autovehicule din clasa superioară care vizează noi segmente (de exemplu, Audi A1…), cât și de către producătorii specializați în autovehicule din clasa medie/inferioară, în special cei coreeni, ca Hyundai-Kia, care doresc să se orienteze către gama superioară.

2.2.3. HANDICAPURILE STRUCTURALE ALE GRUPULUI PSA

(21) Mai mult de jumătate (53 % în 2011) din producția de automobile a grupului PSA este situată în Europa de Vest, unde costurile forței de muncă sunt mai ridicate decât în restul lumii. Ori, factorul cost al forței de muncă reprezintă, în total, mai mult de [20-30]* * % din prețul de cost pentru PSA. În plus, majoritatea personalului din sectorul cercetării și dezvoltării (denumit în continuare „C&D") și structura grupului este situată în Franța, ceea ce implică costuri ridicate cu personalul.

* Secret de afaceri.

(22) De asemenea, grupul a rămas în urmă față de concurenții săi în sectorul C&D, în special în domeniul standardizării componentelor.

(23) În sfârșit, PSA suferă de un deficit de imagine și de notorietate în raport cu producătorii germani „*premium*".

(24) Dificultățile grupului, în special în ceea ce privește activitatea acestuia în sectorul automobilelor, au repercusiuni imediate asupra BPF (și invers). Într-adevăr, dificultățile băncii captive rezultă, în principal, din dificultățile grupului ca urmare a legăturii dintre ratingurile financiare ale acestora. Reducerea ratingului PSA conduce la reducerea ratingului BPF, ceea ce complică accesul acesteia la piețe în vederea refinanțării. Ori, BPF are o importanță capitală în susținerea activității în sectorul automobilelor a grupului PSA. De exemplu, în 2012, BPF a asigurat finanțarea a 29,8 % din vânzările producătorului și a 100 % din cele ale distribuitorilor săi europeni. Prin urmare, reducerea semnificativă a capacităților de finanțare ale BPF (și diminuarea corelată a producției de împrumuturi) au drept efect scăderea activității din sectorul automobilelor. Prin urmare, mecanismul ratingului („*rating*") poate genera un cerc vicios, conducând la o reducere suplimentară a surselor de finanțare ale BPF, ceea ce, la rândul său, ar influența vânzările grupului PFA prin intermediul restricțiilor de creditare și așa mai departe.

2.3. *MĂSURILE DE AJUTOR*

2.3.1. GARANȚIA DE STAT PENTRU EMISIUNILE DE OBLIGAȚIUNI ALE BPF

(25) Pentru a permite grupului PSA să își pună în aplicare planul de restructurare, guvernul francez a hotărât să îi acorde acestuia o garanție care acoperă emisiunile pe piață de obligațiuni pe termen lung ale BPF, realizate cel mai devreme la data acordului de garanție sau a autorizării Comisiei Europene și cel târziu la 31 decembrie 2016 („garanția"). În acest sens, se va semna un acord de garanție autonomă între statul francez, pe de o parte, și grupul PSA, pe de altă parte, sub condiția suspensivă a aprobării de către Comisia Europeană, în temeiul articolelor 107 și 108 din TFUE. După încheierea unui prim acord de garanție cu titlu temporar, corespunzător unei tranșe de 1,2 miliarde EUR în principal, în temeiul deciziei Comisiei din 11 februarie 2013 prin care se autorizează ajutorul de salvare, autoritățile franceze intenționează să încheie cu grupul PSA un al doilea acord de garanție care să acopere suma restantă, cu o valoare limitată la 5,8 miliarde EUR, în principal.

(26) Articolul 85 din Legea nr. 2012-1510 din 29 decembrie 2012 de rectificare a bugetului pentru anul 2012 autorizează acordarea, cu titlu oneros, de către ministrul economiei, a garanției de stat pentru titlurile de creanță emise de BPF între 1 ianuarie 2013 și 31 decembrie 2016. Garanția va acoperi noi emisiuni pe piața de obligațiuni pe termen lung ale BPF. Astfel, aceasta va aduce beneficii titlurilor de creanță chirografare emise de BPF după data autorizării punerii în aplicare a garanției de către Comisie și până cel târziu la 31 decembrie 2016. Titlurile vor avea o scadență contractuală de cel mult treizeci și șase de luni de la data emiterii acestora.

(27) Autoritățile franceze precizează că determinarea plafonului garanției necesare grupului PSA are la bază analiza structurii actuale a bilanțului BPF (în special, a structurii de finanțare a BPF), precum și previziunile pentru perioada 2013-2016 cu privire la nevoile viitoare de finanțare, care au fost determinate de autoritățile franceze ținând cont de următoarele ipoteze:

(a) un total al soldurilor presupus a fi aproape constant la aproximativ 24/25 de miliarde EUR, care să permită menținerea finanțării vânzărilor de automobile ale grupului PSA;

(b) o creștere a securitizării în ceea ce privește finanțarea BPF, care compensează parțial reducerea efectelor de comerț/certificatelor de depozit (grad de impact A-3 / P-3);

(c) reînnoirea liniilor de finanțare bancară care i-au permis BPF să confirme un credit bancar pe termen mediu de 11,6 miliarde EUR în ianuarie 2013, mai ales prin obținerea unui nou credit sindicalizat de 4,1 miliarde EUR cu scadența de 5 ani, reînnoirea majorității liniilor sale bancare bilaterale, prelungirea unei linii de credit revolving de 1,2 miliarde EUR în principal, cu scadența extinsă până în ianuarie 2016 și extinderea simultană a unei linii de credit pentru 1,8 miliarde EUR până în decembrie 2015 (a se vedea precizările de la considerentul 31 de mai jos);

(d) utilizarea depozitelor începând cu anul 2013.

(28) Potrivit autorităților franceze, remunerația garanției ar fi fost determinată astfel încât să fie furnizată la prețul pieței, în conformitate cu criteriile din Orientările comunitare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate ([4]) (denumite în continuare „orientările privind salvarea și restructurarea") și din Comunicarea Comisiei privind aplicarea articolelor 87 și 88 din tratatul CE (devenite articolele 107 și 108 din TFUE) la ajutoarele de stat sub formă de garanții ([5]). Comunicarea privind garanțiile prevede că, în cazul în care pe pieţele financiare nu există o primă corespunzătoare de referință a garanției, costul financiar total al creditului garantat, care include rata dobânzii la credit și prima garanției, trebuie comparat cu prețul de piață al unui credit similar, negarantat.

(29) Autoritățile franceze susțin că, pentru a determina nivelul remunerației statului, acesta ar fi intenționat să acționeze conform unei logici *pari passu* cu băncile participante la New Club Deal, un acord între BPF și băncile sale creditoare. În acest sens, costul riscului estimat de bănci a fost calculat în funcție de remunerația totală a liniilor de lichiditate ale New Club Deal, revăzut, în special, pentru a ține cont de diferențele dintre un aport de lichiditate și o garanție. Remunerația pentru garanția de stat a fost astfel stabilită la 260 de puncte de bază.

(30) BPF a emis obligațiuni în nume propriu, pentru care există o piață secundară. Tabelul 2 de mai jos ilustrează randamentul mediu al obligațiunilor existente ale BPF cu o scadență apropiată de trei ani pentru o perioadă de 1 lună înainte ca măsura de sprijin acordată grupului să fie anunțată în presă ([6]). Randamentul unei obligațiuni ipotetice cu scadența de exact trei ani a fost interpolat pe baza randamentelor obligațiunilor BPF cu scadența cea mai apropiată de trei ani la o anumită dată. În final, tabelul 2 prezintă, de asemenea, nivelurile de randament ale obligațiunilor de stat cu scadența de trei ani.

Tabelul 2

Randamente pe piața secundară

(%)

	La 16.10.2012	Mediana 16.9-16.10
Obligațiune cu scadența la 25.9.2015	5,04	5,52
Obligațiune cu scadența la 24.6.2015	4,84	5,57
Obligațiune cu scadența la 25.2.2016	5,37	6,23
Obligațiune ipotetică cu scadența de 3 ani (randamente interpolate)	5,09	5,54
Obligațiune Asimilabilă Tezaurului 3 ani	0,34	0,39

(31) La sfârșitul lunii decembrie 2012, BPF a negociat noi credite cu mai multe bănci, care au acceptat să acorde BPF:

(a) lichidități prin intermediul unor împrumuturi pe termen lung în valoare de 4 miliarde EUR (denumite în continuare „New Club Deal");

(b) linii de credit bilaterale în valoare de 4,6 miliarde EUR;

(c) o extindere a două linii de „back-up" (care nu erau destinate a fi utilizate) pentru suma de 3 miliarde EUR.

Prin urmare, angajamentul total al băncilor respective se ridică la 11,6 miliarde EUR. Potrivit informațiilor furnizate de Franța, utilizarea liniilor de credit ale New Club Deal ar fi condiționată de instituirea măsurii de ajutor de stat ([7]).

([4]) JO C 244, 1.10.2004, p.2.
([5]) JO C 155, 20.6.2008, p.10.
([6]) Presa a raportat intenția statului de a institui măsura la 17 octombrie 2012.
([7]) Conform exemplelor din acordul de principiu furnizate de Franța la 7 ianuarie 2013: „*Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan (adoptarea planului în Legea finanțelor)*".

(32) La 25 martie 2013, BPF a realizat o emisiune de obligațiuni acoperită de o garanție de stat în valoare de 1,2 miliarde EUR. Obligațiunile, care includ un cupon de 0,625 %, afișează un randament de 0,664 %, și anume, un supracost de 24 de puncte de bază față de Obligațiunea Asimilabilă Tezaurului (OAT) la 3 ani.

(33) La considerentul 51 din decizia de salvare, Comisia a cuantificat elementul de ajutor într-un interval cuprins între 91,8 milioane EUR și valoarea nominală a obligațiunilor emise de 1,2 miliarde EUR. Autoritățile franceze precizează că, pe baza metodologiei utilizate în decizia de salvare, rezultatele obținute în ceea ce privește elementul ajutorului conținut în măsura în cauză sunt:

Tabelul 3

Calcularea elementului ajutorului în obligațiuni garantate

Date interpolate 3 ani Spread de 24 de puncte de bază	Spot	Mediana randamentelor obligatorii	
	16.10.2012	12.7 – 16.10	16.9-16.10
OAT 3 ani	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Spread estimat după garanție	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Rata dobânzii BPSA după garanție (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Costul garanției (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Costul total estimat al obligațiunilor garantate (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3, 23 %
Randamentul pe piața secundară BPSA interpolat 3 ani	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Valoarea ajutorului de stat generat (miliarde EUR)	401	429	486

Sursa: BNP Paribas Global Markets, Datastream.

(34) Autoritățile franceze consideră că s-a aplicat de către Comisie o perioadă de referință deosebit de nefavorabilă în ceea ce privește randamentul anterior al emisiunilor BPF. Perioada cuprinsă între 12 iulie și 16 octombrie 2012, și anume începând de la data apariției dificultăților grupului PSA privind anunțarea unui plan de reorganizare, ar constitui, potrivit autorităților franceze, o mai bună estimare a randamentului obligațiunii.

2.3.2. AJUTOR PENTRU PROIECTUL „50CO_2CARS"

(35) Fondurile publice pe care Franța intenționează să le acorde proiectului „50CO_2Cars" se înscriu în cadrul programului „investissements d'avenir" (investiții pe termen lung) instituit prin Legea nr. 2010-237 de rectificare a bugetului din 9 martie 2010. Agenția pentru mediu și gestionarea energiei (Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie, denumită în continuare „ADEME") este unul dintre operatorii ([8]) însărcinați de stat să gestioneze creditele alocate investițiilor pe termen lung. Bugetul total la dispoziția ADEME este de 2,65 miliarde EUR.

(36) În cadrul investițiilor pe termen lung, proiectul „50CO_2Cars" face parte din acțiunea „Véhicule du futur" (autovehiculele viitorului), care vizează testarea și promovarea tehnologiilor și a echipamentelor mai eficiente din punct de vedere al consumului și cu emisii mai mici de gaze cu efect de seră. În cadrul acțiunii au fost selectate diverse elemente tehnologice prin intermediul a două cereri de exprimare a interesului (Appels à Manifestation d'Intérêt, denumite în continuare „AMI"):

(a) noua familie de motoare Diesel cu randament energetic foarte ridicat și cutia de viteze DCT au fost selectate în cadrul AMI „Grup motopropulsor și echipamente auxiliare ale autovehiculelor cu motor termic" (denumită în continuare „AMI nr. 1");

([8]) A se vedea lista operatorilor, astfel cum a fost stabilită în articolul 8 din Legea nr. 2010-237 menționată anterior și în Decretul nr. 2010-442 din 3 mai 2010.

(b) tehnologia de hibridizare electrică a fost selectată în cadrul AMI „Grup motopropulsor, echipamente auxiliare și sisteme de stocare a energiei reversibile pentru autovehiculele electrice și hibride" (denumită în continuare „AMI nr. 2").

(37) Acțiunea „Véhicule du futur" este acoperită, în special, de schema de ajutor SA.32466 (2011/X)\ ([9]), exceptată de la notificare în temeiul Regulamentului general de exceptare pe categorii de ajutoare ([10]) (denumit în continuare „RGEC").

(38) Autoritățile franceze au furnizat detaliile și tipul de finanțare publică care va fi primită de fiecare dintre partenerii de pe lista proiectului. Cu excepția finanțării pentru liderul PSA, valorile fondurilor publice puse în joc pentru realizarea proiectului „50CO_2Cars" sunt inferioare pragurilor de notificare individuală definite la articolul 6 alineatul (1) litera (e) din RGEC pentru toți ceilalți parteneri (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON și IC2MP). În cazul în care finanțările publice respective constituie ajutoare de stat în sensul articolului 107 din TFUE ([11]), acestea sunt deja acoperite de schema de ajutor exceptată SA.32466 (2011/X) menționată anterior.

(39) În schimb, în conformitate cu articolul 1 alineatul (6) litera (c), RGEC nu se aplică ajutoarelor pentru întreprinderile aflate în dificultate, definiție căreia îi răspunde în mod cert grupul PSA, cel puțin de la 17 octombrie 2012, dată la care autoritățile franceze și-au anunțat intenția de a acorda o garanție grupului PSA. Prin urmare, ajutorul pe care statul intenționează să îl acorde grupului PSA pentru a sprijini proiectul „50CO_2Cars" nu poate fi acoperit de schema de ajutor SA 32466 (2011/X), nici nu poate face obiectul unei notificări individuale în baza Cadrului comunitar privind ajutoarele de stat pentru cercetare, dezvoltare și inovare ([12]) (denumit în continuare „Cadrul C&D&I") ([13]).

(40) În scopul simplificării administrative, costurile activităților PSA în cadrul proiectului „50CO_2Cars" au fost clasificate în același fel ca și pentru ceilalți parteneri, și anume utilizând categoriile prevăzute de RGEC (care coincid cu cele din Cadrul C&D&I).

(41) Prin urmare, PSA va realiza activități calificate ([14]) de cercetare fundamentală (denumite în continuare „CF"), cercetare industrială (denumite în continuare „CI") și dezvoltare experimentală (denumite în continuare „DE"), pentru costurile eligibile detaliate în tabelul 4 de mai jos:

Tabelul 4

Costuri ale proiectului 50CO_2Cars pe tipuri de activitate de C&D (în mii EUR)

Costuri	Total	Admisibile ([1])	CF	CI	DE
AMI nr. 1	[260 -330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
AMI nr. 2	[50 -110]*	71 068,57		34 945,01	36 123,56
Total	**[300 -400]***	**304 593,48**	**1 328,79**	**175 567,54**	**127 697,15**

([1]) Costurile proiectului „50CO_2Cars" au fost alocate categoriilor de C&D definite la articolul 31 alineatul (5) din RGEC (care corespunde categoriilor de la punctul 5.1.4 din Cadrul C&D&I).

(42) Cu o valoare totală de 85,9 milioane EUR, ajutoarele pe care statul intenționează să le acorde grupului PSA cu privire la acest aspect din planul de restructurare vor lua forma unor subvenții (în valoare de 24,5 milioane EUR) și a unor avansuri rambursabile (ridicându-se la 61,4 milioane EUR). În ceea ce privește intensitatea, acestea corespund unei rate de acoperire de 100 % a costurilor eligibile de CF, de 30 % pentru activitățile de CI și de 25 % pentru activitățile de DE.

([9]) JO C 78, 11.3.2011, p. 33.
([10]) Regulamentul (CE) nr. 800/2008 al Comisiei din 6 august 2008 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața comună în aplicarea articolelor 87 și 88 din tratat (Regulamentul general de exceptare pe categorii de ajutoare), JO L 214, 9.8.2008, p. 3.
([11]) Cu privire la acest aspect, Comisia notează, în special, că finanțarea din fonduri publice a activităților (altele decât cele economice) de cercetare independentă a organizațiilor de cercetare nu implică elemente de ajutor de stat.
([12]) JO C 323, 30.12.2006, p. 1.
([13]) A se vedea, în special, punctul 2.1 ultimul paragraf din Cadrul C&D&I: *„ajutoarele pentru cercetare, dezvoltare și inovare pentru întreprinderile aflate în dificultate în sensul liniilor directoare comunitare privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate sunt excluse din domeniul de aplicare a prezentului cadru"*.
([14]) În sensul definițiilor de la articolul 30 alineatul (1), articolul 30 alineatul (2) și articolul 30 alineatul (3) din RGEC [care coincid cu definițiile de la articolul 2 alineatul (2) literele (e), (f) și (g) din Cadrul C&D&I].

(43) În ceea ce privește, în special, avansurile rambursabile, actualizarea acestora se va face la rata de referință în vigoare în ianuarie 2012, data deciziei de acordare a ajutorului: 3,07 % pentru Franța. Aceste avansuri vor fi rambursate de PSA în moduri diferite pentru fiecare dintre AMI.

(44) În ceea ce privește partea din proiect referitoare la AMI nr. 1, sunt posibile și evaluate în paralel trei modele de hibridizare: prin cutia de viteze eDCT, prin mecanism de distribuție și prin mecanism de distribuție cu roți dințate. Schema de rambursare, care va depinde, în final, de modelul selectat în cursul unuia dintre jaloanele decizionale ale proiectului, va lua una dintre următoarele forme:

(a) în cazul în care s-a optat pentru o hibridizare prin cutia de viteze eDCT, rambursarea se va baza pe două unități de lucru:

— [10-20]* EUR pe motor diesel cu puterea 40/50 kW și 70 kW produs începând de la a [500 000-600 000]*-a unitate produsă, astfel încât această parte a avansului va fi rambursată la cel mai apropiat euro în patru ani, în valoare actualizată, pe baza scenariului nominal de producție. După rambursarea 100 % a sumei actualizate, grupul PSA va continua să plătească o sumă redusă cu [3-6] EUR pe motor produs timp de [1-3] ani;

— [30-40]* EUR pe cutie de viteze eDCT produsă începând cu a [50 000-60 000]*-a unitate produsă, astfel încât această parte a avansului va fi rambursată la cel mai apropiat euro în cinci ani, în valoare actualizată, pe baza scenariului nominal de producție. După rambursarea 100 % a sumei actualizate, grupul PSA va continua să plătească o sumă redusă cu [5-10]* EUR pe cutie de viteze eDCT produsă;

(b) în cazul în care s-a optat pentru hibridizare prin mecanism de distribuție, rambursarea va avea ca singură unitate de lucru motorul diesel cu putere 40/50 kW și 70 kW, pentru care PSA va plăti [10-20]* EUR pe unitate produsă începând cu a [500 000-600 000]*-a unitate, până la rambursarea completă a sumei actualizate (aproximativ [0-5]* ani în scenariul nominal), ulterior [5-10]* EUR pe unitate;

(c) în cazul în care hibridizarea se face prin mecanism de distribuție cu roți dințate, rambursarea se va calcula, de asemenea, în funcție de unitatea de lucru a motorului diesel cu putere 40/50 kW și 70 kW: PSA va plăti [2030]* EUR pe unitate produsă începând cu a [500 000-600 000]*-a unitate până la rambursarea completă a sumei actualizate (aproximativ [05]* ani în scenariul nominal), ulterior [5-10]* EUR pe unitate.

(45) În ceea ce privește partea proiectului referitoare la AMI nr. 2, rambursarea se va baza pe unitatea de lucru a grupului motopropulsor electric: PSA va rambursa [20-30]* EUR pe unitate produsă începând cu a [500 000-600 000]*-a unitate până la rambursarea completă a sumei actualizate (aproximativ [5-10]* ani în scenariul nominal), ulterior [5-10]* EUR pe unitate.

(46) Autoritățile franceze consideră că măsurile sunt de așa natură încât avansul să fie rambursat în valoare actualizată în cadrul unui scenariu cu deznodământ favorabil al proiectului bazat pe ipoteze prudente și rezonabile și că, în caz de eșec parțial, rambursarea este proporțională cu gradul de reușită atins.

2.4. *PLANUL DE RESTRUCTURARE A GRUPULUI PSA*

(47) Planul de restructurare urmează unor măsuri de reducere a costurilor prezentate la 26 octombrie 2011 (reducerea costurilor cu 800 de milioane EUR, care conduce la suprimarea a 2 500 de locuri de muncă în Europa) și la 15 februarie 2012 (măsuri suplimentare în valoare de 200 de milioane EUR).

(48) Planul de restructurare cuprinde trei tipuri de măsuri: restructurare industrială, reducerea structurii administrative a grupului și realizarea proiectului de cercetare și dezvoltare „50CO_2Cars”. Deși grupul PSA este un grup prezent în numeroase țări din lume, măsurile de restructurare privesc, în principal, Franța, în care se concentrează cea mai mare parte din mijloacele de producție ale grupului.

2.4.1. MĂSURILE DE RESTRUCTURARE A SISTEMULUI DE PRODUCȚIE INDUSTRIALĂ

(49) Principalele măsuri privesc siturile din Franța: închiderea uzinei din Aulnay și reducerea semnificativă a capacității de producție a uzinei din Rennes, care se vor traduce prin suprimarea a 4 400 de locuri de muncă. Cele două măsuri se înscriu în cadrul general al unei optimizări a siturilor de producție ale PSA.

(50) Prin poziționarea sa istorică pe segmentul autovehiculelor citadine-polivalente (denumit în continuare „segmentul B"), PSA dispune de capacități de producție importante pe segmentul B: în Franța (Aulnay, Poissy și Mulhouse), în Spania (Madrid) și în Slovacia (Trnava). În pofida unor măsuri de adaptare adoptate încă de la începutul anilor 2000 (închiderea uzinei din Ryton (Marea Britanie) în 2006 și reducerea capacității de producție a uzinei din Aulnay în 2008), capacitățile de producție ale grupului rămân excedentare pe segmentul B. Închiderea uzinei din Aulnay se va traduce printr-o reducere a producției de 155 000 vehicule/an din modelele 208, C3, DS3, față de modul de organizare instituit în 2012, ceea ce va corespunde unei reduceri a capacității maxime de 232 000 vehicule/an și unei concentrări a producției din segmentul B în siturile din Poissy, Mulhouse și Trnava. Potrivit autorităților franceze, măsura va reduce durabil capacitatea pe segmentul B și va determina o economie importantă în ceea ce privește cheltuielile fixe în cadrul grupului (estimată la [100-200]* de milioane EUR pe an).

(51) În prezent, situl din Rennes este destinat producției de vehicule din segmentele D și E ([15]). Acesta se confruntă cu scăderea continuă a cererii, în special pentru autovehiculele de tip berlină din segmentul D. Trecerea de la 2,5 echipe la 2, suprimarea unei echipe de noapte și a unei mini-linii de producție vor permite, potrivit autorităților franceze, limitarea producției numai la modelele Peugeot 508 (berlină și break) și C5 (berlină și break).

(52) De asemenea, activitatea de C&D va scădea (10 %), echipele limitându-se numai la sprijinul sitului (eliminarea sarcinilor privind dezvoltarea care aduc beneficii activității generale a grupului).

(53) PSA speră să amelioreze astfel eficacitatea sistemului său de producție european, în special datorită unei mai bune utilizări a capacităților de producție instalate și printr-o mai mare specializare a siturilor, care nu vor mai produce decât unul sau două segmente. Miza noului mod de organizare este de a diminua cu aproximativ [200-300]* până la [200-300]* EUR prețul de cost mediu al fiecărui vehicul.

2.4.2. MĂSURILE PRIVIND STRUCTURA ADMINISTRATIVĂ A GRUPULUI PSA

(54) Grupul PSA intenționează să reorganizeze serviciile administrative și toate direcțiile sale. Reorganizarea va conduce, în total, la suprimarea a 3 586 de locuri de muncă.

(55) În paralel și datorită măsurilor de restructurare, PSA a anunțat un plan de reducere a costurilor cu 1 miliard EUR, care vizează, în același timp, achizițiile (400 de milioane EUR) și cheltuielile fixe (600 de milioane EUR), precum și o serie de acțiuni privind activitățile industriale, C&D și cheltuielile generale, care vor fi realizate în special datorită alianței cu GM.

2.4.3. PROIECTUL DE C&D „50CO_2CARS"

(56) În cadrul restructurării sale industriale, grupul PSA are în vedere, de asemenea, dezvoltarea unor noi tehnologii de hibridizare care, potrivit autorităților franceze, ar contribui la restabilirea viabilității. Într-adevăr, în cazul unei reușite, proiectul de C&D ar permite grupului PSA gestionarea la scară largă a producției de vehicule diesel hibride pentru segmentul B (greutate cuprinsă între 900 kg și 1,3 tone) și, prin urmare, diversificarea producției pe un segment de activitate profitabil. Motoarele diesel sunt preferate de consumatorii europeni, însă, ulterior, componentele majore ([16]) ale sistemului de hibridizare ar putea fi adaptate pentru motoarele pe benzină cu putere echivalentă și distribuite la nivel mondial.

(57) Proiectul de C&D, denumit „50CO2Cars", are drept scop conceperea și producția unui grup motopropulsor hibrid (fără încărcare) destinat segmentului B, care ar permite limitarea la 50 de grame pe kilometru a emisiilor de CO_2 (denumite în continuare „g CO_2/km") ale autovehiculelor și, prin extensie, poziționarea autovehiculelor familiale (segmentul C) în jurul a 65 g CO_2/km. Proiectul are scopul de a face această tehnologie accesibilă din punct de vedere economic pentru un număr maxim de persoane.

([15]) Segmentele D și E corespund unor vehicule de tip „familial", „rutier", „monospațiu" și „de teren", ale căror dimensiuni variază în Europa în medie de la 4,40 la 5 metri. Modelele Peugeot 508 berlină, 508 SW, 807, 4007 și Citroën C5 berlină, C5 break, DS5, C8, C-Crosser și C6 fac parte din aceste segmente.

([16]) Sistemul de stocare, mașina electrică de putere și sistemul electronic de control al acesteia și convertorul de tensiune care permite constituirea unei rețele bitensiune.

(58) Din punct de vedere tehnic, proiectul va asocia o nouă familie de motoare diesel cu eficiență energetică ridicată, o cutie de viteze cu dublu ambreiaj motorizată compatibilă cu hibridizarea („DCT"), precum și o tehnologie de hibridizare electrică cu un cost scăzut.

(59) PSA va fi liderul de consorțiu al C&D angajat să pună în aplicare proiectul „50CO_2Cars".

(60) Consorțiul va asocia, de asemenea, parteneri industriali și academici: cinci întreprinderi mari (Delphi, Mann & Hummel, Valeo și Rhodia), un IMM (CTI), o asociație (IRMA) și patru organizații de cercetare (IFPEN, LACCO, IRCELYON și IC2MP).

2.4.4. PLANUL DE AFACERI AL GRUPULUI PSA

(61) Planul de afaceri al grupului PSA acoperă perioada 2013-2017. Autoritățile franceze au precizat că rezultatul operațional curent al grupului, conform scenariului de bază, va fi pozitiv încă din 2014, cu [1 200-2 000]* de milioane EUR, reprezentând [1-5]* % din cifra de afaceri. Îmbunătățirea viabilității va rezulta, în principal, din măsurile interne prevăzute în planul de restructurare. Aceasta se bazează, pe de o parte, pe reducerea substanțială a costurilor de producție și pe ameliorarea fluxului de trezorerie și, pe de altă parte, pe ipoteza reorientării geografice a activităților grupului PSA. Obiectivul este de a reuși, în 2015, ca 50 % din vânzările grupului să fie realizate în afara Uniunii Europene, reflectând astfel potențialul de creștere în aceste părți ale lumii (în special, China, Brazilia etc.).

(62) Autoritățile franceze au transmis planul de afaceri al grupului PSA care cuprinde perioada până în 2017. Planul se bazează pe ipoteze care privesc dimensiunea pieței europene și cotele de piață ale PSA. Ipotezele reflectă estimările furnizate de Institutul *IHS Global Insight*.

(63) În ceea ce privește dimensiunea pieței europene, potrivit autorităților europene se preconizează o diminuare cu 2,2 % în 2013, dar ar trebui să se înregistreze o creștere de 6 % pe an în 2014 și 2015, urmată de o creștere de 3 % pe an în 2016 și 2017. Cotele de piață ale PSA ar atinge [12-15]* % în 2013, [13-16]* % în 2014 și [11-15] * % în 2015, 2016 și 2017.

(64) Planul de afaceri tratează mai multe scenarii. În scenariul „de bază", rezultatul operațional curent al grupului PSA ar fi pozitiv încă din 2014, cu [1 200-2 000]* de miliarde EUR, reprezentând [1-5]* % din CA a grupului. Acesta ar atinge [3 000-3 800] de miliarde EUR în 2017, și anume, [2-6]* % din CA a PSA. Potrivit autorităților franceze, un astfel de nivel de rentabilitate ar permite grupului PSA să beneficieze de un rating suficient pentru a-și asigura în mod independent refinanțarea pe piață. Un rating mai bun al grupului s-ar reflecta, în mod automat, în ratingul BPF.

(65) De asemenea, au fost avute în vedere scenarii alternative. Într-un scenariu „nefavorabil", vânzările grupului PSA ar scădea (în raport cu scenariul de bază) cu 100 000 de autovehicule suplimentare pe an în Europa, începând din 2013. Într-un scenariu „favorabil", vânzările europene ale grupului PSA ar cunoaște, dimpotrivă, o creștere de ordinul a 100 000 de vehicule pe an, începând din 2013. Conform planului de afaceri prezentat, rezultatul operațional curent al grupului PSA în ansamblu, inclusiv în scenariul nefavorabil, ar fi pozitiv începând din 2014 (de ordinul a [1-5]* % din CA a grupului PSA), și ar atinge [2-6]* % în 2017. Cu toate acestea, trebuie menționat că previziunile grupului PSA evidențiază o creștere importantă a cifrei de afaceri în afara Europei, și anume, pe piețe în creștere. Această ipoteză explică de ce, în pofida previziunilor pesimiste în ceea ce privește piața europeană, grupul PSA anticipează o creștere a vânzărilor sale: obiectivul său este de a realiza 50 % din vânzări în afara Europei, în 2015.

(66) În ceea ce privește evoluția capacităților de producție ale grupului PSA, autoritățile franceze au întocmit două tabele în care se menționează rata de utilizare Harbour ([17]) a fiecărei uzine, înainte și după restructurarea grupului. Cu excepția Poissy, ratele rămân neschimbate. Autoritățile franceze au precizat că viabilitatea fiecărui sit în parte nu se poate măsura independent de cea a grupului PSA. Dimpotrivă, ar trebui ca activitatea în sectorul automobilelor a grupului PSA să fie analizată global pentru fiecare segment de piață. Potrivit autorităților franceze, fiecare sit deține un portofoliu de vehicule pe care are potențialul de a le produce. Dacă anumite situri au rate de utilizare mai reduse sau mai ridicate, acestea reprezintă, în general, variații cunoscute și controlate legate de ciclul de viață al produselor.

([17]) Capacitatea „Harbour" corespunde standardului utilizat în industrie. Aceasta presupune că, pentru fiecare uzină, două echipe lucrează 8 ore pe zi, 235 de zile pe an. Rata de utilizare Harbour indică volumul de vehicule produse efectiv în fiecare uzină în raport cu capacitatea Harbour.

Tabelul 5

Cifra de afaceri previzionată a grupului PSA în trei scenarii (milioane EUR)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Scenariu de bază	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Scenariu nefavorabil (diferență de – 100 000 de vehicule pe an)	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]
Scenariu favorabil (diferență de + 100 000 vehicule pe an)	[57 000-62 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]	[65 000-70 000]

Tabelul 6

Cifra de afaceri previzionată a sectorului automobilelor în trei scenarii (milioane EUR)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Scenariu de bază	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Scenariu nefavorabil (diferență de – 100 000 vehicule pe an)	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]
Scenariu favorabil (diferență de + 100 000 vehicule pe an)	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]

2.4.5. MĂSURILE COMPENSATORII PREZENTATE INIȚIAL DE AUTORITĂȚILE FRANCEZE

(67) Grupul PSA a anunțat măsuri de restructurare care îi vor reduce capacitățile de producție și prezența pe piață, în special închiderea uzinei din Aulnay (unde lucrează 3 000 de salariați), precum și o reducere semnificativă a capacității uzinei din Rennes, ca urmare a reducerii efectivelor cu aproximativ 1 400 de posturi. În mod similar, sunt în curs de realizare sau au fost deja realizate transferuri de active profitabile, în special, deschiderea capitalului GEFCO, transferul anumitor active imobiliare și cel al întreprinderii de închirieri auto Citer. De asemenea, grupul PSA a anunțat reducerea cheltuielilor pentru investiții, ceea ce va limita capacitatea sa de producție la un nivel inferior celui care era prevăzut inițial, înainte de începerea dificultăților acesteia.

(68) În plus, autoritățile franceze au propus următoarele măsuri compensatorii:

— reduceri suplimentare în ceea ce privește CAPEX („*capital expenditures*" – cheltuieli de capital) (2.4.5.1);

— renunțarea la anumite capacități ale uzinei din Sevelnord în beneficiul concurenței (2.4.5.2);

— retragerea dezvoltării și a producției tehnologiei hibrid plug-in (2.4.5.3);

— stabilirea unei rate maxime de penetrare a BPF (2.4.5.4).

Măsurile respective s-ar adăuga măsurilor de restructurare care fuseseră prevăzute în cadrul planului pe termen mediu ([18]) (denumit în continuare „PMT") inițial din 2012.

2.4.5.1. ***Reduceri suplimentare ale investițiilor grupului PSA***

(69) Se au în vedere reduceri suplimentare (în raport cu PMT inițial din 2012) în ceea ce privește CAPEX în valoare de 300 de milioane EUR în 2013 și de 500 de milioane EUR pe an în 2014 și 2015. În consecință, planul 2013-2015 (CAPEX și C&D) a fost adus de la 9,9 miliarde EUR la 8,6 miliarde EUR, însemnând o scădere de 13 % între cele două planuri. Suma este cu 27 % mai redusă față de media 2011-2012.

([18]) Planul pe termen mediu este documentul utilizat de direcția financiară a grupului PSA pentru a prezenta previziunile în ceea ce privește rezultatele grupului pentru anii următori.

(70) Astfel, investițiile PSA ar fi reduse, în medie, de la 3,3 miliarde EUR pe an, la 2,86 de miliarde EUR pe an. Reducerea de 1,3 miliarde EUR va viza, cu precădere, (mai mult de 80 %), activitatea din sectorul automobilelor a grupului în Europa.

(71) Potrivit autorităților franceze, reducerea CAPEX ar diminua în mod semnificativ capacitatea grupului PSA de a fi o forță competitivă pe piață. Reducerea suplimentară a anumitor investiții C&D și a CAPEX ar antrena, de asemenea, alte consecințe negative importante pentru PSA. În special, grupul PSA ar fi penalizat în mod semnificativ în ceea ce privește capacitatea sa de a:

(a) răspunde așteptărilor anumitor categorii de clienți, care sunt foarte atașați de efectul de gamă și de tehnologiile a căror dezvoltare va fi abandonată de grupul PSA;

(b) reacționa la evoluțiile concurenților;

(c) industrializa el însuși anumite tehnologii atractive pe care va trebui să le cumpere de la concurenți, în detrimentul marjelor sale;

(d) beneficia de anumite stimulente fiscale, cum ar fi cele care privesc CO_2 etc.

(72) Reducerea s-ar traduce, în special, prin:

— încetarea producției modelului Citroën C6 la 31 decembrie 2012 și nereluarea producției modelului Peugeot 607 (segmentul E) (a);

— încetarea cu doi ani mai devreme, încă din 2015, a producției autovehiculelor Bipper/Nemo și nereluarea producției acestora (segmentul B LCV) (b);

— abandonarea producției motoarelor diesel mai mari de 2 litri (segmentul D) (c).

(a) **Încetarea producției modelelor Citroën 6 – Peugeot 607**

(73) Această măsură compensatorie ar cuprinde două aspecte în ceea ce privește segmentul E în ansamblu:

— încetarea producției Citroën C6, prevăzută inițial pentru anul 2016, încă din 2013; și

— nereluarea producției modelelor Citroën C6/Peugeot 607.

(74) Numai în ceea ce privește primul aspect, grupul PSA estimează impactul acestuia la 3 000 de vehicule (și anume, 1 000 de vehicule pe an), însemnând o scădere a cifrei de afaceri cu 90 de milioane EUR în trei ani. Modelul C6 face parte din segmentul E, care este un segment „superior". Conform estimărilor interne ale grupului PSA, segmentul respectiv ar reprezenta 5,7 % din piața europeană a automobilelor în 2013.

(75) Potrivit autorităților franceze, nereluarea producției în segmentul superior al grupului ar conduce la o reducere semnificativă a dimensiunii pieței. Pe baza ultimului model Peugeot (607), volumele potențiale erau de ordinul a 500 de milioane EUR. Pe baza ultimului model Citroën (C6), volumele potențiale erau de ordinul a 7 000 de autovehicule pe an, însemnând o scădere a cifrei de afaceri de ordinul a 200 de milioane EUR.

(76) Angajamentul privind nereluarea producției modelelor Citroën C6/Peugeot 607 vizează perioada 2016-2018. Grupul PSA estimează consecințele acestui aspect al măsurii la 40 500 de autovehicule, și anume, o cifră de afaceri de 1,05 miliarde EUR. În plus, nereluarea producției acestor modele ar permite grupului PSA să renunțe la investițiile aferente încă din 2013 (durata obișnuită de dezvoltare a unui autovehicul nou fiind, în general, de trei ani).

(77) Potrivit autorităților franceze, măsura compensatorie ar avea drept efect indirect un impact negativ important în ceea ce privește imaginea mărcii grupului PSA. Absența anumitor modele din segmentul E (și/sau a unor motoare suficient de puternice) ar împiedica, de exemplu, participarea grupului la anumite licitații. În plus, ieșirea grupului PSA din segmentul E ar antrena, de asemenea, o scădere a frecventării rețelei grupului PSA de către persoane fizice interesate de ofertele din segmentul superior, ceea ce ar afecta orientarea mărcilor grupului către gama superioară, inclusiv pe segmentul B (linia DS). Grupul PSA estimează impactul negativ asupra procedurilor de achiziție la un parc auto de 2 000 de autovehicule pe an, ceea ce ar reprezenta o cifră de afaceri anuală diminuată cu 30 de milioane EUR, însemnând un total de 180 de milioane EUR pentru 12 000 de autovehicule.

(78) Global, grupul PSA estimează că măsura compensatorie are drept consecință o scădere a cifrei de afaceri cu 1,32 de miliarde EUR.

(b) **Încetarea și nereluarea producției modelului Bipper/Nemo**

(79) Bipper/Nemo este un autovehicul utilitar comercializat sub două denumiri diferite. Măsura propusă ar cuprinde două aspecte:

— renunțarea la reluarea producției (și anume, la lansarea unei noi generații) de autovehicule Bipper/Nemo începând din anul 2017, al cărei impact în ceea ce privește cifra de afaceri este estimat de către PSA la 1 miliard EUR, și

— încetarea anticipată încă din anul 2015 a producției autovehiculelor actuale Bipper/Nemo, prevăzută inițial pentru 2017, al cărei impact în ceea ce privește cifra de afaceri este estimat la 560 de milioane EUR.

(80) În 2012, PSA a vândut 35 650 de Bipper/Nemo (16 678 de Bipper în versiunile autoturism (denumit în continuare „VP") și vehicul utilitar („VU") și 18 972 de Nemo (atât VP, cât și VU) pentru o cifră de afaceri unitară medie de 8 950 EUR, însemnând o cifră de afaceri totală de 319 milioane EUR pe an.

(81) Modelele Bipper/Nemo VU fac parte din segmentul B LCV ([19]): în 2012, segmentul ar reprezenta 3,7 % din piața VUU europeană. PSA deținea aici o poziție de 49 %. În 2012, grupul PSA a comercializat 26 674 de Nemo/Bipper VU pentru o piață de 54 514 unități. În 2012, grupul PSA a vândut 8 976 de versiuni VP (ceea ce reprezintă o cotă de piață de 10 %).

(82) Potrivit autorităților franceze, comercializarea vehiculelor respective nu ar fi generat profituri nete pe durata de viață a vehiculului, în special ca urmare a faptului că modelele la început de viață nu sunt rentabile imediat. Prin urmare, vehiculele nu ar fi devenit rentabile decât după prima generație.

(83) Grupul PSA estimează consecințele măsurii compensatorii la o scădere a cifrei de afaceri cu 1,56 miliarde EUR.

(c) **Motoare diesel mai mari de 2 litri**

(84) Această propunere de măsură compensatorie vizează renunțarea la producția de motoare mai mari de 2 litri după implementarea normei EURO 6. Potrivit autorităților franceze, grupul PSA dispune de mijloace industriale pentru a produce astfel de motoare, în special versiunea EURO 6 a motorului DW12. Spre deosebire de concurenții săi, PSA nu dispune de motoare pe benzină mai mari de 2 litri (motoarele sale pe benzină sunt limitate la 1,6 litri turbo). Prin urmare, măsura ar afecta, în special, segmentul D.

(85) Vânzările de autoturisme ale grupului PSA pe segmentul D reprezentau 1 % din piața europeană în 2012 (și anume, 150 000 de autovehicule). Numărul de autoturisme ale grupului PSA dotate cu motoare mai mari de 2 litri a atins cel mult 30 000 de autovehicule în cursul celor mai buni ani. În estimările sale privind impactul măsurii, grupul PSA a reținut numărul de 10 000 de autovehicule pe an, reprezentând aproximativ 20 % din segmentul D.

(86) Bazându-se pe datele istorice 2011 și 2012 de înmatriculare a autovehiculelor VP diesel cu motor mai mare de 2 litri, PSA estimează că dezvoltarea unei oferte VP Diesel Hibrid plug-in ar fi făcut ca numărul autovehiculelor cu motoare de capacitate cilindrică mai mare de 2 litri (sau de putere echivalentă) să ajungă la 30 000- 40 000 de unități pentru grupul PSA. Potrivit autorităților franceze, măsura ar reprezenta 10 000 de mașini pe an, însemnând o scădere a cifrei de afaceri anuală cu 200 de milioane EUR.

2.4.5.2. ***Renunțarea la anumite capacități de producție ale uzinei Sevelnord în beneficiul concurenței***

(87) În temeiul acestei măsuri, grupul PSA ar renunța la anumite capacități de producție ale uzinei Sevelnord în beneficiul Toyota. Situl Sevelnord a fost creat în 1988 în cadrul extinderii activităților Société Européenne de Véhicules Légers („Sevel"), controlată în comun („joint-venture", denumită în continuare „JV") cu grupul Fiat. În 2011, uzina avea 2 700 de salariați și producea în medie 420 de autovehicule pe zi (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). În total, 94 843 de autovehicule au fost produse aici în 2011.

([19]) Acronim pentru „*Light Commercial Vehicles*" în engleză. Versiunea franceză este „VUL", pentru „véhicule utilitaire léger". Versiunea română este „VUU", pentru „vehicul utilitar ușor".

(88) Atunci când Fiat a dorit să se retragă din parteneriatul de coantrepriză cu grupul PSA pentru situl Sevelnord, PSA a semnat cu Toyota un acord de cooperare, în temeiul căruia grupul PSA va construi vehicule utilitare ușoare pe care Toyota le va comercializa în Europa sub propria marcă. Acest lucru ar permite Toyota să constituie o bază de clienți importantă și cu costuri mai mici.

(89) În temeiul acordului, într-o primă etapă (începând cu al doilea trimestru al anului 2013), grupul PSA va furniza vehicule utilitare ușoare provenite din gamele sale existente Peugeot Expert și Citroën Jumpy (oferta „G9”). De asemenea, acordul prevede ulterior o colaborare în ceea ce privește următoarea generație de vehicule care trebuie produse de grupul PSA (oferta „K0”).

(90) Potrivit autorităților franceze, în lipsa acordului cu Toyota, grupul PSA consideră că grupul ar fi putut asigura singur viabilitatea activității sale privind vehiculele utilitare ușoare. Prin urmare, contractul cu Toyota nu ar fi fost necesar pentru a asigura menținerea activității în situl respectiv.

(91) Autoritățile franceze precizează că măsura contribuie la limitarea prezenței grupului PSA pe piață, în beneficiul direct al concurenților săi, în măsura în care:

(a) grupul PSA ar renunța la aproape 30 % din capacitatea de producție a sitului Sevelnord în beneficiul Toyota;

(b) acordul ar permite unui concurent major, Toyota, să intre pe o piață pe care întreprinderea nu era prezentă până atunci, precum și să își extindă gama de vehicule utilitare;

(c) acordul conferă un avantaj concurențial direct și sigur întreprinderii Toyota, în măsura în care îi permite acesteia să capteze o parte importantă din marja vehiculelor care fac obiectul acordului, precum și să atragă și să fidelizeze clienți pe o piață unde era absentă;

(d) măsura se referă la una dintre piețele pe care grupul PSA are o poziție deosebit de importantă (21 % în Europa în 2011).

(92) În ceea ce privește cifra de afaceri, impactul măsurii este estimat la 443 de milioane EUR.

2.4.5.3. ***Abandonarea dezvoltării și producției tehnologiei hibride plug-in***

(93) Grupul PSA și-ar reduce prezența pe piață punând capăt acordului încheiat la 25 octombrie 2011 cu BMW privind crearea unei JV consacrate dezvoltării și producției unei tehnologii dedicate vehiculelor hibride și electrice.

(94) JV dezvolta și fabrica toate componentele electrice indispensabile unui grup motopropulsor electric. Grupul PSA și BMW au investit mai mult de 100 de milioane EUR în proiect, care, la sfârșitul lui 2011, angaja 400 de colaboratori în centrul de C&D din München. Sfârșitul acestei JV ar avea drept consecință abandonarea segmentului vehiculelor hibride denumite „plug-in” de către grupul PSA prin rezilierea acordului de coantrepriză cu BMW (segmentul C).

(95) Potrivit autorităților franceze, punând capăt JV, grupul PSA s-ar retrage definitiv dintr-un segment considerat cu potențial și și-ar interzice accesul la aproximativ 6 % din piață până în 2016. De asemenea, grupul PSA ar pierde un acord valoros în ceea ce privește imaginea de marcă, legat de statutul său de partener al BMW.

(96) Retragerea grupului PSA din JV cu BMW ar avea două impacturi:

(a) în primul rând, anunțarea abandonării tehnologiei hibride *plug-in* ar dăuna imaginii grupului pe segmentul respectiv și, în consecință, ar afecta, încă din 2013, vânzările de autovehicule hibride diesel ale grupului PSA. Grupul PSA estimează impactul (pe baza a 10 % din volume) la 3 000 de vehicule pe an, însemnând o scădere a cifrei de afaceri anuale cu 60 de milioane EUR;

(b) în al doilea rând, încetarea dezvoltării tehnologiei hibride *plug-in*, a cărei lansare era prevăzută în 2016, s-ar traduce printr-o scădere, în medie, cu 20 000 de autovehicule pe trei ani, însemnând o diminuare a cifrei de afaceri, în medie, cu 400 de milioane EUR pe an.

(97) În total, grupul PSA evaluează impactul măsurii la o cifră de afaceri de 1,56 miliarde EUR.

2.4.5.4. ***Angajamentul la o rată de penetrare maximă pentru BPF***

(98) Autoritățile franceze intenționează să își asume un angajament privind rata de penetrare ([20]) maximă. Potrivit autorităților franceze, rata ar fi crescut substanțial în ultimii ani, atât pentru BPF, cât și pentru concurenții acesteia, ajungând de la 27,5 % în 2009 la 29,8 % în 2012, în cazul BPF, iar în cazul RCI Banque SA ([21]), de la 30,0 % la 35,0 % în aceeași perioadă, astfel cum reiese din tabelul 7 de mai jos.

(99) Autoritățile franceze intenționează să își asume angajamentul, în special, deoarece consideră că rata de penetrare este simplu de controlat și poate fi urmărită pe baza informațiilor din surse publice.

(100) Angajamentul vizat s-ar articula diferit pentru anul 2013, pe de o parte, și pentru anii 2014 și 2015, pe de altă parte. În ceea ce privește anul 2013, s-ar propune să nu se depășească, pentru fiecare dintre țările europene (în perimetrul G10 ([22])) în care operează BPF, rata H2 2012 mărită cu un nivel de flexibilitate +1 punct de penetrare.

(101) Pentru perioadele ulterioare, autoritățile franceze consideră că schimbările rapide din sector impun să se prevadă modul în care va varia angajamentul BPF în funcție de schimbările respective. Prin urmare, se propune creșterea ratei de penetrare realizată de BPF pe anul „n–1" prin stabilirea unei rate maxime de penetrare pentru anul „n" în funcție de variațiile din anul „n–1" ale ratei în cazul concurenților europeni ai BPF. Aceasta ar evita ca BPF să fie separată de tendințele inerente mediului său concurențial.

(102) Astfel, începând cu 31 decembrie 2013, angajamentul privind rata de penetrare maximă în perimetrul G10 al BPF pentru un an „n" ar fi egal cu rata BPF realizată în același perimetru pentru anul „n–1" ajustată cu variația ratei de penetrare a unităților comparabile pentru anul „n–1", precizându-se că ajustarea nu ar putea avea drept efect reducerea ratei de penetrare a BPF sub un nivel minim. Unitățile comparabile propuse aici ar fi segmentul „Europe Occidentale" al RCI Banque SA și segmentul „Europe" al Volkswagen Financial Services (VWFS). Pentru a evita evoluțiile neobișnuite ale concurenților și a ține cont de o rată de penetrare a BPF în prezent inferioară celei a concurenților săi, rata de penetrare maximă ar trebui, totuși, stabilită la cel mult 32,4 %, valoare care corespunde ratei de penetrare constatate pentru G10 în al doilea semestru al anului 2012.

Tabelul 7

Rata de penetrare a BPF pentru fiecare țară și pentru zonele geografice importante în cazul vehiculelor noi (%)

	Rata maximă H2 2012*	Nivel de flexibilitate	Rata maximă propusă*
Germania	[…]	+ 1,0	[…]
Austria	[…]	+ 1,0	[…]
Belgia	[…]	+ 1,0	[…]
Italia	[…]	+ 1,0	[…]
Spania	[…]	+ 1,0	[…]
Țările de Jos	[…]	+ 1,0	[…]
Portugalia	[…]	+ 1,0	[…]
Elveția	[…]	+ 1,0	[…]
Franța	[…]	+ 1,0	[…]
Marea Britanie	[…]	+ 1,0	[…]

([20]) Este vorba despre proporția calculată prin raportarea vânzărilor de autovehicule finanțate din împrumuturi ale băncii BPF la vânzările totale ale grupului PSA.

([21]) RCI Banque SA este o filială deținută în totalitate de Renault SAS. RCI Banque asigură finanțarea vânzărilor mărcilor grupului Renault și ale grupului Nissan.

([22]) Germania, Austria, Belgia, Italia, Spania, Țările de Jos, Portugalia, Elveția, Franța, Marea Britanie.

	Rata maximă H2 2012*	Nivel de flexibilitate	Rata maximă propusă*
Agregat G5 ([1])	33,3	+ 1,0	34,3
Agregat M5 ([2])	27,3	+ 1,0	28,3
Agregat G10 ([3])	32,4	+ 1,0	33,4

([1]) Agregatul G5 grupează următoarele țări: Franța, Germania, Italia, Spania și Regatul Unit.
([2]) Agregatul M5 grupează următoarele țări: Belgia, Țările de Jos, Elveția, Austria și Portugalia.
([3]) Agregatul G10 grupează cele zece țări care figurează în acest tabel.

2.4.6. ESTIMAREA COSTURILOR DE RESTRUCTURARE ȘI A FINANȚĂRII ACESTORA

(103) Costurile estimate ale restructurării se ridică la 1 708,9 milioane EUR. Acestea vizează următoarele măsuri propuse: încetarea, în 2014, a activităților de producție la Aulnay, unde sunt angajați 3 000 de salariați, reorientarea producției în regiunea pariziană, la Poissy și revitalizarea sitului de la Aulnay. Costurile sunt estimate la [400-500]* de milioane EUR în perioada 2012–2017. Costurile privind adaptarea sistemului de producție industrial din cadrul sitului din Rennes, care va conduce la o redistribuire a celor 1 400 de posturi la un total de 5 600 de salariați, sunt estimate la [100-200]* de milioane EUR în perioada 2012-2017. Adaptarea structurilor grupului PSA, prin intermediul GPEC 1 și 2 („Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences" - „Gestiunea previzională a efectivelor și a competențelor") va genera costuri totale estimate la [500-600]* de milioane EUR pentru anii 2012 și 2013. Trebuie notat că planurile GPEC 1 și 2 și costurile de restructurare privind uzinele din Aulnay și Rennes nu se intersectează. Costurile pentru alte măsuri, în special, restructurările din sectorul comerțului în Europa și reducerea personalului PCR (Peugeot Citroën Retail) corespunzător părții grupului PSA din rețeaua de distribuție, în principal în Europa de Sud, sunt estimate la [100-200] de milioane EUR. În sfârșit, costurile activităților PSA în cadrul proiectului „50CO_2Cars" se ridică la [300-400]* de milioane EUR.

(104) Pentru a finanța costurile de restructurare, grupul PSA a pus în aplicare, de la începutul anului 2012, un program de cesiuni de active, care au adus grupului PSA următoarele resurse:

(a) cesiunea Gefco în decembrie 2012: 878 de milioane EUR ([23]);

(b) cesiunea Citer în februarie 2012: 449 de milioane EUR;

(c) cesiunea unor active imobiliare (printre care sediul social) în cursul anului 2012: 628,7 milioane EUR.

(105) Potrivit autorităților franceze, grupul PSA a realizat deja un flux de numerar liber de 1,956 de miliarde EUR, care vor fi reinvestite în restructurarea grupului PSA cu scopul de a-i permite restabilirea viabilității.

(106) În ceea ce privește lichiditatea, New Club deal aduce 11,6 miliarde EUR, care provin de la bănci private, pentru a contribui la finanțarea grupului pe parcursul perioadei de restructurare.

2.5. *PLANUL DE VIABILITATE AL BPF*

(107) Planul prezentat de autoritățile franceze cuprinde proiecții financiare și un plan de finanțare a BPF până la sfârșitul anului 2015. Potrivit autorităților franceze, randamentul capitalului propriu al BPF va fi de [5-10]* % încă din 2014 și de [10-20]* % în 2016. Acestea reamintesc că, în conformitate cu practica decizională a Comisiei, randamentul capitalului propriu considerat acceptabil pentru a demonstra viabilitatea unei bănci este de ordinul a 8 % până la 12 %.

2.5.1. PLAN DE FINANȚARE

(108) BPF intenționează să crească finanțarea sa bancară pe termen lung de la [0-5]* miliarde EUR la sfârșitul anului 2012 la [5-10]* miliarde EUR la sfârșitul anului 2015. De asemenea, banca a lansat un produs de depozit adresat persoanelor fizice, finanțarea provenită din produsul respectiv ridicându-se la [800-900]* de milioane EUR în 2015, conform proiecțiilor financiare (comparativ cu zero la sfârșitul anului 2012). În aceeași perioadă, finanțarea obținută prin securitizare și emisiunile EMTN s-ar diminua.

([23]) Cesiunea netă a unor cheltuieli de 797 de milioane EUR, la care se adaugă un dividend excepțional de 100 de milioane EUR și din care se deduc 19 milioane EUR corespunzând anulării marjei brute de autofinanțare.

Tabelul 8

Situația fluxului de numerar al BPF la sfârșitul perioadei de restructurare*

[…]*

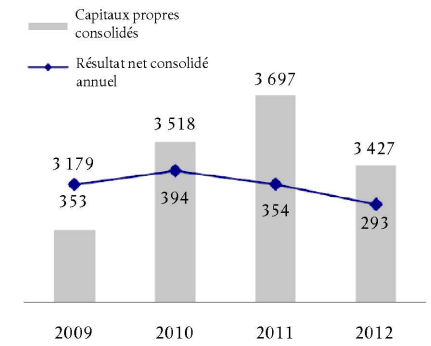
(109) Se prevede ca totalul bilanțului băncii și, prin urmare, nevoia de finanțare să crească treptat în cursul perioadei de proiecție, de la 27 186 de milioane EUR la sfârșitul anului 2012 la [>28 000] de milioane EUR la sfârșitul anului 2015.

2.5.2. RENTABILITATE ȘI SOLVABILITATE

(110) BPF era rentabilă în trecut, astfel cum arată graficul 1 de mai jos. La sfârșitul anului 2012, nivelul de capitalizare măsurat prin rata capitalului de bază de rangul 1 („core tier 1") ([24]) se ridica la 13 %.

Graficul 1

Istoricul rentabilității BPF



(111) Banca are intenția de a continua să realizeze profituri în cursul perioadei de restructurare a grupului, după cum se arată în tabelul 9 de mai jos.

Tabelul 9

Previziuni privind rentabilitatea BPF

(%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Rentabilitatea capitalului propriu (RoE)*	8,0 %	[4-6]	[6-8]	[8-10]	[10-12]	[10-12]

(112) Conform informațiilor prezentate, încetarea activității BPF nu ar genera nicio pierdere pentru creditori. Lichidarea ar permite păstrarea timp de trei ani a unui excedent de lichiditate cuprins între [1-3]* miliarde EUR și [2-4]* miliarde EUR în scenariul de criză, în funcție de nivelul de stres aplicat.

(113) Activele BPF au o scadență foarte scurtă și, în medie, au o scadență mai scurtă decât pasivele.

(114) Costul de risc al băncii a crescut de la […]* în 2011 la […]* în 2012. Creanțele îndoielnice au crescut treptat de la 3 % la sfârșitul anului 2008 la 4,2 % la sfârșitul anului 2012.

([24]) *Core tier one* este o rată de solvabilitate care permite evaluarea solvabilității băncilor. Aceasta asigură legătura dintre capitalul propriu și activele deținute (ponderate în funcție de risc).

2.5.3. RATA DE PENETRARE

(115) Potrivit autorităților franceze, cu o rată de penetrare în sectorul vânzărilor de automobile al grupului PSA de aproximativ 29,8 % (în 2012), BPF finanțează o mare parte a cererii de autovehicule produse de grupul PSA și contribuie în mod hotărâtor la finanțarea activității comerciale a acestuia, precum și a întregului sector auto, cu rețelele de distribuție și clienții săi.

(116) Autoritățile franceze subliniază faptul că planul previzionat emite ipoteza menținerii unei creșteri ușoare a ratei de penetrare, față de cea din 2011, creștere care va continua până în 2017. O astfel de evoluție se bazează pe mai mulți factori:

(a) retragerea parțială și treptată a băncilor tradiționale din sector, în contextul unei gestiuni selective a bilanțurilor acestora, ca urmare a constrângerilor în materie de finanțare și de capital, legate, în special, de intrarea în vigoare a cadrului Basel III;

(b) evoluția nevoilor de finanțare ale consumatorilor în contextul unei scăderi importante a puterii de cumpărare în Europa;

(c) nivelul dobânzilor, în prezent cele mai scăzute din istorie, care ar încuraja recurgerea la împrumuturi pentru a finanța achiziția de autoturisme și, în final

(d) tendința ca autoturismele să devină un bun de consum curent, aproape o „*commodity*”, ceea ce ar fi în concordanță cu dezvoltarea finanțării prin împrumut și cu plata efectuată lunar.

(117) Evoluția ratei de penetrare a BPF pentru fiecare zonă geografică și segment (B, C, D, H și VU) este ilustrată în tabelul 10 de mai jos (AP înseamnă „automobil Peugeot” și AC înseamnă „automobil Citroën”).

Tabelul 10

Rata de penetrare a BPF pentru fiecare zonă geografică, segment de autovehicule și marcă (%)

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Franța						
Segmentul B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segmentul C						
Segmentul D						
Segmentul H						
VU						
Total						
Marea Britanie						
Segmentul B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segmentul C						

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segmentul D						
Segmentul H						
VU						
Total						
Germania						
Segmentul B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segmentul C						
Segmentul D						
Segmentul H						
VU						
Total						
Italia						
Segmentul B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segmentul C						
Segmentul D						
Segmentul H						
VU						
Total						
Spania						
Segmentul B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segmentul C						
Segmentul D						
Segmentul H						
VU						
Total						
Total G5						
Segmentul B	[28-33]	[31,6-36,6]	[33,1-38,1]	[26,5-31,5]	[29-34]	[34,4-39,4]
Segmentul C	[20,4-25,4]	[21,6-26,6]	[22,7-27,7]	[18,9-23,9]	[25,5-30,5]	[29,1-34,1]

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

2.5.4. DEPENDENȚA DE GRUP

(118) Potrivit autorităților franceze, ratingul BPF este corelat cu cel al PSA, astfel cum reiese din strânsa legătură dintre randamentul obligațiunilor grupului și ale băncii.

(119) Agențiile de rating au stabilit, în rapoartele lor, legătura dintre ratingul grupului PSA și cel al BPF, fixând o diferență maximă de două trepte între ratingul grupului și cel băncii captive ([25]). La 14 februarie 2013, ratingul BPF a fost reclasificat ca „*non investment grade*”.

2.6. *PLÂNGEREA*

(120) Reclamantul anonim consideră că garanția adusă de statul francez va permite BPF să propună distribuitorilor și clienților grupului PSA condiții de credit mai interesante decât cele pe care sunt capabile să le ofere băncile captive ale producătorilor de automobile concurenți.

3. **MOTIVELE CARE AU CONDUS LA INIȚIEREA PROCEDURII**

(121) În decizia de inițiere, Comisia și-a exprimat rezervele din următoarele motive:

3.1. *PLANUL DE VIABILITATE AL BPF*

(122) În ceea ce privește planul de viabilitate al BPF, care trebuie să fie analizat în corelație cu Comunicarea privind sectorul bancar, Comisia și-a exprimat îndoielile ca urmare a incertitudinilor existente privind viabilitatea grupului PSA în ansamblu.

3.2. *PLANUL DE RESTRUCTURARE A GRUPULUI PSA*

(123) În ceea ce privește planul de restructurare a grupului industrial, care trebuie să fie analizat având în vedere orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior, Comisia a constatat că există îndoieli cu privire la următoarele elemente:

3.2.1. ÎNDOIELI CU PRIVIRE LA RESTABILIREA VIABILITĂȚII

(124) Comisia a dorit să afle comentariile părților terțe cu privire la:

(a) ipotezele reținute privind evoluția pieței automobilelor în Europa și în restul lumii, în special, cu privire la caracterul suficient de conservator al acestor ipoteze.

([25]) În prezent, diferența este de trei *notches* pentru Moody's, ceea ce rezultă din profitul garanției pentru BPF.

(b) măsurile de restructurare propuse în vederea asigurării restabilirii viabilității grupului PSA.

(c) contribuția proiectului „50CO_2Cars" la restabilirea viabilității, în special, cu privire la coerența investiției în C&D, care vizează lansarea unui program de cercetare în domeniul „*mild-hybridation*", ținând seama de renunțarea anunțată concomitent la o tehnologie „*hybride plug-in*" prezentată ca fiind cunoscută de către grup.

3.2.2. ÎNDOIELI CU PRIVIRE LA MĂSURILE COMPENSATORII

(125) Comisia a dorit să afle observațiile părților terțe cu privire la calificarea, în sensul orientărilor privind salvarea și restructurarea menționate anterior, a măsurilor propuse drept măsuri compensatorii, la cuantificarea acestora și la adecvarea acestora în ceea ce privește riscurile de denaturare a concurenței create de ajutoare.

4. **OBSERVAȚIILE FRANȚEI CU PRIVIRE LA DECIZIA DE INIȚIERE**

4.1. *CU PRIVIRE LA CUANTUMUL AJUTORULUI*

(126) Autoritățile franceze consideră că valoarea ajutorului nu poate să corespundă valorii nominale a garanției, că emisiunile BPF vor fi realizate obligatoriu cu o primă de lichiditate și de risc variabilă, fără îndoială superioară celor 24 de puncte de bază constatate în momentul emisiunii realizate datorită ajutorului de salvare și că perioada de referință pentru luarea în calcul a randamentelor istorice ale BPF ar trebui să fie de trei luni.

(127) Potrivit autorităților franceze, cele două condiții cumulative care permit să se considere că valoarea ajutorului este la fel de ridicată ca și suma acoperită de garanția respectivă, și anume, o deosebit de ridicată probabilitate ca persoana creditată să nu mai poate achita împrumutul acoperit de garanție și prezența unor circumstanțe excepționale, nu sunt îndeplinite în acest caz. În consecință, valoarea ajutorului inclus în garanția de stat ar fi diferența dintre costul total de finanțare care rezultă din garanție și garanția în sine și costul total de finanțare pe care l-ar fi plătit întreprinderea fără garanție.

(128) Potrivit autorităților franceze, ipoteza supracostului pentru BPF de ordinul a 40 de puncte de bază ar fi fondată. Într-adevăr, emisiunile realizate de BPF la 25 martie 2013 ar fi fost făcute în condiții de piață deosebit de favorabile. *Spread*-urile în raport cu OAT constatate în momentul acestei emisiuni (24 de puncte de bază) ar evidenția niveluri istorice scăzute. De exemplu, autoritățile franceze consideră că investitorii ar trebui să solicite, în mod normal, o remunerație mai mare pentru o bancă captivă din sectorul automobilelor decât pentru organisme publice, cum ar fi UNEDIC ([26]) sau CADES ([27]), cu atât mai mult cu cât ar avea linii disponibile pentru a subscrie la astfel de tranzacții CADES sau UNEDIC și nu ar avea neapărat linii pentru o tranzacție cu BPF.

(129) În sfârșit, perioada de referință reținută de autoritățile franceze (care se întinde de la 12 iulie până la 16 octombrie 2012) ar fi cea mai în măsură să reflecte realitatea randamentelor obligațiunilor BPF pe piață, ținând cont de dificultățile grupului PSA și nu de anunțarea garanției de stat.

4.2. *CU PRIVIRE LA VIABILITATEA BPF*

(130) Autoritățile franceze iau notă de poziția Comisiei conform căreia BPF nu are probleme nici în ceea ce privește solvabilitatea, nici rentabilitatea, iar problema acesteia în ceea ce privește lichiditatea s-ar datora exclusiv legăturii sale cu grupul PSA.

(131) Acestea ar dori, totuși, să facă următoarele observații:

(a) potrivit autorităților franceze, creșterea în dimensiune a bilanțului BPF ar rămâne moderată, în conformitate cu estimările inflaționiste. Creșterea ar rezulta din deteriorarea condițiilor macro-economice și din utilizarea mai frecventă de către consumatori a creditelor pentru finanțarea achiziționării de autovehicule;

(b) ca răspuns la argumentul Comisiei potrivit căruia ar trebui să se evite ca BPF să finanțeze credite incerte pentru a crește artificial cifra de afaceri a grupului PSA, autoritățile franceze subliniază că:

([26]) Uniunea națională interprofesională pentru ocuparea forței de muncă în industrie și în comerț.
([27]) Casa de amortizare a datoriei publice (Caisse d'amortissement de la dette sociale).

— unicul scop al măsurii compensatorii pentru BPF este de a reduce intensitatea concurențială a comportamentului său și de a-i limita cota de piață;

— rata de „*non performing loans*”, de aproximativ 4 %, a evoluat puțin în ultimii trei ani;

— BPF definește politica sa de risc în mod independent și sub supravegherea Autorității de control prudențial.

Întrucât rata creanțelor îndoielnice este urmărită îndeaproape de agențiile de rating și de comitetul de audit al BPF, orice modificare a politicii de risc a băncii ar fi, potrivit autorităților franceze, imposibilă.

4.3. *CU PRIVIRE LA RESTABILIREA VIABILITĂȚII GRUPULUI PSA*

4.3.1. CU PRIVIRE LA IPOTEZELE REȚINUTE PRIVIND EVOLUȚIA PIEȚEI

(132) Mai întâi, autoritățile franceze consideră că previziunile grupului PSA nu ar fi dezmințite nici de evoluția pieței în primul trimestru al anului 2013, nici de decalajul presupus între rezultatele prevăzute pentru anul 2012 și cele realizate, în final, în același an.

(133) Potrivit autorităților franceze, scăderea continuă a vânzărilor în 2013 ar fi fost prevăzută de grupul PSA, care ar estima, ca și institutul *IHS Global Insight*, că scăderea pieței ar fi *in fine* de 4 % între 2012 și 2013.

(134) Autoritățile franceze au transmis proiecții financiare actualizate, bazate pe ipoteze mai puțin optimiste decât proiecțiile descrise la considerentele 54-58 din decizia de inițiere. Orientarea strategică descrisă în aceleași considerente din decizia de inițiere rămâne neschimbată.

(135) Modificările aduse proiecțiilor rezultă din actualizarea previziunilor în ceea ce privește evoluția pieței „Europa 30” operată de Institutul *IHS Global Insight* și se reflectă în cifra de afaceri a sectorului automobilelor, mai scăzută în perioada prognozată.

(136) Scenariul „nefavorabil”, în care vânzările grupului PSA ar scădea (în raport cu scenariul de bază) cu 100 000 de autovehicule suplimentare pe an în Europa începând din 2013, a fost, de asemenea, actualizat.

Tabelul 11

Dimensiunea pieței europene potrivit previziunilor IHS Global Insight și cota de piață a PSA

	2013	2014	2015	2016	2017
Dimensiunea pieței europene (Europa 30), prevăzută de *IHS Global Insight* în aprilie 2013 (în mii de autovehicule)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Cota de piață europeană a PSA*	[10-14] %	[10-14] %	[10-14] %	[9-13] %	[9-13] %

Tabelul 12

Cifra de afaceri previzionată a grupului PSA (în milioane EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Scenariul de bază în decizia de inițiere*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Scenariul de bază actualizat*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[59 000-64 000]	[60 000-65 000]
Scenariul nefavorabil actualizat (diferență de -100 000 de autovehicule pe an)*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-70 000]	[60 000-65 000]

Tabelul 13

Cifra de afaceri previzionată în sectorul automobilelor (în milioane EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Scenariul de bază în decizia de inițiere*	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Scenariul de bază actualizat*	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]
Scenariul nefavorabil actualizat (diferență de -100 000 de autovehicule pe an)*	[35 000-40 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]

(137) În ceea ce privește fluxul de numerar, actualizarea se traduce prin fluxuri de numerar reduse legate de exploatare, fluxurile de numerar din activități de investiție rămânând neschimbate. Acest lucru are ca rezultat un nivel planificat al datoriei […]* mai mare decât cel anticipat în decizia de inițiere, nivelul datoriei prevăzut în scenariul de bază fiind superior nivelului prezentat anterior în scenariul nefavorabil.

(138) De asemenea, PSA a prezentat previziuni privind datoria netă într-un scenariu de criză, în care vânzările grupului PSA ar scădea (în raport cu scenariul de bază) cu 200 000 de autovehicule suplimentare pe an în Europa, începând cu anul 2013. Nivelurile de îndatorare netă în cazul diferitelor scenarii sunt prezentate în tabelul 14 de mai jos. Conform cifrelor furnizate de PSA, un factor de stres de 100 000 de autovehicule crește datoria […]* netă cu [200-400]* de milioane EUR pe an.

Tabelul 14

Nivelul datoriei […]* nete în milioane EUR

	2013	2014	2015	2016	2017
Scenariul de bază în decizia de inițiere	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Scenariul de bază actualizat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2013	2014	2015	2016	2017
Scenariul nefavorabil actualizat (diferență de – 100 000 de autovehicule pe an)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Scenariul de criză actualizat (diferență de – 200 000 de autovehicule pe an)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(139) De asemenea, autoritățile franceze consideră că elementul relevant care trebuie reținut pentru a susține ipotezele privind restabilirea viabilității pe termen lung a grupului PSA nu ar fi cifra de afaceri a acestuia, ci rezultatul său operațional curent. În cadrul Consiliului de supraveghere din 6 noiembrie 2012, acesta ar fi fost evaluat la o pierdere de [1 000-2 000]* de milioane EUR, rezultatul realizat în final reprezentând o pierdere de 1 504 milioane EUR (și anume, un decalaj mai mic de [0-3] %).

(140) Autoritățile franceze consideră, de asemenea, că perspectivele de evoluție a pieței pe care se bazează grupul PSA ar fi deosebit de prudente, în timp ce cifrele analiștilor care susțin raționamentul Comisiei ar fi fragmentate și discutabile.

(141) Într-adevăr, toate părțile interesate consideră că piața ar fi atins un nivel minim și că, în continuare, aceasta nu ar putea decât să reînceapă să crească. În general, ultimele analize ([28]) ar sublinia o ameliorare a condițiilor macroeconomice în Europa în cursul anilor următori. Potrivit autorităților franceze, ameliorarea ar trebui să aibă obligatoriu un impact asupra sectorului automobilelor.

(142) În sfârșit, autoritățile franceze consideră că s-a efectuat de către Comisie o selecție nereprezentativă a observațiilor analiștilor financiari, fiind înlăturate cele care erau similare previziunilor furnizate de grupul PSA. În orice caz, autoritățile franceze ar contesta utilizarea unor analize financiare pentru evaluarea unui plan de restructurare pe termen mediu. Într-adevăr, acestea consideră că activitatea analiștilor financiari ar fi aceea de a consilia cumpărarea sau vânzarea de titluri, în funcție de un obiectiv al cursului determinat. Aceștia nu s-ar focaliza, în principal, pe volumele de vânzări prevăzute, nici pe estimări ale cifrei de afaceri. Prin urmare, astfel de evaluări ar fi realizate, foarte frecvent, independent de fundamentele economice subiacente.

(143) În consecință, autoritățile franceze consideră că, pentru a pune în aplicare planul de restructurare, acestea s-ar putea baza, în mod legitim, pe previziunile institutului *IHS Global Insight*, la care s-ar aplica un factor de stres, fără a ține cont de ipotezele analiștilor financiari.

(144) În cele din urmă, autoritățile franceze subliniază că sectorul privat ar fi încrezător în restabilirea viabilității grupului PSA. Această convingere s-ar manifesta, mai întâi, prin consolidarea alianței dintre PSA și GM prin semnarea, la 20 decembrie 2012, a unor acorduri definitive privind trei proiecte de autovehicule și crearea unei coantreprize pentru achiziții. În plus, finanțările bancare obținute de BPF în valoare de 11,6 miliarde EUR ar constitui o dovadă a încrederii pieței în perspectiva unei ameliorări. În sfârșit, operațiunile recente de securitizare efectuate de BPF ar demonstra absența unei aversiuni a pieței la riscul reprezentat de activitatea în sectorul automobilelor.

4.3.2. CU PRIVIRE LA RATELE DE UTILIZARE A CAPACITĂȚILOR GRUPULUI PSA ȘI LA DIVERSIFICAREA VÂNZĂRILOR ACESTUIA

(145) Autoritățile franceze consideră că îndoiala Comisiei privind ratele de utilizare ar fi nefondată, întrucât aceasta nu ar ține cont de închiderea sitului din Aulnay, care, după părerea lor, ar permite eliminarea decalajului de competitivitate al grupului PSA pe segmentul B. În măsura în care grupul PSA se confruntă cu o concurență foarte puternică pe acest segment, închiderea ar fi deosebit de importantă pentru restabilirea viabilității sale.

([28]) Perspective economice mondiale, capitolele 1 și 2 din aprilie 2013.

(146) Autoritățile franceze consideră că grupul PSA a luat toate măsurile necesare pentru a-și atinge obiectivul de a realiza 50 % din vânzări în afara Europei în 2015: deschiderea unei a treia uzine și a unor noi concesiuni în China, reînnoirea gamei de autovehicule comercializate în America Latină, lansarea a două modele destinate în mod special vânzărilor în afara Europei și, în cele din urmă, în cadrul alianței cu GM, dezvoltarea unei platforme comune pentru comercializarea autovehiculelor din segmentul B în Europa și în restul lumii, dezvoltarea în comun a unei noi generații de motoare economice mici pe benzină și a unor proiecte de autovehicule în America Latină, în Rusia, precum și pe alte piețe în creștere.

4.3.3. CU PRIVIRE LA CONTRIBUȚIA PROIECTULUI „50CO_2CARS" LA RESTABILIREA VIABILITĂȚII GRUPULUI PSA

(a) **Cu privire la coerența proiectului „50CO_2Cars" cu planul de restructurare a grupului PSA**

(147) Autoritățile franceze subliniază că eforturile semnificative de C&D depuse în cadrul proiectului „50CO_2Cars" ar avea scopul de a deține o tehnologie care să amelioreze bilanțul ecologic și energetic al motorului diesel. În acest context, proiectul de C&D ar contribui la punerea în aplicare a unei strategii de inversare a tendinței descrescătoare constatate în cazul vânzării de autovehicule diesel.

(148) La ora actuală, autovehiculele diesel ar reprezenta o sursă importantă de venituri pentru grupul PSA: în 2012, [60-80]* % din autovehiculele vândute de PSA în Europa erau echipate cu acest tip de motoare. PSA ar dispune de echipamente industriale optimizate, de o bună imagine de marcă și de o rată a rentabilității importantă pentru acest tip de autovehicul, mai bună decât pentru motoarele pe benzină. Contextul actual i-ar fi, cu toate acestea, nefavorabil: degradare treptată a imaginii motoarelor diesel în Europa, modificări ale cadrului de reglementare și legislativ (Euro VI) care ar putea antrena un supracost în ceea ce privește motoarele diesel față de cele pe benzină și, prin urmare, ar defavoriza vânzările de autovehicule diesel, cu atât mai mult cu cât strategia de adaptare la norme prin „*downsizing* ([29])" utilizată până în acest moment și-ar fi atins limitele, iar anumite state sau colectivități locale ar intenționa să adopte un cadru fiscal care defavorizează motoarele diesel. PSA consideră că pierderile de marjă legate de substituirea vânzărilor de autovehicule diesel prin vânzări de autovehicule pe benzină pe piața europeană ar fi de ordinul a [500-700]* de milioane EUR. În contextul scăderii puterii de cumpărare a gospodăriilor și ca răspuns la preocupările din ce în ce mai mari ale consumatorilor în ceea ce privește mediul, obiectivul de menținere a competitivității și a imaginii de marcă a motoarelor diesel (în raport cu cele pe benzină) ar fi primordial pentru grupul PSA. Întrucât nivelurile de preț ale vehiculelor hibride diesel existente nu sunt compatibile cu o difuzare de masă, ar fi necesare investiții importante în C&D pentru a face accesibilă tehnologia în cauză unui număr cât mai mare de persoane. Astfel, restabilind competitivitatea și imaginea carburantului diesel, proiectul „50CO_2Cars" ar fi susceptibil, potrivit autorităților franceze, să contribuie în mod pozitiv la restabilirea viabilității, menținând nu numai vânzările de autovehicule diesel ale grupului PSA, ci și marjele constructorului. Dincolo de aceasta, dacă planul de industrializare s-ar realiza, tehnologia provenită din proiectul „50CO_2Cars" ar constitui, pe o piață incipientă, un potențial de creștere important până în 2020. Oportunitatea de a profita de perspectivele probabile ale motoarelor „*mild-hybrid*" diesel la finalul planului de restructurare ar garanta creșterea cifrei de afaceri datorită unei diversificări către un segment care are potențial și care constituie obiectivul principal al grupului (autovehicule produse în masă).

(149) În ceea ce privește necesitatea de a investi, autoritățile franceze fac diferența între reducerea investițiilor propusă „*cu titlul de măsură compensatorie*", care are scopul de a limita amploarea denaturărilor concurenței legate de ajutorul de stat și menținerea unor investiții în domeniul C&D necesare întreprinderii pentru „*a restabili viabilitatea pe termen lung*". Autoritățile franceze subliniază că, în practica sa decizională, Comisia ar fi admis în mai multe rânduri că restabilirea viabilității unei întreprinderi se putea fonda pe lansarea unor noi produse, în scopul asigurării creșterii cifrei de afaceri ([30]).

(150) Autoritățile explică faptul că, în cadrul planului de restructurare, absența unui ajutor de stat specific proiectului „50CO_2Cars" ar fi constrâns PSA să instituie un proiect „contrafactual". Incapabil de a depăși singur toate obstacolele tehnologice și fără o cooperare posibilă cu partenerii preconizați pentru a realiza „50CO_2Cars", grupul ar fi trebuit să își limiteze investițiile „a minima", pentru a asigura numai respectarea de către motoarele sale diesel a măsurilor de reglementare. În acest sens, autoritățile franceze subliniază că intervenția autorităților publice nu s-ar limita la un aport financiar în favoarea grupului PSA pentru a duce la bun sfârșit proiectul „50CO_2Cars", ci, dimpotrivă, ar permite grupului să adune în jurul lui un consorțiu de parteneri (producători, asociații, laboratoare de cercetare etc.) ale căror eforturi coordonate ar fi necesare pentru a înlătura obstacolele tehnologice din calea dezvoltării unui autovehicul hibrid diesel cu preț redus. Acestea precizează că, cel mai probabil, absența autorizării ajutorului de stat în favoarea grupului PSA ca lider al proiectului „50CO_2Cars" ar repune în discuție aplicarea proiectului nu numai pentru acesta din urmă, ci și pentru toți partenerii săi. Strategia

([29]) Este vorba despre reducerea emisiilor de CO_2 prin limitarea dimensiunii motoarelor și prevederea unei supraalimentări corespunzătoare.
([30]) Decizia Comisiei din 1 decembrie 2004, cazul C-504/03, Bull, considerentul 51, Decizia Comisiei din 18 februarie 2004, cazul C-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, considerentul 236, Decizia din 3 iulie 2001, cazul C-33/98, Babcock Wilcox Espana SA, considerentul 98.

contrafactuală de substituire a motorului diesel cu motorul pe benzină ar antrena supracosturi și s-ar realiza cu prețul unui risc industrial important: renunțarea la expertiza în producția motoarelor diesel, pierderi din vânzări în perioada de tranziție, captarea unor resurse pentru a adapta și a redimensiona aparatul productiv al grupului către motoarele pe benzină, resurse care ar fi fost, de altfel, necesare pentru restabilirea viabilității.

(151) Pe scurt, autoritățile franceze consideră că proiectul „50CO_2Cars" ar fi necesar, în același timp, pentru a menține rentabilitatea în partea centrală a activității industriale a grupului PSA (motoare diesel) și pentru a institui caracterul definitiv al restabilirii viabilității grupului, dându-i impulsuri de creștere după restructurare (o nouă gamă de autovehicule inovante și rentabile). Prin urmare, investiția în C&D ar fi în perfectă concordanță cu obiectivele din planul de restructurare.

(b) **Cu privire la îndoielile exprimate de Comisie în decizia de inițiere**

(152) Din decizia de inițiere, autoritățile franceze înțeleg că, plecând de la constatarea presupusei existențe a unei întârzieri a grupului PSA în domeniul C&D, Comisia ar considera că proiectul „50CO_2Cars" „nu ar putea fi necesar pentru restabilirea viabilității grupului PSA decât în măsura în care i-ar putea permite acestuia să recupereze întârzierea acumulată în materie de C&D în raport cu concurenții săi". Acestea contestă însuși principiul unei astfel de analize.

(a) În primul rând, autoritățile franceze reiterează ideea potrivit căreia proiectul „50CO_2Cars" este susceptibil a contribui la restabilirea viabilității grupului: refacerea imaginii autovehiculelor diesel în domeniul protecției mediului; noua dinamică de consum (conceperea unor autovehicule hibride accesibile unui număr maxim de persoane); rezervă de creștere după încheierea planului de restructurare;

(b) În al doilea rând, handicapul structural în materie de C&D, care a fost prezentat în notificare ca fiind capabil să explice unele dintre dificultățile întâmpinate de grupul PSA, s-ar referi la o întârziere în standardizarea componentelor, care ar diminua productivitatea eforturilor de C&D în raport cu cele ale concurenților săi (efect de scară). Or, proiectul „50CO_2Cars" ar permite exact remedierea acestora, în măsura în care:

— în primul rând, proiectul „50CO_2Cars" ar ameliora standardizarea anumitor componente auto, în special, a grupului motopropulsor;

— în al doilea rând, condițiile de realizare a proiectului „50CO_2Cars" ar ameliora productivitatea eforturilor de C&D ale grupului PSA, în special, datorită sinergiilor oferite de coordonarea lucrărilor cu diferiți parteneri, dar și prin monitorizarea asigurată de autoritățile publice care furnizează ajutorul.

(c) În al treilea rând și mai ales, autoritățile franceze reproșează caracterul „novator din punct de vedere juridic" al criteriului care se pretinde a fi utilizat de Comisie la considerentul 169 din decizia de inițiere, fondat pe existența unei întârzieri acumulate de grupul PSA în materie de C&D. Acestea consideră argumentele avansate până în acest moment ca suficiente pentru a demonstra contribuția pozitivă a proiectului „50CO_2Cars" la restabilirea viabilității grupului PSA. În consecință, autoritățile franceze abordează numai cu titlu subsidiar aspectul dacă un astfel de criteriu ar fi îndeplinit în speță:

(i) *Existența unei întârzieri tehnologice în ceea ce privește tehnologiile de hibridizare*

(153) Potrivit autorităților franceze, criteriul privind existența unei întârzieri acumulate în materie de C&D ar fi îndeplinit din următoarele trei motive:

(a) În primul rând, acestea arată că cele trei baze tehnologice ale proiectului „50CO_2Cars" vizează domenii tehnologice în care grupul PSA ar fi acumulat o întârziere:

— în ceea ce privește motoarele diesel, întârzierea s-ar referi la tehnologiile de reducere a consumului motoarelor. Or, proiectul „50CO_2Cars" vizează exact acest domeniu;

— în cazul transmisiilor, grupul PSA ar fi acumulat o întârziere în ceea ce privește transmisiile cu dublu ambreiaj denumite DCT („*dual clutch transmissions*"), în special, ca urmare a unei preferințe tradiționale pentru cutiile de viteze pilotate sau robotizate denumite „BVMP", în timp ce această tehnologie s-a dovedit mai puțin performantă din punct de vedere comercial decât rivala sa. Prin urmare, proiectul „50CO_2Cars" ar permite întreprinderii să acopere o întârziere dublă în ceea ce privește transmisiile DCT și eDCT;

— în ceea ce privește sistemele de hibridizare, grupul PSA ar suferi o întârziere în stăpânirea unei tehnologii de hibridizare abordabile, suficient de generică pentru a fi produsă în masă. Or, constructori concurenți, cum ar fi Toyota, Honda sau VAG ([31]) ar deține (sau ar avea acces în curând la) tehnologii de hibridizare generice și, prin urmare, mai bine adaptate pieței de masă. În acest sens, autoritățile franceze validează analiza preliminară a Comisiei (prezentată la considerentul 187 din decizia de inițiere), potrivit căreia actuala tehnologie de micro-hibridizare ([32]) Stop & Start ar fi insuficientă pentru a atinge „frontiera tehnologică în materie de emisii de CO_2", care ar impune utilizarea unei tehnologii „mild-" și/sau „*full-hybrid*". În consecință, ambiția proiectului „50CO_2Cars" ar fi de a recupera o întârziere tehnologică în domeniul sistemelor de hibridizare.

(b) În al doilea rând, autoritățile franceze consideră că proiectul „50CO_2Cars" ar oferi grupului PSA mijloacele de a recupera întârzierea, înlăturând unele obstacole tehnologice în ceea ce privește tehnologia hibridă:

— motoarele diesel dezvoltate în cadrul proiectului „50CO_2Cars" ar permite atingerea unui nivel de emisii de CO_2 de [50-70]* g/km pe segmentul B (motoare cu putere cuprinsă între 40 și 70 kW), inclusiv prin recurgerea la tehnologia Stop & Start, astfel încât PSA ar putea avea acces, până în 2017-2018, la o ofertă de motoare diesel cu consum redus, situată la un nivel de emisii comparabil cu cel al concurenților săi pe piața europeană;

— transmisia inteligentă cu dublu ambreiaj eDCT ar permite optimizarea randamentului energetic al grupului motopropulsor hibridizat, fiind compatibilă, în același timp, cu o gamă largă de putere a unor mașini electrice diferite. Standardizarea ar permite grupului PSA să recupereze întârzierea tehnologică acumulată;

— în ultimul rând, în ceea ce privește sistemul de hibridizare, proiectul „50CO_2Cars" ar conduce la o ruptură în ceea ce privește costurile, prin acțiunea combinată a unei dimensionări energetice minime (baterie și sistem electronic de putere) și a unei optimizări a arhitecturii mecanice (cuplaj între mașina electrică și grupul motopropulsor). De asemenea, standardizarea sistemului de hibridizare ar mări volumele produse și, prin urmare, le-ar face mai accesibile pe segmentul B.

(c) În sfârșit, autoritățile franceze abordează eventualul reviriment strategic care constă în a derula proiectul „50CO_2Cars" în paralel cu abandonarea hibridului „*plug-in*". În această privință, ele subliniază că cele două tehnologii („*mild-hybrid*" și „*plug-in*") nu au nici același domeniu de aplicare, nici aceleași consecințe comerciale. În timp ce prețul ar limita cea de-a doua tehnologie ([33]) la autovehiculele „*premium*" (cu efecte importante în ceea ce privește imaginea mărcii, în special față de clienții „*corporate*"), accesibilitatea primei tehnologii ar permite vizarea unei game largi de categorii sociale (cu venituri mici până la medii) și, prin urmare, satisfacerea mai multora dintre clienții grupului. Autoritățile franceze subliniază că cele două soluții tehnologice nu se exclud reciproc și că grupul PSA dorea, inițial, să le realizeze pe ambele în mod direct, astfel încât să cumuleze vânzările de autovehicule premium hibride „*plug-in*" cu cele de autovehicule hibride abordabile pe segmentele B și C. Astfel, abandonarea tehnologiei hibride „*plug-in*" ca măsură compensatorie nu ar constitui un „reviriment strategic", ci încetarea unei activități viabile din punct de vedere comercial care nu compromite restabilirea viabilității grupului. În ceea ce privește proiectul „50CO_2Cars", acesta ar participa pe deplin la planul de restructurare, astfel încât autoritățile franceze consideră strategia propusă în materie de hibridizare în planul de restructurare ca fiind perfect coerentă.

(ii) *Concordanța mijloacelor puse în aplicare pentru „50CO_2Cars" cu restul planului de restructurare*

(154) Potrivit autorităților franceze, adaptarea echipamentelor industriale ale grupului PSA pentru punerea în aplicare a proiectului „50CO_2Cars" ar fi în conformitate cu planul de restructurare. În special, standardizarea grupurilor motopropulsoare și a transmisiilor autovehiculelor diesel ale grupului ar permite raționalizarea și optimizarea aparatului productiv:

(a) În domeniul motoarelor diesel, investițiile realizate pe siturile din Trémery și din Douvrin s-ar ridica la [100-200]* de milioane EUR, și anume, [05]* % din cele [10-20]* de miliarde EUR de investiții prevăzute pe durata

([31]) La ultimul congres de la Viena, grupul VAG ar fi prezentat o declinare modulară („*assembly kit*") a tehnologiei sale hibride, permițând adaptarea unui sistem de hibridizare la diferitele tipuri de vehicule ale grupului la un cost minim. Sursa citată: raport de prezentare al grupului VAG la cel de-al 34-lea simpozion de la Viena, 26 aprilie 2013, p. 28.

([32]) „Microhibridizarea" corespunzătoare unor puteri de 2 până la 4 kW; „hibridizarea medie" între 8 și 15 kW; „hibridizarea totală", mai mare de 20 kW.

([33]) Autoritățile franceze confirmă că, sub rezerva industrializării sale în condiții acceptabile din punct de vedere economic, grupul PSA ar stăpâni deja tehnologia „*plug-in*".

planului de restructurare, proporție pe care autoritățile franceze o califică drept „*deosebit de modestă, dacă nu chiar nesemnificativă*". De altfel, impactul financiar ar fi fost integrat în PMT al grupului PSA încă din noiembrie 2012 și ar figura în versiunea actualizată a documentului, astfel încât autoritățile franceze consideră că investițiile sunt în conformitate cu planul de restructurare notificat. În ceea ce privește impactul industrial, prin aceste măsuri se urmărește să se modifice ([34]) capacitățile de producție existente privind motoarele diesel, în aceleași condiții: nu s-ar înregistra nicio creștere a capacităților de producție, considerate suficiente pentru cele [100 000-200 000] de autovehicule anticipate, în stadiul actual, la finalul proiectului „50CO_2Cars", ci o reorientare a unei părți a aparatului productiv de la un segment cu supracapacitate de producție către un segment cu o potențială subcapacitate de producție deoarece este în dezvoltare (arbitraj intern în favoarea unor produse atractive).

(b) În ceea ce privește transmisiile, autoritățile franceze confirmă analiza prezentată la considerentul 202 din decizia de inițiere: în cazul unei reușite a proiectului „50CO_2Cars", producția externalizată în prezent ar fi produsă intern ([35]). Investițiile necesare, prevăzute deja în planul de restructurare notificat, sunt menținute în PMT actualizat. Autoritățile franceze consideră strategia de internalizare compatibilă cu restabilirea viabilității grupului. Din punct de vedere financiar, operațiunea ar permite internalizarea marjei și eliminarea unui risc valutar cu Japonia ([36]), precum și a unor costuri/decalaje logistice, fără a diminua capacitatea de adaptare rapidă a grupului PSA la cerere.

(c) În sfârșit, investițiile legate de sistemele de hibridizare s-ar ridica la [4050] de milioane EUR pentru perioada de punere în aplicare a planului de restructurare, și anume, mai puțin de [0-5] % din totalul prevăzut, parte pe care autoritățile franceze o consideră de amploare foarte scăzută. În plus, investițiile ar viza o piață incipientă (prin urmare, fără supracapacitate de producție). În consecință, acestea ar fi, de asemenea, în conformitate cu planul de restructurare a grupului PSA.

(iii) *Un impact pozitiv asupra vânzărilor și asupra rentabilității grupului*

(155) Potrivit autorităților franceze, proiectul „50CO_2Cars" ar permite, după încheierea planului de restructurare, dinamizarea vânzărilor și a rentabilității grupului PSA.

(a) Răspunzând întrebărilor Comisiei prezentate la considerentele 210 și 211 din decizia de inițiere (cu privire la adecvarea unei strategii care privilegiază motoarele diesel în raport cu motoarele pe benzină) și la considerentul 216 (cu privire la planul de afaceri al proiectului „50CO_2Cars" și fiabilitatea ipotezelor subiacente ale acestuia), autoritățile franceze consideră că strategia urmărită ar fi nu numai legitimă din punct de vedere industrial, ci ar avea, de asemenea, un impact pozitiv asupra vânzărilor grupului. Mai degrabă decât să dezvolte o tehnologie de hibridizare la costuri reduse pentru motoarele pe benzină, ar fi preferabil să investească în ameliorarea bianțului eco-energetic al motoarelor diesel pentru ca, într-o primă etapă, „*să depășească reticențele consumatorilor*", și, în a doua etapă, să vizeze adaptarea ([37]) rezultatelor proiectului „50CO_2Cars" la motoarele pe benzină, care ar putea fi difuzate astfel, prin intermediul întreprinderilor furnizoare de piese auto, în întreaga lume, crescând rentabilitatea investițiilor realizate prin efectul de scară. De altfel, adecvarea strategiei vizate de PSA ar fi confirmată prin studii de piață, care ar prevedea, în deplină concordanță ([38]), o creștere a vânzărilor de autovehicule diesel proprii în cursul anilor următori.

(b) În ceea ce privește impactul financiar al proiectului „50CO_2Cars", autoritățile franceze au furnizat un plan de afaceri, fondat pe ipoteze care ar fi dezvoltate pe larg în diverse articole de presă și care ar integra fluxuri de numerar prevăzute până în anul 2026 (ceea ce ar fi justificat în ceea ce privește viitoarele actualizări, ulterior prin înlocuirea normelor EURO VI până la acea dată). Lucrările de C&D din cadrul proiectului „50CO_2Cars" s-ar desfășura în perioada 2013-2017, astfel încât primele motoare ar putea fi comercializate între jumătatea anului 2016 și începutul anului 2017, urmate la puțin timp de un sistem de hibridizare economic. Două rate de actualizare (de [10-13]* % și, respectiv, [13-15]* %) au fost utilizate pentru calculele rentabilității, a doua ținând cont mai bine de creșterea costului de finanțare constatată recent. Nu este revendicat niciun venit în temeiul brevetării anumitor rezultate ale proiectului „50CO_2Cars". În sfârșit, volumele și prețurile de vânzare

([34]) Cuvântul „modifica" este subliniat în textul original transmis de autoritățile franceze.
([35]) Autoritățile franceze precizează că internalizarea ar putea să nu fie decât parțială, în funcție de rezultatele proiectului „50CO_2Cars".
([36]) Autoritățile franceze subliniază că rata de schimb între euro și yen a scăzut cu aproximativ 30 % între 2009 și 2012, pentru a reveni la paritatea sa din 2009 între sfârșitul anului 2012 și mai 2013. Această volatilitate ar face aleatorii costurile de aprovizionare pentru cutiile de viteze automate. În plus, la acestea se adaugă taxe vamale considerate mari de către Franța.
([37]) Componentele majore ale sistemului „50CO_2Cars" vor fi specifice motorului diesel. Cu toate acestea, potrivit autorităților franceze, orientarea către motoare pe benzină de putere echivalentă nu ar necesita decât „*investiții C&D moderate într-un termen foarte scurt*".
([38]) Sursa citată: http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles.

ale unor noi motoare diesel și ale grupurilor motopropulsoare hibridizate au fost estimate pentru diferite scenarii: un scenariu „A" de punere în aplicare a proiectului „50CO_2Cars" cu ajutorul statului, în care vânzarea unui autovehicul hibrid ar genera o marjă adițională estimată între [200-300]* EUR și [300-400]* EUR conform opțiunii tehnologice (în plus față de marja de [2 000-3 000]* EUR generată pentru constructor de vânzarea unui autovehicul din segmentul B); un scenariu „B" de punere în aplicare a proiectului „50CO_2Cars" fără ajutorul statului, în care marjele ar fi aceleași precum în scenariul A. Cu toate acestea, autoritățile precizează că este vorba despre un scenariu fictiv pe care grupul PSA nu ar fi în măsură să îl realizeze (scenariul este furnizat doar cu titlu de comparație teoretică); un scenariu „C" contrafactual, care, în absența punerii în aplicare a proiectului „50CO_2Cars", constă în realizarea unui proiect alternativ pentru care marjele adiționale ar fi mai reduse (între [100-200]* EUR și [200-300]* EUR). Pe baza acestor ipoteze, valorile actualizate nete („VAN") diferențiale ([39]) calculate pentru produsele „eDCT" și „mecanism de distribuție" ar fi următoarele:

Tabelul 15

Indicatori financiari ai proiectului „50CO_2Cars"

Grupul PSA (comparații în raport cu scenariul C „contrafactual")		Scenariul A* („50CO2Cars" cu ajutor)	Scenariul B* („50CO2Cars" fără ajutor)
eDCT	VAN de [1013]*%	[0-10] MEUR	– [60-70] MEUR
	VAN de [1315]*%	– [50-60] MEUR	– [90-100] MEUR
Mecanism de distribuție	VAN de [1013]*%	+ [30-40] MEUR	– [20-30] MEUR
	VAN de [1315]*%	– [20-30] MEUR	– [60-70] MEUR

Autoritățile franceze concluzionează că, indiferent de opțiunea tehnologică reținută, rentabilitatea relativă a scenariului B ar fi întotdeauna negativă în raport cu scenariul C, astfel încât, în absența sprijinului public, proiectul „50CO_2Cars" ar fi „pur și simplu irealizabil". Caracterul foarte limitat al VAN obținute în scenariul A (slab pozitivă în raport cu scenariul C cu o rată de actualizare de [10-13]* %, negativă cu o rată de actualizare de [13-15]* %) ar demonstra că astfel de niveluri de rentabilitate relativă ar fi proporționale cu obiectivul privind dezvoltarea unei prime generații inovatoare.

(c) În cele din urmă, în ceea ce privește riscurile prezentate de proiectul „50CO_2Cars", acestea ar fi în număr de patru, iar ajutorul de stat vizat ar permite reducerea lor în mare măsură:

— riscuri de reglementare, legate de noul ciclu de omologare a autovehiculelor diesel;

— riscuri tehnologice pentru a înlătura numeroasele obstacole tehnologice în scopul dezvoltării unei tehnologii de „hibridizare medie" abordabile;

— riscuri comerciale, legate de comportamentul consumatorilor și de sensibilitatea acestora în ceea ce privește problemele de protecția mediului;

— riscuri financiare, în special având în vedere constrângerile cu care se confruntă lichiditățile disponibile ale grupului PSA.

([39]) Într-o notă din 11 iulie 2013, autoritățile franceze au explicat că, dacă ar fi posibil să se cunoască partea costurilor de dezvoltare și prețul de cost de fabricație al componentelor autovehiculului, nu ar fi posibil, în schimb, să se măsoare în valoare absolută partea motorului din valoarea de vânzare a unui autovehicul. De aceea, autoritățile franceze au propus o abordare „marginală" constând în compararea scenariilor A și C (respectiv B și C) în ceea ce privește diferențele privind fluxurile de ieșire din diferitele proiecte (costuri implicate în C&D și investiții industriale) și diferențele privind fluxurile de intrare (venituri generate de vânzările de autovehicule sau de valorificarea unor prestații suplimentare). Indicatorul furnizat permite compararea rentabilității relative a scenariilor pentru componentele vizate.

4.4. *CU PRIVIRE LA MĂSURILE COMPENSATORII*

4.4.1. OBSERVAȚII DE ORDIN GENERAL CU PRIVIRE LA CALIFICAREA MĂSURILOR PROPUSE DREPT MĂSURI COMPENSATORII GENERALE ȘI DOMENIUL DE APLICARE A ACESTORA

(156) Autoritățile franceze consideră că, în decizia de inițiere, Comisia nu ar propune nicio evaluare precisă a presupuselor denaturări ale concurenței. În consecință, măsurile compensatorii propuse de grupul PSA ar fi deja, în mare măsură, suficiente. Orice agravare suplimentară ar fi împotriva cerinței de proporționalitate prevăzute la punctul 47 din orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior.

(157) În plus, acestea consideră că măsurile compensatorii propuse se referă la segmentele B și C, contrar celor afirmate în decizia de inițiere a procedurii. Acesta este cazul măsurii de limitare a ratei de penetrare a finanțării BPF, care vizează, în principal, cele două segmente. De asemenea, acesta este cazul încetării anticipate a producției modelului Citroën C6 și al nereluării producției modelelor C6 și Peugeot 607 în cadrul procedurilor de licitație. În cele din urmă, măsura privind renunțarea la producția de motoare mai mari de 2 litri și retragerea din planul de dezvoltare și producție a tehnologiei *plug in* hibride va avea un impact semnificativ asupra segmentului C.

(158) Autoritățile franceze reamintesc că măsurile compensatorii propuse de PSA sunt considerabile: acestea se traduc printr-o scădere a cotei de piață de [0-2]* % la sfârșitul perioadei.

4.4.2. OBSERVAȚII SPECIFICE PRIVIND DIFERITELE MĂSURI COMPENSATORII PROPUSE.

(a) **Cu privire la reducerea investițiilor suplimentare ale grupului PSA**

(i) *Încetarea anticipată a producției modelului Citroën C6 și nereluarea producției modelelor Citroën C6 și Peugeot 607.*

(159) Autoritățile franceze consideră că, deși volumul vânzărilor autovehiculelor în cauză a fost mai scăzut, marja netă generată de acesta era mai mare decât cea rezultată din vânzarea celorlalte tipuri de autovehicule și, în special, decât cea rezultată din vânzarea autovehiculelor din segmentul B. Autoritățile franceze admit că rentabilitatea programului era insuficientă, însă, pentru a preveni această insuficiență, grupul PSA a avut în vedere realizarea unui parteneriat cu DPCA în scopul comercializării modelelor C6 și 607 în China.

(160) În cele din urmă, autoritățile franceze afirmă că grupul PSA nu a urmărit abandonarea producției de autovehicule din clasa superioară, în 2009. PSA nu a abandonat decât proiectul de C&D privind un nou autovehicul care s-ar fi putut adăuga modelelor C6 și 607.

(ii) *Încetarea anticipată și nereluarea producției modelului Bipper/Nemo.*

(161) Autoritățile franceze consideră că această măsură va împiedica grupul PSA să culeagă roadele investițiilor sale anterioare și va reduce semnificativ capacitatea acestuia de a concura pe segmentul vehiculelor utilitare ușoare.

(162) Într-adevăr, până în prezent, modelele Bipper/Nemo erau produse în parteneriat cu Fiat și Tofaș. Parteneriatul ar fi ajuns la un stadiu de maturitate, PSA dobândind o mai bună cunoaștere a pieței, a produsului și a capacităților de producție mobilizate. În absența unei decizii a Comisiei de instituire a caracterului obligatoriu al propunerii de măsură compensatorie, cunoașterea tuturor acestor informații ar conferi grupului PSA o marjă de negociere mult mai mare cu privire la prețul de cesiune pentru o a doua generație a modelelor în cauză, care, ipotetic, este mai rentabilă. Rentabilitatea ar fi accentuată de evoluțiile recente și viitoare în ceea ce privește organizarea rețelei de transporturi urbane, care privilegiază vehiculele utilitare ușoare.

(iii) *Încetarea producției motoarelor diesel mai mari de 2 litri.*

(163) Autoritățile franceze subliniază că această măsură compensatorie este deosebit de importantă având în vedere faptul că grupul PSA este lider pe piața motoarelor diesel tradiționale.

(164) Autoritățile franceze subliniază că motoarele respective sunt importante pentru segmentele D și E, segmente esențiale pentru imaginea de marcă a producătorului și pentru accesul acestuia la procedurile de licitații.

(165) În ceea ce privește impactul estimat al dezvoltării unei oferte diesel hibride *plug-in*, în special, pentru vânzările de autovehicule cu capacitatea cilindrică a motorului mai mare de 2 litri, grupul PSA consideră că acesta este confirmat de evoluția recentă a pieței autovehiculelor hibride *plug-in* și, în special, de anunțarea de către Volvo a deciziei de a dubla obiectivele de producție a modelului V60 diesel plug-in la 10 000 de unități în 2014, ca urmare a succesului comercial înregistrat.

(b) **Cu privire la renunțarea la anumite capacități ale uzinei Sevelnord în beneficiul unui concurent**

(166) Autoritățile franceze subliniază, în primul rând, că această măsură contribuie la limitarea prezenței grupului PSA pe piață în beneficiul direct al concurenților săi, în măsura în care:

— PSA renunță la aproape 30 % din capacitatea de producție a sitului Sevelnord în beneficiul Toyota;

— acordul permite unui concurent major, Toyota, să intre pe o piață pe care nu era prezent până la acel moment, precum și să își extindă gama de vehicule utilitare;

— acordul conferă un avantaj concurențial direct și sigur întreprinderii Toyota în măsura în care îi permite acesteia să capteze o mare parte a marjei de autovehicule care fac obiectul acordului, precum și să recruteze și să fidelizeze clienți pe o piață unde aceasta este absentă;

— măsura se referă la una dintre piețele pe care grupul PSA are o prezență deosebit de importantă (21 % în Europa 30 în 2011).

(167) De asemenea, autoritățile franceze menționează că, ținând cont de bilanțul economic al proiectului (marjă operațională curentă pozitivă [0-5] %, în conformitate cu așteptările standard ale PSA), grupul va începe punerea în aplicare a acestuia conform unui scenariu de referință fără partener. Prin urmare, PSA considera exploatarea sitului Sevelnord fără partener ca fiind viabilă și rentabilă.

(168) Autoritățile franceze subliniază că lectura comunicatului de presă din 31 august 2012 trebuie realizată cu foarte mare prudență ca urmare a contextului social foarte tensionat din acel moment.

(c) **Cu privire la retragerea dezvoltării și a producției tehnologiei hibride plug-in**

(169) Autoritățile franceze consideră, în primul rând, că discuția cu privire la momentul punerii în aplicare a măsurii, în scopul calificării acesteia drept măsură compensatorie sau măsură necesară restabilirii viabilității, nu este relevantă. În opinia lor, ceea ce contează pentru calificarea măsurilor ca măsuri compensatorii este că acestea pot, efectiv, să limiteze eventualele denaturări ale concurenței create de ajutor.

(170) În continuare, autoritățile franceze nu doresc să răspundă întrebărilor Comisiei cu privire la realitatea impactului estimat al măsurii, întrucât criticile sale cu privire la acest subiect nu ar fi explicitate suficient. În orice caz, acestea consideră că ipotezele de calcul al impactului estimat al măsurii se dovedesc a fi în concordanță cu cele mai recente evoluții ale pieței autovehiculelor hibride *plug-in*.

(171) În plus, potrivit autorităților franceze, acordarea unei licențe pentru tehnologia în cauză de către un producător sau un furnizor de piese auto nu ar fi posibilă, ținând cont de stadiul de dezvoltare a pieței și de importanța tehnologiei respective ca factor de diferențiere față de concurență. Cu toate acestea, în cazul în care s-ar realiza o astfel de ipoteză, grupul PSA ar fi pregătit să se angajeze să nu dobândească licența de la terți pe durata punerii în aplicare a planului de restructurare.

(172) În sfârșit, autoritățile franceze consideră că efectele măsurii nu sunt neutralizate de proiectul „50CO_2Cars", dat fiind că acesta se referă la o piață și la clienți diferiți (din segmentul superior) de cei vizați de măsura compensatorie și oferă niveluri de emisii de CO2 diferite de cele generate de tehnologia hibridă plug-in.

(d) **Cu privire la fixarea unei rate de penetrare maxime a BPF**

(173) Într-o primă etapă, autoritățile franceze precizează că această măsură constituie, în speță, măsura compensatorie cea mai precisă și mai capabilă să remedieze eventuale denaturări ale concurenței care ar rezulta în mod direct din acordarea ajutorului sub formă de garanție în beneficiul BPF.

(174) Acestea consideră că alegerea plafonului ratei de penetrare corespunzătoare ratei din al doilea trimestru al anului 2012, mărită cu un nivel de flexibilitate de 1 %, este necesară pentru a permite o evoluție a ratei de penetrare a BPF în conformitate cu nevoile grupului și pentru a permite BPF să își îndeplinească rolul sistemic față de activitatea din domeniul producției de automobile a PSA. În măsura în care se anticipează că tendința de a crește rata de penetrare constatată între 2001 și 2012 continuă, de asemenea, între 2012 și 2013, plafonul reținut reduce semnificativ capacitatea de a concura a BPF.

(175) Potrivit autorităților franceze, flexibilitatea prevăzută nu implică nicio diminuare a eficacității și a caracterului obligatoriu al măsurii compensatorii propuse. Într-adevăr, în ceea ce privește evoluția previzibilă a pieței, rata de penetrare a BPF se va afla, în mod sistematic, în întârziere cu un an, prin urmare, aceasta va fi mai mică decât cea a concurenților celor mai apropiați.

(176) În plus, ca răspuns la o întrebare din partea Comisiei, autoritățile franceze sunt pregătite să integreze băncile captive ale grupurilor Fiat și Ford în grupul băncilor selectate pentru indexarea ratei de penetrare a BPF.

(177) În cele din urmă, potrivit autorităților franceze, caracterul global al angajamentului PSA (pentru țările din G10 și indiferent de segment) nu îi va permite să dezvolte o politică comercială agresivă în anumite țări și pe anumite segmente, anihilând astfel efectele măsurii compensatorii. Într-adevăr, în afara faptului că grupul PSA nu poate obliga BPF să își modifice politica de risc, măsura de limitare a ratei de penetrare a finanțării BPF vizează, în principal, segmentele B și C, ca urmare a ponderii relative a acestora în media ponderată de penetrare (mai mult de […]* % din finanțările acordate de BPF în cursul ultimilor ani și în medie […]* % din finanțările acordate de BPF în 2012 în Franța, Marea Britanie, Germania, Spania și Italia.)

5. **OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE**

(178) In urma deciziei de inițiere, Comisia a primit observații de la cinci părți interesate, și anume grupul PSA, o întreprindere care a dorit să își păstreze anonimatul (denumită în continuare „terțul anonim”), Fiat, GM și Toyota.

5.1. *OBSERVAȚIILE TERȚULUI ANONIM*

(179) Terțul anonim a informat Comisia cu privire la preocupările sale în ceea ce privește anumite practici comerciale ale PSA. Într-adevăr, acesta consideră că PSA ar favoriza întreprinderile furnizoare de piese auto franceze în detrimentul furnizorilor de altă origine. Comportamentul grupului PSA față de furnizorul Agrati France ar fi, potrivit terțului anonim, revelator: PSA ar fi contribuit la evitarea falimentului iminent al acestuia, cumpărându-i produsele la prețuri cu mult peste prețul pieței. Potrivit aceluiași terț anonim, în pofida prejudiciului pe care l-ar fi suferit din cauza unei întreruperi a aprovizionării, PSA ar fi renunțat, de asemenea, să exercite o cale de atac împotriva Agrati France, cu scopul de a evita creșterea dificultăților financiare ale acestei întreprinderi deja fragile.

(180) În observațiile sale, terțul anonim afirmă că relațiile dintre PSA și guvernul francez, precum și sprijinul public care face obiectul prezentei proceduri ar încălca normele pieței interne, în special cele referitoare la libera circulație a mărfurilor prevăzută în articolul 34 din TFUE.

(181) Terțul anonim consideră că, pentru a ajuta Agrati France, PSA s-ar fi servit de participarea sa la Fondul pentru modernizarea producătorilor de piese de schimb pentru automobile (Fonds de modernisation des équipementiers automobiles, denumit în continuare „FMEA”) și i-ar fi acordat astfel, în mod indirect, un ajutor de 17 milioane EUR.

(182) În cele din urmă, ca măsură compensatorie, terțul anonim a solicitat ca PSA să se retragă din FMEA și să renunțe la orice contribuție financiară aferentă furnizorilor sau distribuitorilor de componente pentru automobile atât timp cât va continua să primească ajutoare publice, să solicite recuperarea sumelor pe care le-a acordat întreprinderii Agrati France și să dezvolte un sistem de selecție a furnizorilor transparent și nediscriminatoriu.

5.2. *OBSERVAȚIILE ÎNTREPRINDERII OPEL (ȘI ALE GRUPULUI GM)*

(183) În ceea ce privește previziunile pieței, GM subliniază că majoritatea producătorilor de automobile ar utiliza datele furnizate de institute ca Global Insight sau POLK.

(184) În ceea ce privește proiectul C&D „50CO_2Cars", GM subliniază că toți producătorii investesc în tehnologii de reducere a emisiilor de gaze. În general, ar fi dificil să se prognozeze în ce măsură cercetările pe plan industrial vor avea succes pe viitor. Numeroase soluții tehnice ar putea fi avute în vedere, inclusiv în domeniul hibridizării. În plus, ar fi vorba despre un domeniu în care se așteaptă colaborări între producători, pentru a obține economii de scară. Potrivit GM, ajutorul de 85 de milioane EUR destinat proiectului „50CO_2Cars" nu ar reprezenta o sumă importantă în ceea ce privește cheltuielile de C&D din sector; în schimb, ar fi vorba despre o sumă care nu este lipsită de importanță pentru un proiect de C&D care vizează dezvoltarea unui sistem de „*hibridizare medie*". GM consideră că măsura nu ar fi susceptibilă a împiedica un producător concurent să își dezvolte propriul program de C&D în același domeniu, ținând cont de incertitudinile tehnologice actuale.

(185) În ceea ce privește rolul băncilor captive ale producătorilor de automobile, GM consideră că acestea ar facilita, în mod cert, vânzarea autovehiculelor, oferindu-le clienților soluții de finanțare interesante. Băncile captive ar conferi producătorilor o mare flexibilitate pentru a provoca o reacție pe termen scurt a pieței automobilelor.

(186) În sfârșit, GM consideră că PSA ar fi intrat într-un proces semnificativ de reducere a capacităților de producție și subliniază caracterul dificil și complex al acestuia.

5.3. *OBSERVAȚIILE FIAT*

5.3.1. CU PRIVIRE LA RESTABILIREA VIABILITĂȚII

(187) În ceea ce privește restabilirea viabilității, Fiat se referă la comentariile făcute de unii analiști, în special la previziunile institutului Global Insight, care anticipează o scădere a vânzărilor, apoi o posibilă recuperare, însă scăzută și foarte lentă, în anii 2015-2016.

(188) În opinia sa, motivele crizei actuale de pe piața automobilelor s-ar afla în:

(a) puternica presiune concurențială pe piață, în special, pe segmentele de masă, în legătură cu sosirea unor noi concurenți din Coreea și, eventual, din Japonia și India;

(b) scindarea pieței, care ar limita posibilitățile de profit numai la autovehiculele *premium*;

(c) tendința consumatorilor de a se orienta din ce în ce mai mult către produse din clasa inferioară;

(d) lipsa de vizibilitate în ceea ce privește perspectiva unei restabiliri a nivelurilor de vânzări de dinainte de criză și, în cele din urmă;

(e) supracapacitatea structurală a producătorilor europeni.

5.3.2. CU PRIVIRE LA PROIECTUL „50CO_2CARS"

(189) În ceea ce privește proiectul „50CO_2Cars", Fiat consideră, în pofida informațiilor limitate disponibile, că obiectivul pare realizabil. Cu toate acestea, întreprinderea subliniază că costul unitar pe autovehicul al acestui tip de tehnologie ar putea limita penetrarea sa pe piață, fie din cauza unui preț de vânzare ridicat, fie din cauza dificultăților întâmpinate de producător în a obține profituri în momentul vânzării. În opinia Fiat, cantitățile de emisii de CO_2 fixate de Comisia Europeană pentru 2020 ar constitui o adevărată provocare pentru toți producătorii. Șansele de a face față acestei provocări ar implica o abordare C&D multiplă, care nu s-ar putea concentra pe un singur proiect de C&D pentru dezvoltarea unei tehnologii unice, cum pare să facă proiectul „50CO_2Cars" (în percepția Fiat).

(190) Fiat nu are cunoștință dacă alți producători primesc ajutoare publice pentru a sprijini proiecte de C&D. În opinia sa, nu ar exista bariere la ieșire pentru procesele de inovare, cu excepția costurilor, a investițiilor necesare și a timpului necesar pentru corectarea opțiunilor tehnologice. Nici progresul tehnologic înregistrat prin proiectul „*50CO_2Cars*" nu ar constitui o barieră la intrare. Cu toate acestea, Fiat consideră că posibilitatea de a primi ajutoare și, prin urmare, de a reduce costul final al dezvoltării unor noi tehnologii în raport cu concurenții ar conferi, fără îndoială, un avantaj beneficiarului ajutorului.

5.3.3. CU PRIVIRE LA IMPACTUL GARANȚIEI ASUPRA PIEȚEI

(191) În opinia Fiat, garanția publică acordată BPF ar corespunde unei treimi din datoriile băncii captive a PSA. În plus, tranzacția nu ar prevedea plata unui comision de neutilizare („*commitment fee*"). Fiat a considerat că trebuiau adăugate cel puțin 100 de puncte de bază pentru ca respectivul cost al garanției să fie în conformitate cu practicile pieței.

(192) În sfârșit, garanția publică ar fi antrenat o denaturare a concurenței în raport cu celelalte bănci captive prezente pe piețe. Într-adevăr, datorită garanției, acțiunilor emise de BPF li s-ar acorda ratinguri în același fel precum statului francez, și anume, Aa1/AA, în loc să fie notate în funcție de meritele proprii. Fiat concluzionează că ratingul BPF ar rămâne neschimbat până în 2016.

(193) Potrivit Fiat, diferența de cost al finanțării dintre grupul PSA și BPF, estimată la 40 de puncte de bază, s-ar explica în mod clar prin acordarea garanției. Fiat consideră că BPF s-ar putea finanța pe piața secundară cu o „nouă" diferență de 360/380 de puncte de bază, dat fiind că costul unei obligațiuni a grupului PSA ar fi de aproximativ 400 de puncte de bază pentru o scadență în 2016. În momentul emisiunii de 1,2 miliarde EUR acoperită de garanția de stat pe care BPF a realizat-o în martie 2013, costul total de finanțare era de aproximativ 270 de puncte de bază.

(194) De asemenea, Fiat consideră că garanția publică i-ar fi permis BPF să renegocieze termenii împrumuturilor sale cu instituțiile financiare în sensul unei alinieri a condițiilor la cele solicitate de statul francez.

(195) În sfârșit, garanția publică ar fi avut un impact pozitiv asupra ratingului BPF. În pofida scăderii ratingului său la începutul anului 2013 de către principalele agenții de rating, BPF ar fi continuat să beneficieze de un nivel mai bun de rating, echivalentul unei trepte, decât cel pe care ar fi putut spera să îl obțină în lipsa garanției. Fiat se bazează, în special, pe declarațiile Standard and Poor's din 28 ianuarie, din 14 februarie și din 18 aprilie 2013. În plus, Fiat subliniază că, în general, este recunoscut faptul că angajamentul de a acorda o garanție sau o finanțare îmbunătățește *per se* situația financiară a beneficiarului, oricare ar fi gradul de utilizare a finanțării puse la dispoziția sa.

(196) La un nivel general, Fiat este de părere că băncile captive ale producătorilor de automobile constituie instrumente extrem de eficiente de vânzare și marketing

(a) pentru a atrage noi clienți, propunând condiții de finanțare foarte atractive ([40]);

(b) pentru a susține procesul de vânzare, în special, ca urmare a dezangajării instituțiilor financiare „clasice" pe segmentul împrumuturilor pentru consumatori și distribuitori; și

(c) pentru a spori sentimentul de fidelizare a consumatorilor care sunt deja clienți.

(197) Fiat consideră că o creștere cu 100 de puncte de bază a costului de finanțare a BPF ar avea un impact direct, imediat și extrem de negativ asupra profiturilor grupului PSA în țările europene.

5.3.4. CU PRIVIRE LA MĂSURILE COMPENSATORII

(198) În opinia Fiat, reducerile de capacitate ar fi fost hotărâte în cadrul unui plan precedent, destinat să închidă uzinele neprofitabile. În consecință, închiderile anunțate nu ar fi fundamentale pentru PSA într-o perspectivă de restabilire a viabilității (ratele de utilizare rămân nemodificate). Impactul acestora s-ar limita la o reducere a costurilor fixe.

(199) În ceea ce privește reducerile CAPEX, Fiat consideră că PSA ar utiliza planul său de restructurare pentru a-și justifica în mod oportunist deciziile strategice de repoziționare pe segmentele B și C și pentru a ascunde alte măsuri mai puțin eficiente, luate cu puțin timp în urmă. Renunțarea anunțată la motoarele diesel mai mari de 2 litri ar fi legată, probabil, de tendința actuală a producătorilor de a reduce capacitățile cilindrice („*downsizing*"). În ceea ce privește Sevelnord, Fiat este de părere că măsura nu ar constitui o diminuare reală a capacităților, ci numai o închiriere temporară a capacităților unui concurent, lăsând grupului PSA oportunitatea de a le recupera destul de ușor în funcție de necesitățile sale.

([40]) Fiat citează exemplul propriei sale bănci captive, a cărei rată de penetrare a crescut de la 23,3 % în 2012 la 39,6 % în 2013 în urma unei modificări a strategiei sale comerciale care urmărea să propună clienților oferte financiare mai competitive.

(200) În cele din urmă, în ceea ce privește ultima măsură compensatorie, Fiat recunoaște dificultatea de a analiza consecințele renunțării la tehnologia hibridă „*plug-in*" numai pe baza informațiilor prezentate. În opinia sa, renunțarea s-ar justifica prin repoziționarea grupului PSA pe piață. Aceasta ar putea fi interpretată, de asemenea, ca un mijloc de a remedia o alegere tehnologică greșită. Fiat contestă faptul că este posibilă concentrarea pe o singură tehnologie pentru a atinge obiectivele unei reduceri a emisiilor impuse de Uniunea Europeană.

(201) În ceea ce privește măsura compensatorie privind rata de penetrare, Fiat evidențiază faptul că nicio măsură compensatorie nu ar fi în măsură să limiteze impactul denaturărilor cauzate de garanție.

5.4. *OBSERVAȚIILE TOYOTA*

(202) Toyota consideră că nu este în măsură să comenteze planul de restructurare a PSA. În plus, nu ar fi rolul său să facă acest lucru. Toyota confirmă faptul că ipotezele pe care se fondează planul PSA ar fi credibile. În general, diverșii factori care influențează piața automobilelor ar face foarte dificil orice exercițiu previzional.

(203) În ceea ce privește proiectul „50CO_2Cars", Toyota consideră că dezvoltarea oricărei tehnologii ecologice va fi un factor cheie al vânzărilor pentru producători. În opinia sa, vânzările de autovehicule hibride pe benzină ar fi, în viitor, mai importante decât vânzările de autovehicule hibride diesel, chiar dacă recunoaște că ar putea exista o piață pentru motoarele diesel hibride. Cu toate acestea, vânzările ar trebui să rămână sub cele ale autovehiculelor hibride pe benzină ca urmare a costului mai ridicat al acestei tehnologii. Toyota nu anticipează că proiectul de C&D în cauză poate împiedica concurenții PSA să pătrundă pe piața „*mild-hybrid*".

(204) În ceea ce privește rolul băncilor captive, percepția Toyota este că, în general, acestea ar îmbunătăți fidelizarea consumatorilor față de marcă („customer loyalty") cu aproximativ 15 %. În plus, ratele de penetrare ar fi mai ridicate în segmentele care privesc modelele mici.

(205) În ceea ce privește măsurile compensatorii, Toyota ridică problema posibilității de a atribui o astfel de calificare juridică unei măsuri care vizează încetarea producției unor modele puțin vândute. Aceasta consideră că o colaborare între Toyota și PSA la situl Sevelnord nu ar fi constituit o condiție necesară pentru supraviețuirea grupului PSA. În plus, în opinia sa, tehnologia „hybrid plug-in" nu ar fi încă matură, din cauza costurilor pe care aceasta le-ar genera și a infrastructurii de care ar avea nevoie. Potrivit Toyota, tehnologia „*full hybrid*" ar rămâne singura soluție tehnologică pe termen mediu.

(206) În cele din urmă, Toyota consideră că nu este în măsură să evalueze relevanța măsurilor compensatorii propuse de grupul PSA.

5.5. *OBSERVAȚIILE GRUPULUI PSA*

(207) Cu titlu introductiv, grupul PSA sprijină pe deplin observațiile prezentate de autoritățile franceze.

(208) PSA se referă în continuare la strategia sa de restabilire a viabilității, care își propune să adapteze capacitatea de producție la noile realități ale pieței. Adaptarea ar însemna, în special, o reducere semnificativă a prezenței grupului pe piață. PSA dorește, de asemenea, să reamintească faptul că măsurile de restructurare sunt finanțate aproape exclusiv din resurse proprii provenite din cesiunea de active. În opinia sa, astfel de măsuri ar fi fost mai mult decât suficiente dacă BPF nu ar fi fost sancționată pe nedrept de normele agenților de rating, dificultățile băncii captive provenind numai din legăturile acesteia cu grupul PSA. În consecință, potrivit grupului PSA, necesitatea intervenției statului nu ar rezulta decât din normele agenților de rating. PSA concluzionează că, în final, garanția publică nu ar avea decât un efect limitat, cu atât mai mult cu cât nicio subvenție publică nu ar fi acordată pentru BPF.

(209) În plus, PSA subliniază că măsurile de restructurare sunt însoțite de o reorientare a politicii sale comerciale. Aceasta se bazează pe proiecte de C&D care vizează reducerea costului inovațiilor tehnologice pentru consumatorul final și pe internaționalizarea din ce în ce mai accentuată a grupului cu scopul de a-și reduce expunerea la fluctuațiile pieței europene și, în special, ale țărilor din sudul Europei.

(210) PSA precizează că, în cazul în care situația de pe piața automobilelor s-ar degrada în raport cu previziunile reținute, grupul ar adopta toate măsurile necesare pentru a asigura restabilirea viabilității sale pe termen lung.

(211) În ceea ce privește măsurile compensatorii, PSA consideră că acestea reprezintă eforturi extrem de importante, care îi afectează semnificativ competitivitatea pe toate segmentele. Potrivit PSA, amploarea acestora pare foarte mare în raport cu valoarea ajutorului, în special, în ceea ce privește dimensiunea fondurilor angajate de PSA pentru a-și finanța restructurarea. În plus, având în vedere că structura bilanțului BPF face ca apelul la garanție să fie foarte puțin probabil, efectele ajutorului asupra concurenților grupului PSA ar fi, în definitiv, extrem de limitate.

(212) Cu toate acestea, măsurile compensatorii prevăzute ar avea un impact deosebit de important. Pe plan industrial, renunțarea la tehnologia hibridă „*plug-in*" ar avea un impact negativ semnificativ pe piața europeană. În plus, furnizând capacități de producție unuia dintre concurenții săi direcți pe situl din Sevelnord, PSA consideră că l-ar ajuta pe acesta să intre pe piață. Pe de altă parte, reducerile investițiilor ar avea efecte asupra imaginii PSA pe piață. Acesta ar fi, în special, cazul renunțării la două modele din segmentul vehiculelor utilitare ușoare, în care PSA deține o cotă de piață importantă. În cele din urmă, nereluarea producției autovehiculelor din clasa superioară și a motoarelor puternice ar reduce posibilitățile de a concura în cadrul procedurilor de licitație ale unei clientele *corporate* și ar avea un impact asupra imaginii de marcă a grupului care s-ar resimți, de asemenea, după perioada de restructurare.

(213) Potrivit PSA, plafonarea ratelor de penetrare ale BPF și indexarea acestora în funcție de evoluția băncilor captive ale principalilor concurenți ar compensa semnificativ efectul ipotetic al ajutorului asupra pieței.

(214) În sfârșit, PSA subliniază faptul că aprobarea ajutorului de către Comisie ar avea o importanță crucială pentru economia franceză, datorită importanței sectorului automobilelor în Franța (mai mult de 2 milioane de locuri de muncă directe și indirecte). De asemenea, redresarea grupului PSA ar fi crucială pentru vitalitatea și competitivitatea industriei europene a automobilelor. În acest sens, PSA menționează că unii concurenți ar fi beneficiat (sau ar beneficia încă) masiv de sprijinul guvernelor acestora, prin intermediul menținerii unor rate de schimb deosebit de favorabile la export sau prin naționalizări temporare ale băncilor lor captive. Alți producători din afara Uniunii Europene ar beneficia de acorduri de liber schimb încheiate în beneficiul lor, ceea ce le-ar permite să dezvolte o politică comercială agresivă pe piața europeană.

6. **COMENTARIILE FRANȚEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE**

6.1. *COMENTARIILE PRIVIND OBSERVAȚIILE TERȚULUI ANONIM*

(215) Cu titlu introductiv, autoritățile franceze subliniază că acordarea unui ajutor pentru restructurarea grupului PSA nu pare a fi un subiect de interes major pentru operatorii de pe piața europeană de autovehicule: numai patru părți interesate și-au exprimat punctul de vedere (în pofida publicității făcute deciziei de inițiere).

(216) În ceea ce privește observațiile terțului anonim (prezentate pe scurt la considerentele 179-182 din secțiunea 5.1 de mai sus), autoritățile franceze subliniază că acestea nu sunt relevante pentru prezenta procedură de investigare a ajutorului pentru restructurarea grupului PSA, ci s-ar referi, mai degrabă, la plângerea pe care terțul anonim a trimis-o Comisiei Europene.

(217) Cu titlu subsidiar, autoritățile franceze consideră că respectivele observații nu ar furniza nicio dovadă concretă cu privire la presupusul tip de comportament al PSA față de Agrati France și că PSA, în calitate de întreprindere privată, dispune în continuare de libertatea de a desfășura relații comerciale cu furnizorii după cum consideră adecvat. În acest sens, în cadrul alianței cu GM, PSA ar fi instituit o politică de raționalizare a achizițiilor de după 25 februarie 2013, trecând, în special, prin organizarea sistematică de proceduri de licitații pentru a obține cele mai bune prețuri de pe piață. Autoritățile franceze insistă asupra faptului că numai o măsură imputabilă unui stat membru poate încălca articolul 34 din TFUE; această situație nu s-ar regăsi în deciziile adoptate de întreprinderile private, cum este PSA. În cele din urmă, presupusele practici ale FMEA nu sunt relevante pentru prezenta procedură.

(218) Autoritățile franceze concluzionează că acordarea ajutorului în cauză nu ar putea fi încetinită de o afirmație nefondată privind încălcarea articolului 34 din TFUE, care, de altfel, s-ar referi la fapte nerelevante nici pentru ajutorul în cauză, nici pentru restructurarea grupului PSA.

6.2. *COMENTARII PRIVIND OBSERVAȚIILE GRUPULUI GM*

(219) Autoritățile franceze nu au făcut comentarii cu privire la observațiile grupului GM (prezentate pe scurt la considerentele 183-186 din secțiunea 5.2 de mai sus).

6.3. *COMENTARII PRIVIND OBSERVAȚIILE FIAT*

6.3.1. CU PRIVIRE LA RESTABILIREA VIABILITĂȚII GRUPULUI PSA

(220) Potrivit autorităților franceze, Fiat ar prezenta, în observațiile sale cu privire la acest aspect (prezentate pe scurt la considerentele 187-188 litera (e) din secțiunea 5.3.1 de mai sus), o ipoteză de evoluție a pieței mai optimistă decât cea a grupului PSA, confirmând astfel că scenariul reținut de grupul PSA ar fi credibil și suficient de prudent. De asemenea, acestea subliniază că Fiat (și, de altfel, Opel) au confirmat relevanța datelor institutului IHS Global Insight pentru a evalua perspectivele de evoluție a pieței. În cele din urmă, Fiat ar fi estimat că nu este în măsură să aprecieze restabilirea viabilității în lumina informațiilor disponibile. Din acest motiv, autoritățile franceze consideră că este inutil să conteste fiecare dintre aspectele evidențiate de analiști, citate de Fiat.

6.3.2. CU PRIVIRE LA ELEMENTUL DE AJUTOR CARE REZULTĂ DIN GARANȚIE ȘI DIN EFECTUL ACESTEIA ASUPRA PIEȚEI

(221) Autoritățile franceze subliniază că, în observațiile sale cu privire la acest aspect (prezentate pe scurt la considerentele 191-196 litera (c) din secțiunea 5.3.3 de mai sus), Fiat ar evalua elementul de ajutor de stat la aproximativ 100-110 puncte de bază, însemnând o valoare a ajutorului de 231 de milioane EUR, mult inferioară limitei minime a intervalului menționat de Comisie în decizia de inițiere. Potrivit autorităților franceze, evaluarea realizată de Fiat ar dovedi că valoarea ajutorului reținut de Comisie este, probabil, supraestimată.

(222) În ceea ce privește luarea în calcul a unui comision de angajament („*commitment fee*"), autoritățile franceze subliniază că prima de garantare plătită de grupul PSA statului ar fi fost calculată pe baza costului „*all-in*" al băncilor membre ale New club deal (440 de puncte de bază) retras din costul lor de lichiditate (estimat la 180 de puncte de bază conform Itraxx Senior Financial la 5 ani în medie lunară). Costul ar cuprinde un comision „*up-front*" de 120 de puncte de bază și un comision de angajament în valoare de 40 % din marjă, și anume, mai mare decât ceea ce Fiat consideră a fi practica pieței. Prin urmare, potrivit autorităților franceze, observațiile Fiat ar confirma faptul că respectivul comision a fost supraevaluat în raport cu standardul pieței.

(223) În cele din urmă, autoritățile franceze consideră că ar fi fost logic să ignore comisionul „*up-front*" și comisionul de angajament, întrucât statul nu ar suporta niciun cost de oportunitate, și anume, un cost care rezultă din faptul de a mobiliza capital, care ar trebui să fie, în cazul unei bănci, remunerat.

(224) Autoritățile franceze subliniază că Fiat ar afirma existența unor efecte deosebit de importante ale garanției pe piață, fără să explice în ce ar consta efectele respective. Potrivit Franței, Fiat ar estima, în special, că garanția ar conferi BPF un avantaj pe care Comisia nu l-a analizat și care rezultă din menținerea costului său de finanțare la un anumit nivel, indiferent de evoluția pieței. Autoritățile franceze sunt surprinse de un astfel de argument, întrucât efectul menționat ar fi legat, în mod clar, de însăși existența garanției, al cărei obiect ar fi chiar acela de a stabiliza costurile de refinanțare a băncii în limita unui plafon de 7 miliarde EUR. În plus, avantajul acordat BPF și grupului PSA ar trebui, în mod evident, să fie analizat în momentul în care garanția a fost anunțată.

6.3.3. CU PRIVIRE LA MĂSURILE COMPENSATORII

(225) Cu titlu introductiv, autoritățile franceze consideră observațiile Fiat cu privire la acest aspect (prezentate pe scurt la considerentele 198-200 din secțiunea 5.3.4 de mai sus) deosebit de superficiale și nefondate.

(226) În ceea ce privește reducerile CAPEX, Fiat nu ar aduce niciun element concret și fondat de natură să pună sub semnul întrebării caracterul deosebit de restrictiv al renunțării la autovehiculele din clasa superioară.

(227) În ceea ce privește măsura privind Sevelnord, Fiat nu ar vedea în aceasta decât o închiriere a capacităților pe care PSA ar putea, în mod discreționar, să le reia în orice moment. Autoritățile franceze consideră această critică ca lipsită de relevanță, argumentul Fiat făcând abstracție de caracterul obligatoriu al măsurilor impuse de deciziile Comisiei. Potrivit Franței, măsura ar avea, dimpotrivă, un caracter ireversibil, deoarece ar permite Toyota să intre pe piață în condiții optime.

(228) De asemenea, Fiat ar critica renunțarea la hibridul „*plug-in*” pe motiv că cea mai relevantă strategie de pus în aplicare ar fi, dimpotrivă, multiplicarea diferitelor mijloace de reducere a emisiilor poluante. Autoritățile franceze au răspuns că aceasta era chiar strategia adoptată inițial de PSA. Astfel, renunțând la hibridul „*plug-in*”, grupul PSA ar amputa în mod semnificativ competitivitatea sa pe piață, în raport cu producători susceptibili să multiplice tehnologiile de reducere a emisiilor poluante. În plus, criticile Fiat în ceea ce privește „*alegerea tehnologică greșită*” a PSA care constă în investirea în hibridul „*plug-in*” ar trebui, potrivit Franței, privite în contextul propriilor opțiuni tehnologice ale Fiat. Spre deosebire de toți producătorii, care au optat să investească în această tehnologie, inclusiv cei mai performanți, Fiat ar fi una dintre puținele întreprinderi care nu au procedat astfel.

(229) În cele din urmă, autoritățile franceze notează că Fiat nu se pronunță direct cu privire la măsura compensatorie care limitează rata de penetrare a BPF. Ele deduc din aceasta că instituirea unui angajament pentru fiecare țară și segment ar fi extrem de dificilă. Potrivit autorităților franceze, evoluțiile de piață comunicate de Fiat ar confirma retragerea băncilor tradiționale de pe piață și creșterea corelativă a ratelor de penetrare ale băncilor captive. În sfârșit, noua politică comercială instituită de Fiat în primul trimestru al anului 2013, care i-ar fi permis să atingă o rată de penetrare de 39,6 %, ar ilustra, pentru autoritățile franceze, caracterul deosebit de restrictiv al măsurii compensatorii propuse. Limitând progresia ratei sale de penetrare, BPF ar reduce semnificativ capacitatea sa de a propune oferte competitive și, prin urmare, potențialul impact al garanției de stat asupra pieței.

6.3.4. CU PRIVIRE LA PROIECTUL „50CO2CARS”

(230) Potrivit Franței, observațiile Fiat (prezentate pe scurt la considerentele 189-190 din secțiunea 5.3.2 de mai sus) se referă, pe de o parte, la contribuția proiectului la restabilirea viabilității și, pe de altă parte, la efectul proiectului asupra pieței.

(231) Autoritățile franceze consideră că toate criticile aduse de întreprinderea Fiat ar fi lipsite de orice relevanță și ar ignora însuși obiectul proiectului, al cărui scop este chiar acela de a reuni diverse competențe și tehnologii, cu sprijinul autorităților publice, pentru a permite partenerilor să dezvolte o tehnologie de hibridizare cu costuri reduse.

(232) Potrivit autorităților franceze, Fiat ar fi recunoscut absența vreunor efecte de supraaglomerare, confirmând că toți producătorii ar investi în mod semnificativ în proiecte care vizează reducerea emisiilor poluante.

(233) În cele din urmă, în ceea ce privește efectul asupra pieței, autoritățile franceze consideră că observațiile Fiat sunt contradictorii. Proiectul ar răspunde, într-adevăr, obiecțiilor Fiat: ruptura tehnologică importantă preconizată ar permite reducerea semnificativă a costului tehnologiilor hibride, astfel încât să poată fi difuzate suficient de mult pentru a le asigura rentabilitatea. În consecință, potrivit autorităților franceze, criticile aduse de Fiat în ceea ce privește șansele limitate de reușită din punct de vedere comercial ale „50CO2Cars” ar fi lipsite de relevanță. În cele din urmă, autoritățile franceze consideră că Fiat nu explică cum un ajutor de 86 de milioane EUR ar putea să aibă efect asupra prețului final al autovehiculelor realizate, în timp ce, pe de altă parte, aceasta estimează că producătorii ar angaja investiții masive pentru a atinge obiectivele de reducere a emisiilor poluante impuse de reglementările europene.

6.4. *COMENTARII CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE TOYOTA*

(234) În general, potrivit Franței, observațiile Toyota (prezentate pe scurt la considerentele 202-206 din secțiunea 5.4 de mai sus) ar confirma, în mod global, credibilitatea ipotezelor și a relevanței opțiunilor care stau la baza planului de restructurare a grupului PSA. În ceea ce privește proiectul „50CO_2Cars”, Toyota ar fi confirmat că tehnologiile care protejează mediul ar constitui principalul motor al pieței, în viitor. Potrivit autorităților franceze, din observațiile Toyota ar rezulta că ajutorul de stat pentru proiectul „50CO_2Cars” nu ar avea impact asupra capacității concurențiale sau asupra competitivității concurenților pe segmentul „*mild-hybrid*”.

(235) În ceea ce privește măsurile compensatorii și, în special, ca răspuns la întrebările adresate de Toyota cu privire la caracterul realmente compensator al unei măsuri destinate să pună capăt producției de autovehicule comercializate în cantități reduse, autoritățile franceze subliniază din nou faptul că comercializarea modelelor din clasa superioară creează un efect de contaminare pentru toate autovehiculele comercializate sub aceeași marcă.

(236) În ceea ce privește situl Sevelnord, Toyota a declarat că acordul său cu PSA i-ar permite să fie prezentă în continuare pe segmentul vehiculelor utilitare ușoare. Autoritățile franceze subliniază din nou că prezența Toyota la Sevelnord va avea un impact semnificativ asupra competitivității acesteia, prin faptul că îi va permite să dezvolte o prezență pe piață reală și substanțială pe segmentul respectiv.

(237) În cele din urmă, potrivit autorităților franceze, observațiile Toyota ar fi în contradicție cu comportamentul acesteia pe piață. Comercializarea unei versiuni hibride „*plug-in*" a modelului Prius, pe care Toyota îl prezintă ca „emblema" flotei sale hibride, ar fi în contradicție cu aprecierile sale negative în ceea ce privește perspectivele de piață ale acestui tip de motoare.

6.5. *COMENTARII CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE PSA*

(238) Autoritățile franceze nu au prezentat comentarii cu privire la observațiile grupului PSA (prezentate pe scurt la considerentele 207-214 din secțiunea 5.5 de mai sus).

7. **MODIFICĂRI ADUSE NOTIFICĂRII DE CĂTRE AUTORITĂȚILE FRANCEZE**

(239) În nota din 16 iulie 2013, astfel cum a fost modificată prin scrisoarea din 23 iulie 2013 (denumită în continuare „scrisoarea de angajament din 23 iulie 2013" sau „scrisoarea din 23 iulie 2013"), autoritățile franceze au adus modificări notificării planului de restructurare din 12 martie 2013 și și-au luat angajamentele următoare. Angajamentele înlocuiesc măsurile compensatorii propuse inițial de autoritățile franceze.

(240) Autoritățile franceze au indicat că, cu excepția cazului în care se precizează altfel, angajamentele menționate în prezenta secțiune 7 se vor aplica până la punerea în aplicare integrală a planului de restructurare a grupului PSA, și anume, până la 31 decembrie 2015.

7.1. *ANGAJAMENTUL PRIVIND REVENIREA LA NIVELUL DE ÎNDATORARE AL GRUPULUI PSA*

(241) Pentru fiecare an de punere în aplicare a planului de restructurare, datoria netă consolidată a activităților industriale și comerciale ale grupului PSA, înregistrată în conturile anuale auditate conform unui cadru contabil constant, la data de 31 decembrie a fiecărui an („datoria netă"), nu va trebui să depășească plafonul „A" astfel cum se arată în tabelul 16 de mai jos.

Tabelul 16

Plafoanele datoriei nete a grupului PSA

(milioane EUR)

	2013	2014	2015	2016
Datoria netă maximă A	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Datoria netă maximă B	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(242) În cazul în care datoria netă depășește plafonul „A" la finalul unui anumit an (N), grupul PSA va trebui să ia măsurile de restructurare financiară și/sau industrială de orice natură necesare și suficiente pentru ca, la finalul anului următor (N+1), datoria netă a grupului PSA să nu depășească plafonul „A", cu excepția costurilor legate de punerea în aplicare a acestor măsuri de către PSA („măsurile corective").

(243) Măsurile corective și efectele financiare anticipate ale acestora vor trebui detaliate și cuantificate individual și însoțite de un calendar de punere în aplicare precis și obligatoriu. Măsurile pot include, integral sau parțial, măsuri puse în aplicare prin anticipare după 31 iulie 2013, cu condiția ca acestea să fie identificate și descrise în mod distinct, iar efectele financiare anticipate ale acestora pe perioada rămasă a planului de restructurare să fie cuantificate. Măsurile corective, care cuprind proiecții actualizate ale fluxurilor de numerar ale grupului PSA, vor trebui comunicate Comisiei Europene însoțite de un aviz al expertului independent, în sensul definiției din secțiunea 7.6 de mai jos, în termen de o lună de la data publicării conturilor anuale consolidate auditate, care confirmă faptul că datoria netă a grupului PSA a depășit plafonul „A" al anului respectiv. Comisiei îi revine sarcina de a verifica dacă cuantificarea efectelor financiare anticipate ale măsurilor corective este suficientă, fără a pune în pericol viabilitatea grupului PSA. În caz contrar, alte măsuri corective vor trebui propuse și aprobate de către Comisie.

(244) Planul de restructurare va fi considerat corect executat, iar angajamentele furnizate de autoritățile franceze vor fi considerate îndeplinite dacă, la sfârșitul anului N+1, măsurile corective sau orice altă măsură de restructurare financiară și/sau industrială, de orice natură, adoptată de grupul PSA după data de 31 iulie 2013, au produs

efectele financiare preconizate asupra datoriei nete sau dacă datoria netă nu depășește plafonul „A" pentru anul N +1. În caz contrar, autorităților franceze le revine sarcina, după caz, de a notifica Comisiei un plan de restructurare a grupului PSA modificat, în limitele aplicării principiului denumit „prima și ultima dată", astfel încât Comisia să poată modifica prezenta decizie, declarând ajutorul de stat pentru restructurarea grupului PSA compatibil cu piața internă.

(245) Aceleași consecințe se vor produce în cazul în care datoria netă a grupului PSA depășește plafonul „B" pentru doi ani consecutivi în cursul planului de restructurare. Și în acest caz și în același mod, autorităților franceze le revine sarcina, după caz, de a notifica un plan de restructurare modificat Comisiei Europene pentru ca aceasta să inițieze o nouă analiză a compatibilității ajutorului de stat pentru restructurarea grupului PSA.

(246) În orice caz, angajamentul va fi considerat îndeplinit pentru întreaga perioadă de restructurare în momentul în care măsurile corective puse în aplicare de grupul PSA, astfel cum au fost raportate către Comisie în condițiile prevăzute la considerentul 243 de mai sus, vor fi produs efecte financiare cumulate asupra datoriei nete de [0-5] miliarde EUR.

7.2. *ANGAJAMENTUL PRIVIND RATA DE PENETRARE A BPF*

(247) Autoritățile franceze se angajează să efectueze modificările descrise la considerentele 248-250 de mai jos privind comisionul de garantare prevăzut la articolul 3.3 din Protocolul încheiat între Peugeot S.A., Banque PSA și stat la 5 martie 2013 („protocolul") pentru remunerarea garanției autonome la prima cerere („garanția") care va fi încheiată între stat și Banque PSA, în prezența Peugeot S.A. și Banque de France („comisionul de garantare").

(248) Atât timp cât va exista un sold de „titluri garantate" emise și care beneficiază de garanție (în sensul dat de definiția titlurilor garantate în protocol), comisionul de garantare de 260 de puncte de bază prevăzut la articolul 3.3 din protocol va fi mărit în condițiile descrise la considerentele 249 și 250 de mai jos în momentul în care rata de penetrare a Banque PSA în perimetrul G10 (Germania, Austria, Belgia, Italia, Spania, Țările de Jos, Portugalia, Elveția, Franța și Marea Britanie) va depăși [26-29]* %.

(249) Creșterea comisionului de garantare va fi:

(a) în funcție de rata de penetrare a Banque PSA în perimetrul G10 astfel cum este indicat în tabelul 17 de la considerentul 250 de mai jos, cu precizarea că, în cazul în care rata de penetrare pentru o perioadă dată cuprinde una sau mai multe zecimale după virgulă, creșterea comisionului de garantare se va calcula prin interpolare lineară între comisionul de garantare care se plătește pentru rata de penetrare rotunjită (fără zecimală) inferior și cel care se plătește pentru rata de penetrare rotunjită superior, astfel cum figurează în tabelul 17 de la considerentul 250 de mai jos;

(b) de maxim 231 de puncte de bază, astfel încât comisionul de garantare să nu poată depăși 491 de puncte de bază, corespunzând valorii de piață a garanției, conform estimării Comisiei Europene.

(250) Rata de penetrare va fi măsurată anual la data de 30 iunie a fiecărui an. Creșterea comisionului de garantare se va calcula, la data de 30 iunie a fiecărui an, pentru ultimele 12 luni, în funcție de suma, în principal, a soldurilor medii pe această perioadă a diferitelor linii de „titluri garantate" emise și care beneficiază de Garanție (în sensul dat de definiția titlurilor garantate în protocol). Prima creștere a comisionului de garantare va trebui calculată la data de 30 iunie 2013 în funcție de rata de penetrare din perioada cuprinsă între 1 iulie 2012 și 30 iunie 2013.

Tabelul 17

Creșterea comisionului de garantare

Rata de penetrare (%)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Creșterea comisionului de garantare (puncte de bază)*	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[90-120]	[120-150]	[150-180]	[180-210]	[200-230]-	231

7.3. *ANGAJAMENTUL DE A NU EFECTUA ACHIZIȚII*

(251) Grupul PSA nu va achiziționa participații în cadrul altor întreprinderi și nu va realiza niciun fel de achiziție de active ale unor întreprinderi, pe durata planului său de restructurare, și anume, până la 31 decembrie 2015. Cerința nu se aplică în situația: (i) achiziționării de participații sau de active ale unor întreprinderi în cazul în care suma în numerar angajată de grupul PSA pentru a realiza achiziția prevăzută este mai mică de 100 de milioane EUR pe an; și (ii) achiziționării unei participații într-o întreprindere sau a unor active ale unei întreprinderi, după obținerea aprobării Comisiei Europene, în cazul în care achiziționarea este necesară pentru a asigura viabilitatea grupului PSA și a-i permite acestuia să atingă obiectivele prevăzute în planul de restructurare. Intenția de a realiza o achiziție menționată la punctul (ii) din prezentul considerent trebuie comunicată Comisiei într-un termen rezonabil pentru a-i permite acesteia să evalueze proiectul de achiziție conform unor date financiare detaliate cu privire la achiziția propusă, utilizarea acesteia și impactul asupra fondurilor proprii ale grupului PSA.

(252) De asemenea, după obținerea aprobării Comisiei Europene, grupul PSA va putea să efectueze achiziția (i) unei participații cu titlu de remunerație pentru un aport de participații sau de activități efectuate în cadrul unei operațiuni de cesiune sau de punere în comun (prin fuziune sau prin aport) de active sau de activități; (ii) de titluri de valoare sau de active sau de pasive destinate revânzării concomitente în condiții care nu cresc nivelul datoriei nete a grupului PSA. Astfel de achiziții nu vor fi luate în calcul în suma de 100 de milioane EUR menționată în considerentul precedent. Intenția de a realiza o achiziție menționată la punctele (i) și (ii) din prezentul considerent trebuie comunicată Comisiei într-un termen rezonabil pentru a-i permite acesteia să evalueze tipul operațiunilor avute în vedere.

(253) Achizițiile de participații sau de active ale unor întreprinderi realizate de Faurecia sau de oricare alta dintre filialele acesteia pe durata planului de restructurare a grupului PSA, și anume, până la 31 decembrie 2015, care depășesc plafonul de 100 de milioane EUR pe an prevăzut mai sus vor fi supuse aprobării prealabile de către Comisia Europeană, care va aprecia în mod pozitiv achizițiile care (i) contribuie, direct sau indirect, la restabilirea viabilității grupului PSA având un impact pozitiv asupra rentabilității previzionale a grupului PSA și (ii) nu se sustrag obligației de limitare a efectelor ajutorului la strictul necesar pentru a îndeplini obiectivele din planul de restructurare a grupului PSA. Intenția de a realiza o achiziție menționată în prezentul considerent trebuie comunicată Comisiei într-un termen rezonabil pentru a-i permite acesteia să evalueze proiectul de achiziție în conformitate cu cele două criterii menționate mai sus.

(254) În cazul în care nivelul datoriei nete a grupului PSA (în sensul definiției de mai sus) ar fi adus, în cursul unui anumit an (N), la un nivel inferior celui prevăzut pentru același an de PMT 2013 v1 la data de 31 mai 2013, astfel cum este notificat de autoritățile franceze la 3 iunie 2013, plafoanele de 100 de milioane EUR pe an prevăzute în prezentul angajament vor fi mărite automat pentru anul următor (N+1), proporțional cu diferența, exprimată în milioane EUR, dintre nivelul datoriei nete a grupului PSA realizat în anul respectiv (N) și cel prevăzut pentru același an de PMT 2013 v1 la data de 31 mai 2013, astfel cum este notificat de autoritățile franceze la 3 iunie 2013.

7.4. *ANGAJAMENTUL PRIVIND MARJA FINANȚĂRILOR ACORDATE DISTRIBUITORILOR*

(255) Grupul PSA nu va diminua marja comercială medie anuală a finanțărilor acordate distribuitorilor din rețeaua sa (sume restante în cadrul *rețelei corporate,* astfel cum sunt prezentate în raportul anual al Banque PSA) sub marja comercială medie anuală constatată pe ultimele 12 luni la 30 iunie 2013, pe întreaga durată a punerii în aplicare a planului de restructurare.

7.5. *ANGAJAMENTUL PRIVIND PROIECTUL „50CO_2CARS"*

(256) Autoritățile franceze se angajează ca, în cadrul proiectului „50CO_2Cars", în sensul definiției din partea 1.2 din notificarea autorităților franceze din 12 martie 2013, subvenția de 24,5 milioane EUR prevăzută inițial în beneficiul grupului PSA să ia forma unor avansuri rambursabile, conform unor termeni, condiții și modalități de rambursare similare, *mutatis mutandis,* celor prevăzute pentru cele 61,4 milioane EUR de avansuri rambursabile prevăzute deja în proiectul 50CO_2Cars. Calendarul de rambursare prevăzut inițial se păstrează. Sumele care trebuie rambursate la fiecare scadență se majorează proporțional cu creșterea sumei avansului.

7.6. *PUNEREA ÎN APLICARE ȘI EXPERTUL INDEPENDENT*

(257) Autoritățile franceze se angajează ca grupul PSA să numească un expert independent însărcinat să verifice în detaliu aplicarea angajamentelor asumate în scrisoarea de angajament din 23 iulie 2013 („expertul independent") pe durata planului de restructurare, și anume, până la 31 decembrie 2015, în condițiile descrise în anexă.

8. **EVALUAREA AJUTORULUI**

8.1. *EXISTENȚA UNUI AJUTOR DE STAT ÎN SENSUL ARTICOLULUI 107 ALINEATUL (1) DIN TFUE*

(258) În conformitate cu articolul 107 alineatul (1) din TFUE, sunt „sunt incompatibile cu piața internă ajutoarele acordate de state sau prin intermediul resurselor de stat, sub orice formă, care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau a producerii anumitor bunuri, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre".

(259) În temeiul acestei dispoziții, Comisia consideră că pentru calificarea unei măsuri naționale drept ajutor de stat este necesar să fie îndeplinite următoarele condiții cumulative: (i) măsura în cauză conferă un avantaj economic beneficiarului; (ii) avantajul este imputabil statului; (iii) avantajul este selectiv; și (iv) măsura în cauză denaturează sau amenință să denatureze concurența și poate afecta schimburile comerciale între statele membre.

(260) Comisia consideră că garanția de stat acordată BPF și avansurile rambursabile în favoarea grupului PSA pentru realizarea proiectului de C&D „50CO_2Cars" constituie un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE din următoarele motive.

8.1.1. GARANȚIA DE STAT PENTRU FILIALA BANCARĂ A GRUPULUI PSA

(261) În primul rând, Comisia menționează că, în decizia din 11 februarie 2013, prin care autorizează, cu titlu temporar, o primă tranșă a garanției ca ajutor de salvare, aceasta a conchis că măsura constituie un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE. Franța nu a contestat decizia și a notificat măsura în cauză drept ajutor de restructurare.

8.1.1.1. ***Cu privire la prezența unor resurse de stat***

(262) În ceea ce privește transferul unor resurse de stat, trebuie subliniat faptul că garanția va fi acordată de Franța în temeiul articolului 85 din Legea finanțelor rectificativă nr. 2012-1510 din 29 decembrie 2012.

(263) Această circumstanță este suficientă pentru a dovedi, singură, că măsura este imputabilă statului.

8.1.1.2. ***Cu privire la prezența unui avantaj economic***

(264) În ceea ce privește existența unui avantaj, din jurisprudența constantă rezultă că, pentru a evalua dacă o măsură de stat constituie ajutor, trebuie să se stabilească dacă întreprinderea beneficiară dispune de un avantaj economic pe care nu l-ar fi primit în condiții normale de piață. Prin urmare, Comisia trebuie să evalueze în ce măsură garanția acordată pentru BPF dă naștere unei remunerații de piață.

(265) În notificarea din 12 martie 2013, autoritățile franceze au estimat elementul de ajutor între 453 și 480 de milioane EUR pentru o valoare maximă a garanțiilor de 7 miliarde EUR în principal. Estimarea are la bază o interpolare a randamentelor primelor obligațiuni emise de BPF cu scadența de 3 ani. În observațiile Franței cu privire la decizia de inițiere, prezentate pe scurt la considerentul 128 de mai sus, autoritățile franceze consideră că valoarea ajutorului care rezultă din garanție este de 396 de milioane EUR, ținând cont de o primă de risc de 40 de puncte de bază și de perioada de referință de trei luni. În ipoteza în care ar trebui să se țină cont de o primă de risc de 24 de puncte de bază (precum cea constatată cu ocazia emisiunilor realizate în temeiul ajutorului de salvare), valoarea ajutorului ar fi, în acest caz, de 429 de milioane EUR.

(266) În plus, autoritățile franceze au insistat asupra faptului că emisiunile realizate de BPF la 25 martie 2013 au fost realizate în condiții de piață deosebit de favorabile; *spread*-urile, în raport cu OAT, constatate la acel moment apar la niveluri deosebit de joase (24 de puncte de bază). Prin urmare, acestea consideră că ipoteza unui supracost pentru BPF de ordinul a 40 de puncte de bază este perfect fondată.

(267) În sfârșit, perioada de referință pe care autoritățile franceze o reține este cuprinsă între 12 iulie și 16 octombrie 2013, deoarece, în opinia lor, perioada respectivă permite luarea în considerare a comunicării din 12 iulie privind dificultățile grupului în anunțarea planului de reorganizare și reducerea efectelor legate de primele zvonuri cu privire la acordarea garanției, intervenită la 16 octombrie 2012.

(268) Mai întâi, Comisia subliniază că, pe baza faptelor prezentate la considerentul 30, valoarea ajutorului prezent în garanția de 1,2 miliarde EUR aprobată temporar la 11 februarie 2013 făcuse obiectul unei prime estimări în decizia de salvare, conform căreia elementul de ajutor ar fi putut fi cuprins între 91,8 milioane EUR și valoarea nominală a garanției, și anume, 1,2 miliarde EUR. Aplicând aceeași metodologie de estimare a ajutorului dedus (*spread* de 24 de puncte de bază și perioada de referință de o lună), elementul de ajutor cuprins în garanția de 7 miliarde EUR notificată de Franța s-ar ridica așadar la 486 de milioane EUR, astfel cum este prezentat în tabelul 18 de mai jos:

Tabelul 18

Calcularea elementului de ajutor în obligațiunile garantate

	16.10.2012	12.7-16.10	16.9-16.10
OAT 3 ani	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Spread pentru stat estimat după garanție	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Rata dobânzii BPSA după garanție (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Costul garanției (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Costul total estimat al emisiunilor garantate (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3, 23 %
Randament piață secundară BPSA interpolat 3 ani	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Valoarea ajutorului de stat (în milioane EUR)	401	429	486

(269) În ceea ce privește ipotezele reținute pentru a ajunge la această estimare, Comisia dorește să facă următoarele precizări.

(270) La considerentul 51 din decizia de salvare, Comisia a estimat elementul de ajutor pentru emisiuni în valoare de 1,2 miliarde EUR la cel puțin 91,8 milioane EUR. Pentru emisiuni în valoare de 7 miliarde EUR, suma corespunzătoare ar fi de 535 de milioane EUR.

(271) Astfel cum se descrie la considerentul 26 din decizia de inițiere, la momentul emisiunii de obligațiuni de 1,2 miliarde EUR s-a constatat o diferență de randament de 24 de puncte de bază în raport cu OAT. În conformitate cu considerentele 119 și 120 din decizia de inițiere, Comisia confirmă că diferența constatată, care se datorează, în opinia Franței, unui nivel mai redus de lichiditate a obligațiunilor garantate față de OAT, trebuie să fie luată în considerare în calcularea elementului de ajutor dedus din aceasta.

(272) În ceea ce privește **perioada de referință**, Comisia consideră că perioada de o lună (16 septembrie-16 octombrie) reținută este suficient de lungă pentru a reduce volatilitatea eventuală legată de efectele anunțului. Pentru a estima cu precizie elementul de ajutor, perioada de referință trebuie să fie, într-adevăr, apropiată de momentul anunțului pentru ca informația privind dificultățile grupului să fie reflectată cât mai bine în randamentele pieței. În cele din urmă, piața secundară care a fost reținută este o piață lichidă și, în consecință, nu se poate concluziona că este necesară o perioadă mai lungă în măsura în care anunțarea planului de restructurare a PSA în iulie 2012, precum și ultimele informații cu privire la vânzările de autovehicule disponibile au fost perfect integrate de piețe. În plus, Comisia consideră că, pe această bază, elementul de ajutor este corect estimat și nu trebuie să fie recalculat pe baza nivelurilor de randament ale obligațiunilor băncii pe piața secundară în momentul tragerilor individuale. Acest lucru este valabil, pe de o parte, datorită faptului că Franța consideră că ajutorul este limitat la minimul necesar pentru restabilirea viabilității și că, prin urmare, garanția va fi utilizată integral, potrivit Franței, și, pe de altă parte, datorită faptului că prețul de piață reprezentativ este chiar nivelul obligațiunilor secundare înainte de anunțarea măsurii de ajutor. Ajutorul oferă grupului PSA opțiunea de utiliza garanția în orice moment după data instituirii acesteia.

(273) La considerentul 51 din decizia de salvare, Comisia a considerat că valoarea ajutorului se putea ridica până la valoarea nominală a emisiunilor de obligațiuni. Ca urmare a faptelor prezentate la considerentele 105 și 106 din decizia de inițiere în ceea ce privește existența unui excedent de lichiditate care variază între [1-3]* miliarde și [2-4]* miliarde EUR în scenariul de criză în lichidare, Comisia consideră că valoarea ajutorului nu depășește avantajul în ceea ce privește prețul de emisiune al obligațiunilor estimat la 486 de milioane EUR în garanția de stat de 7 miliarde EUR în principal la considerentul 33. Este vorba despre avantajul de care beneficiază grupul în cazul continuării activității. În cazul în care nu s-ar fi acordat ajutorul, iar banca ar fi fost plasată în lichidare, nu s-ar fi perceput niciun avantaj suplimentar, nici de către creditori, nici de către acționari (grupul PSA).

(274) Comisia menționează că, dintre părțile interesate, numai Fiat a comentat calcularea ajutorului, estimând, astfel cum se arată la considerentul 191 de mai sus, că cel puțin 100 de puncte de bază trebuiau adăugate la costul garanției pentru ca acesta să fie în conformitate cu condițiile de piață. Una dintre remarcile Fiat se referă la plata unui comision de angajament („*commitment fee*"). Cu privire la acest aspect, Comisia subliniază că, astfel cum s-a explicat la considerentul 272, elementul de ajutor este cuantificat pe baza ipotezei că garanția este utilizată integral, dat fiind că ajutorul este limitat la minimul necesar pentru restabilirea viabilității grupului. În plus, elementul de ajutor estimat de Comisie este superior elementului de ajutor estimat de Fiat, chiar dacă este ajustat de un comision de angajament, deoarece Comisia estimează că prețul plătit este mai mic cu 231 de puncte de bază față de prețul pieței, în timp ce Fiat estimează că prețul este mai mic cu 100 de puncte de bază față de prețul pieței.

(275) Având în vedere cele de mai sus, Comisia poate concluziona, prin urmare, că elementul de ajutor cuprins în garanția de stat de 7 miliarde EUR în principal se ridică la 486 de milioane EUR.

8.1.1.3. ***Cu privire la caracterul selectiv al avantajului***

(276) Întrucât BPF și, în consecință, grupul PSA sunt singurii beneficiari ai garanției, caracterul selectiv al avantajului este stabilit.

8.1.1.4. ***Cu privire la condițiile de afectare a schimburilor comerciale între statele membre și de denaturare a concurenței***

(277) În ceea ce privește efectul asupra concurenței și afectarea schimburilor comerciale, trebuie subliniat că, în conformitate cu jurisprudența constantă, atunci când o întreprindere își desfășoară activitatea într-un sector în care există o concurență efectivă din partea producătorilor din diferite state membre, orice ajutor de care aceasta beneficiază din partea autorităților publice este susceptibil a afecta schimburile comerciale între statele membre și a denatura concurența, în măsura în care menținerea sa pe piață nu permite concurenților să își crească cota de piață și le reduce posibilitățile de creștere a exporturilor ([41]).

(278) Într-adevăr, mecanismul prin care va interveni denaturarea concurenței a fost confirmat de analiza Comisiei, observațiile părților terțe și publicațiile analiștilor. Garanția de stat are drept consecință directă diminuarea costului de finanțare a BPF (în raport cu scenariul contrafactual în care banca nu obține ajutor). Diminuând costul de finanțare, BPF va fi în măsură să își amelioreze ofertele de finanțare și să stimuleze astfel vânzarea de automobile mărcile Peugeot și Citroën. Or, importanța rolului băncilor captive în sprijinirea și dezvoltarea vânzărilor de automobile este recunoscută și subliniată în unanimitate atât de grupul PSA, cât și de terți.

(279) În observațiile lor, părțile terțe interesate au subliniat relația directă dintre activitatea băncii captive și vânzările de autovehicule. De exemplu, GM indică faptul că finanțarea de către băncile captive este „*vitală*" și conferă „*flexibilitate*" producătorilor de automobile pentru a răspunde pe termen scurt la condițiile de piață. Grupul Fiat a descris în detaliu impactul finanțării vânzărilor de către băncile captive ale grupurilor producătorilor de automobile. În opinia sa, o astfel de finanțare ar avea trei efecte principale: atragerea de noi clienți, susținerea procesului de vânzare și creșterea fidelității clienților. Fiat menționează un studiu care a fost efectuat pe plan intern cu privire la atractivitatea modelului său „Punto", care ar depinde, în principal, de condițiile de finanțare (cum ar fi rate scăzute ale dobânzii). Concurenții care nu ofereau condiții financiare atrăgătoare (Peugeot, de exemplu) erau mai puțin reprezentați în preferințele clienților. Conform unei alte anchete interne cu privire la seria „Eco", majoritatea clienților contactați au menționat că nu ar fi cumpărat mașina (sau ar fi amânat achiziționarea acesteia) în lipsa unei oferte de finanțare la 0 %. Fiat concluzionează astfel că o subvenție destinată să sprijine activitatea unei

([41]) A se vedea, în special, hotărârea Curții din 21 martie 1991, Italia/Comisia, C-305/89, Rec., p. I-1603.

bănci captive ar avea un efect „*imediat și direct*” asupra performanțelor în ceea ce privește vânzarea de automobile. Conform unei alte anchete interne descrise de Fiat, recurgerea la o bancă captivă ar avea, de asemenea, impact asupra clienților existenți ai mărcii, care doresc să își schimbe mașina. Într-adevăr, proporția clienților care au hotărât să cumpere din nou o mașină marca Fiat ar fi mai mare în rândul clienților care au beneficiat de o finanțare din partea băncii captive la achiziția lor anterioară.

(280) În ceea ce privește impactul unei variații a costului de finanțare a unei bănci captive, Fiat a adus un element de răspuns cantitativ, indicând că o creștere cu 100 de puncte de bază a costului de finanțare ar putea conduce la o diminuare a ratei de penetrare cuprinsă între 5 % și 10 %. Astfel, experiența Fiat pe piața europeană prin intermediul FGA Capital pare să confirme o relație directă și negativă între costul de finanțare a băncii captive și rata sa de penetrare. Prin urmare, scăderea costului de finanțare a BPF indus de garanția de stat poate conduce la o creștere a ratei sale de penetrare.

(281) La rândul său, Toyota confirmă importanța rolului băncilor captive pentru consolidarea fidelității clienților față de marcă și, astfel, pentru creșterea vânzărilor: Toyota estimează că băncile captive ar crește fidelitatea cu 15 %, dar s-a declarat incapabilă să cuantifice impactul unei creșteri a costului de finanțare cu 100 de puncte de bază asupra vânzărilor (precizând totuși că un astfel de impact există).

(282) Astfel, din observațiile părților terțe interesate reiese că o diminuare a costurilor de finanțare ale unei bănci captive îi permite acesteia să ofere potențialilor clienți condiții de finanțare mai atrăgătoare. Astfel de oferte de credit competitive au un impact direct asupra vânzărilor de automobile și ar constitui chiar, în prezent, unul dintre principalii factori de dezvoltare a vânzărilor.

(283) De asemenea, o publicație Morgan Stanley din 21 august 2012 explică modul în care costurile scăzute de finanțare de care beneficiază ramura financiară a unui producător de automobile poate permite mărcii să ofere mașini al căror cost obișnuit („*Total Cost of Ownership*” sau TCO prescurtat) este inferior celui al concurenților. În general, studiul demonstrează că factorul cel mai important în determinarea costului obișnuit al unui autovehicul este costul de finanțare al băncii captive a producătorului de automobile ([42]). Prin intermediul unor oferte de finanțare atractive, o bancă captivă contribuie astfel, în mod direct, la reducerea TCO a mașinilor mărcii respective. Or, importanța nevoilor de finanțare este deosebit de pronunțată în segmentele B și C, în care grupul PSA își concentrează cea mai mare parte a vânzărilor.

(284) Un studiu recent Moody's ([43]) din 5 februarie 2013 a confirmat rolul important al băncilor captive, acestea fiind calificate drept „componente cheie ale strategiei grupurilor producătoare de automobile”. De asemenea, studiul arată că, în contextul crizei și al vânzărilor în scădere, grupurile producătoare de automobile ar fi mai tentate să utilizeze băncile captive pentru a stimula vânzările. Analiza riscului de denaturare a ajutorului de stat în cauză trebuie să țină cont și de acest context special.

(285) De altfel, conform planului de viabilitate al BPF furnizat de autoritățile franceze, rolul băncilor captive s-ar intensifica în viitor ca urmare a patru factori principali (a se vedea considerentul 116).

(286) În consecință, garanția de stat va avea un impact direct asupra comportamentului concurențial al BPF, al cărui rol, care este deja important, ar trebui să crească conform tendințelor de piață descrise în planul de viabilitate menționat la considerentul 285 de mai sus.

(287) În acest sens, Comisia observă că pe teritoriul Uniunii sunt prezente numeroase instituții financiare, iar capitalul circulă între statele membre.

(288) Comisia concluzionează că măsura în cauză poate consolida astfel poziția BPF în raport cu concurenții săi în cadrul schimburilor comerciale între statele membre.

(289) În consecință, Comisia concluzionează că garanția de stat constituie un ajutor de stat al cărui echivalent-subvenție brut se ridică la 486 de milioane EUR. Beneficiarul direct al garanției este BPF, însă aceasta aduce beneficii, *in fine*, întregului grup în măsura în care activitatea BPF este de a finanța vânzările principalei activități a grupului, producția de autovehicule.

([42]) A se vedea Morgan Stanley, 21 august 2012, „Volkswagen – It's Cheaper to Own a VW”.
([43]) A se vedea Moody's, 5 februarie 2013, „Key rating drivers for European car financiers”.

8.1.2. SPRIJIN PUBLIC ACORDAT GRUPULUI PSA PENTRU REALIZAREA PROIECTULUI DE C&D „50CO2CARS"

(290) Finanțările publice ([44]) acordate grupului PSA pentru realizarea proiectului de C&D „50CO_2Cars" corespund definiției de ajutor de stat în sensul articolului 107 din TFUE. Autoritățile franceze au notificat măsura ca ajutor de restructurare.

8.1.2.1. ***Cu privire la prezența unor resurse de stat***

(291) Finanțările publice în cauză provin din alocarea bugetară plătită de stat către ADEME în cadrul acțiunii „Vehiculele viitorului" din programul „investiții de viitor". Într-adevăr, finanțările publice acordate de Franța proiectului „50CO_2Cars" se înscriu în cadrul programului „investiții de viitor" instituit prin Legea finanțelor rectificativă nr. 2010-237 din 9 martie 2010. Prin urmare, acest lucru confirmă faptul că măsura este imputabilă statului.

8.1.2.2. ***Cu privire la existența unui avantaj economic***

(292) Întrucât contribuie la cheltuielile sale de C&D, subvenția conferă grupului PSA un avantaj economic.

8.1.2.3. ***Cu privire la caracterul selectiv al avantajului***

(293) Măsura se adresează în mod specific promotorilor proiectului de C&D „50CO_2Cars", din care face parte grupul PSA și, în consecință, nu ar putea fi considerată ca având un caracter general.

8.1.2.4. ***Cu privire la condițiile de afectare a schimburilor comerciale între statele membre și de denaturare a concurenței***

(294) Având în vedere că grupul PSA își desfășoară activitatea în sectorul producției de automobile, care este un sector economic deschis comerțului intraeuropean, măsura este susceptibilă a afecta schimburile comerciale între statele membre, a modifica poziția grupului PSA pe piețele în cauză, în comparație cu concurenții săi, precum și a denatura concurența pe piața internă.

(295) Astfel, Comisia este în măsură să concluzioneze că sprijinul financiar acordat de Franța sub forma unor avansuri rambursabile grupului PSA pentru realizarea proiectului „50CO_2Cars" constituie un ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(296) În cele din urmă, Comisia recunoaște caracterul specific al avansurilor rambursabile ca instrumente de ajutoare de stat. Fiind vorba despre un „împrumut" în favoarea grupului PSA pentru realizarea „50CO_2Cars", rambursarea împrumutului va rămâne condiționată la finalul proiectului de C&D. Întrucât probabilitățile de reușită și de eșec sunt necunoscute *a priori*, Comisiei îi este imposibil să calculeze un echivalent-subvenție brut al respectivelor ajutoare sub formă de avansuri rambursabile. În consecință, plasându-se în perspectiva cea mai negativă, în care nu s-ar efectua nicio rambursare, Comisia va reține, ca măsură de precauție, întregul avans rambursabil ca făcând parte din cuantumul ajutorului de stat în cauză.

8.2. *TEMEIUL JURIDIC AL EVALUĂRII*

(297) Articolul 107 alineatele (2) și (3) din TFUE prevede derogări de la regula generală a incompatibilității stabilită la alineatul (1) din articolul respectiv. În mod clar, derogările prevăzute la articolul 107 alineatul (2) din TFUE nu pot fi aplicate cazului de față.

(298) În decizia sa de salvare, Comisia a declarat ajutorul ca fiind compatibil, cu titlu temporar, în temeiul articolului 107 alineatul (3) litera (b) din TFUE. Cu toate acestea, Comisia a considerat că garanția publică, care avea scopul de a oferi soluții, pe termen scurt, problemelor de lichiditate ale BPF, aducea beneficii, de asemenea, grupului PSA. De altfel, această opinie nu este contestată de autoritățile franceze. Comisia a subliniat, de asemenea, că problemele de lichiditate ale filialei bancare provin din dificultățile structurale ale grupului. În acest context, autoritățile franceze s-au angajat să prezinte un plan de restructurare pentru grupul PSA în ansamblu, în conformitate cu orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior, care ar asigura, de asemenea, viabilitatea BPF. În conformitate cu angajamentul lor, autoritățile franceze au notificat un plan de viabilitate a BPF și un plan de restructurare a grupului PSA.

([44]) Inițial, finanțările au fost notificate ca luând forma unor subvenții (în valoare de 24,5 milioane EUR) și a unor avansuri rambursabile (în valoare de 61,4 milioane EUR). Ținând cont de măsura compensatorie propusă de autoritățile franceze (descrisă la considerentul 256 de mai sus), finanțările vor lua, în cele din urmă, forma unor avansuri rambursabile în valoare de 85,9 milioane EUR.

(299) În ceea ce privește planul de viabilitate a BPF, acesta trebuie analizat având în vedere secțiunea 2 din Comunicarea Comisiei privind restabilirea viabilității și evaluarea măsurilor de restructurare luate în sectorul financiar, în contextul crizei actuale, în conformitate cu normele privind ajutoarele de stat ([45]).

(300) În ceea ce privește planul de restructurare, Comisia a considerat deja, la considerentul 84 din decizia de salvare, că planul va trebui să fie examinat având în vedere articolul 107 alineatul (3) litera (c) din TFUE și, în special, orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior. Într-adevăr, este cert că ajutoarele au fost acordate în scopul restabilirii viabilității pe termen lung a unei întreprinderi și, prin urmare, trebuie să respecte orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior, care vor servi drept temei juridic al evaluării. De asemenea, Comisia subliniază că această concluzie nu este afectată de faptul că o parte din ajutoarele prevăzute în cadrul planului de restructurare iau forma unor ajutoare pentru un proiect de C&D. Într-adevăr, integrarea unei dimensiuni C&D într-un plan de restructurare este acceptabilă cu dubla condiție ca activitățile prevăzute să fie cu adevărat necesare pentru restabilirea viabilității întreprinderii și ca toate elementele din planul de restructurare (inclusiv efortul de C&D) să îndeplinească condițiile prevăzute de orientările „salvare și restructurare" menționate anterior.

(301) În plus, în conformitate cu punctul 21 din orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior, condițiile impuse cu privire la compatibilitatea sprijinului public cu efortul de C&D al întreprinderii aflate în dificultate nu trebuie să conducă la încălcarea principiilor din normele de drept comun pentru o întreprindere cu o bună sănătate financiară.

(302) Comisia constată că niciuna dintre părțile interesate nu a criticat alegerea temeiurilor juridice.

8.3. *ELIGIBILITATEA ÎNTREPRINDERII PENTRU AJUTOARELE DE RESTRUCTURARE*

(303) Pentru a beneficia de ajutoare de restructurare, este necesar, în primul rând, ca întreprinderea să poată fi considerată o întreprindere aflată în dificultate, conform definiției din secțiunea 2.1 a orientărilor privind salvarea și restructurarea menționate anterior.

(304) La considerentul 150 din decizia de inițiere a procedurii, Comisia a arătat că grupul PSA se afla în dificultate în sensul punctului 11 din orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior. Într-adevăr, indiciile obișnuite ale unei întreprinderi în situație de dificultate sunt prezente în cazul de față, în special: nivel în creștere al pierderilor, diminuarea cifrei de afaceri, existența unei supracapacități, diminuarea marjei brute de autofinanțare, declinul cotelor de piață. În plus, faptul că BPF nu și-a putut finaliza planul de finanțare pentru perioada 2013-2016 fără garanția de stat demonstrează, în mod suficient, incapacitatea grupului de a se redresa prin resurse proprii sau cu fonduri obținute de la proprietarii/acționarii săi sau din surse de pe piață.

(305) La considerentul 151 din decizia de inițiere, Comisia a concluzionat că grupul PSA și, în mod indirect și ca o consecință, BPF sunt întreprinderi aflate în dificultate în sensul secțiunii 2.1 din orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior.

(306) La considerentul 152 din decizia menționată, Comisia a subliniat, de asemenea, că nici grupul PSA, nici filiala sa BPF nu sunt întreprinderi nou create și că, în măsura în care beneficiarul este un grup, nu trebuie să se considere că dificultățile întreprinderii sunt rezultatul unei alocări arbitrare a costurilor în cadrul grupului. Într-adevăr, astfel cum arată autoritățile franceze, dificultățile grupului se datorează, în principal, unor motive specifice grupului și degradării pieței automobilelor în Europa.

(307) Prin urmare, Comisia estimează că nu este necesar să se revadă evaluarea făcută în decizia de inițiere privind eligibilitatea întreprinderii pe baza punctelor 11 și 13 din orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior. Comisia menționează, într-adevăr, că niciuna dintre părțile interesate nu a contestat acest aspect.

(308) În concluzie, Comisia estimează că sunt îndeplinite condițiile prevăzute în secțiunea 2.1 din orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior.

([45]) JO C 195, 19.8.2009, p. 9.

8.4. *RESTABILIREA VIABILITĂȚII PE TERMEN LUNG*

8.4.1. PLANUL DE RESTRUCTURARE A GRUPULUI PSA

(309) Având în vedere degradarea durabilă a situației sale, grupul PSA a instituit, încă din 2012, măsuri susceptibile să favorizeze restabilirea viabilității pe termen lung a grupului în cadrul planului „Rebond 2015”. Este cazul, în special, al măsurilor care vizează reducerea supracapacităților grupului pe segmentul B și al măsurilor de economisire avute în vedere. Planul „Rebond 2015” cuprinde:

(a) o reorganizare a bazei industriale franceze și o diminuare a costurilor de structură pentru un impact estimat la 600 de milioane EUR, anunțată la 12 iulie 2012. Proiectul prevede încetarea producției la Aulnay în 2014, adaptarea sistemului industrial din cadrul sitului din Rennes, măsuri de revitalizare pe siturile din Aulnay și din Rennes și ajustarea structurilor grupului.

(b) o reducere CAPEX de 550 de milioane EUR care se simte încă din 2013, după atingerea nivelului maxim de investiții în capacități în Rusia, America Latină și China.

(c) o optimizare a costurilor de producție care rezultă, în special, din alianța cu GM pentru 350 de milioane EUR, jumătate din profituri provenind din primele acțiuni comune în cadrul sectorului „Achiziții” ale alianței, cealaltă jumătate din planurile de acțiune cu privire la costurile unitare de concepție și de producție.

(310) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a exprimat două tipuri de îndoieli în ceea ce privește restabilirea viabilității.

(a) În primul rând, Comisia a estimat că ipotezele privind evoluția pieței s-ar putea dovedi prea optimiste.

(b) În al doilea rând, Comisia a dorit să verifice în ce măsură proiectul „50CO_2Cars” putea contribui la restabilirea viabilității.

8.4.1.1. ***Cu privire la ipotezele reținute în ceea ce privește evoluția pieței***

(311) Observațiile părților terțe interesate nu contrazic relevanța utilizării proiecțiilor *IHS Global Insight* în ceea ce privește evoluția pieței. În special, observațiile Fiat ar confirma că aceasta este principala sursă a proiecțiilor financiare pentru producătorii de autovehicule.

(312) Comisia observă că proiecțiile sunt, cu toate acestea, mai optimiste decât cele provenite din alte surse de pe piață, cum ar fi proiecțiile Standard&Poor's ([46]).

(313) Comisia consideră că actualizarea proiecțiilor privind cifrele de afaceri în raport cu decizia de inițiere răspunde parțial îndoielii pe care o exprimase aceasta cu privire la credibilitatea previziunilor prezentate de Franța în faza preliminară a investigării. De asemenea, în pofida cifrei de afaceri în scădere, cheltuielile legate de investiția în capital prevăzută nu au fost diminuate în proiecțiile actualizate, ceea ce nu va avea un impact negativ asupra vânzărilor viitoare.

(314) Eventualele diferențe față de proiecțiile medii trebuie analizate în lumina consecințelor pe care acestea le-ar putea avea asupra capacității PSA de a-și continua activitatea într-un scenariu nefavorabil. Dificultățile grupului, care au cauzat intervenția statului, erau legate de capacitatea BPF de a se refinanța suficient de mult pe piețe pentru a fi în măsură să finanțeze vânzările de autovehicule ale grupului. În plus, chiar după ce a înregistrat o depreciere a valorii globale a activelor din sectorul automobilelor, constatată în conturi la 31 decembrie 2012 pentru 3 888 de milioane EUR, Franța nu a precizat Comisiei că fondurile proprii ale grupului ar fi insuficiente. Prin urmare, Comisia consideră că este necesar ca analiza să se concentreze asupra nivelului datoriei nete industriale a grupului în scenariile nefavorabile.

(315) Îndoielile Comisiei în ceea ce privește viabilitatea grupului au putut fi înlăturate având în vedere angajamentul Franței, descris în secțiunea 7.1 de mai sus, de a impune grupului PSA să instituie o serie de măsuri suficiente pentru a elimina orice diferență în ceea ce privește numerarul care ar rezulta dintr-o evoluție nefavorabilă a vânzărilor și care ar presupune riscul de a devia datoria netă a grupului PSA de la traiectoria sa. Astfel, nivelul datoriei […]* ar fi redus sub […]* miliarde EUR, în conformitate cu proiecțiile actuale ale analiștilor.

([46]) Raportul „For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region” din 24 aprilie 2013 nu prevede o revenire a pieței europene în ceea ce privește volumele la nivelul din 2011 înainte de 2018, în timp ce proiecțiile IHS prevăd o revenire încă din 2014.

Angajamentul lasă grupului posibilitatea de a alege cel mai adecvat mijloc de a-și stabiliza datoria netă, cum ar fi, de exemplu, o reducere a capacității sau a vânzărilor de participații. În plus, Comisia observă că Franța s-a angajat să notifice din nou întregul plan în cazul unui eșec al măsurilor corective sau al depășirii obiectivului privind datoria netă timp de doi ani consecutivi.

(316) Pe baza celor de mai sus, Comisia a conchis că rezervele privind restabilirea viabilității, exprimate în decizia de inițiere a procedurii, au fost înlăturate.

8.4.1.2. ***Cu privire la contribuția proiectului „50CO_2Cars" la restabilirea viabilității grupului PSA***

(317) La considerentul 167 din decizia de inițiere, Comisia a pus la îndoială contribuția proiectului „50CO_2Cars" la restructurarea și restabilirea viabilității grupului PSA.

(a) **Observații preliminare cu privire la argumentele prin care Franța contestă metoda de analiză propusă în decizia de inițiere**

(318) Din considerentul 152 de mai sus reiese că autoritățile franceze contestă metoda propusă de Comisie în decizia de inițiere pentru a verifica existența și, dacă este cazul, pentru a estima amploarea contribuției proiectului „50CO_2Cars" la restabilirea viabilității PSA. Potrivit Franței, la finalizarea investigației sale preliminare, îndoielile Comisei ar porni de la premisa că proiectul „50CO_2Cars" „nu ar putea fi necesar pentru restabilirea viabilității grupului PSA decât în măsura în care ar putea să îi permită să recupereze întârzierea acumulată în materie de C&D în raport cu concurenții săi". În plus, metoda avută în vedere de Comisie s-ar sprijini pe un criteriu „novator din punct de vedere juridic" a cărui necesitate este contestată de autoritățile franceze, celelalte argumente avansate fiind considerate suficiente pentru a demonstra o contribuție pozitivă a „50CO_2Cars" la restabilirea viabilității grupului.

(319) Comisia contestă că metoda propusă în decizia de inițiere a procedurii poate fi rezumată astfel și ar dori să facă următoarele observații.

(320) Considerentul 17 din orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior stipulează că „o restructurare […] se bazează pe un plan fezabil, coerent și amplu, menit să restabilească viabilitatea pe termen lung a întreprinderii". Obiectivul de „reorganizare și raționalizare a activităților întreprinderii pe o bază mai eficientă" poate fi atins prin intermediul unor măsuri de mai multe tipuri:

— „renunțarea la activitățile deficitare";

— „restructurarea activităților existente a căror competitivitate poate fi restabilită";

— „diversificare prin orientarea către activități noi și rentabile".

(321) Comisia este de părere că cel de-al treilea pilon al „diversificării" este cel mai în măsură să justifice includerea activităților de C&D într-un plan de restructurare. Justificarea s-ar baza, după caz, pe necesitatea de a sprijini întreprinderea aflată în dificultate să identifice noi oportunități profitabile, reorientând producția prin inovare.

(322) De altfel, din observațiile acestora (prezentate pe scurt la considerentul 149 de mai sus), reiese că autoritățile franceze par să fie de acord cu această analiză și consideră că menținerea investițiilor de C&D poate permite unei întreprinderi aflate în dificultate să „își restabilească viabilitatea pe termen lung". Cu toate acestea, Comisia consideră că precedentele menționate de Franța în nota de subsol nr. 30 la considerentul 149 de mai sus nu sunt relevante. Astfel, se impune constatarea că acestea nu se refereau la situații pentru care, precum în cazul de față, punerea în aplicare a unui proiect de C&D în cadrul planului de restructurare era susceptibilă a contribui în mod pozitiv la restabilirea viabilității unei întreprinderi aflate în dificultate, ci mai degrabă la cazuri în care Comisia a considerat că restabilirea viabilității se putea realiza prin intermediul lansării unor noi produse obținute din cunoștințe „existente" (și nu obținute prin C&D). Astfel, din considerentul 51 din Decizia Comisiei din 1.12.2004 (Ajutor de stat – Franța – Société Bull, cazul C-504/03) reiese că noua linie de servere, al cărei rol a fost, într-adevăr, considerat „foarte important" în ceea ce privește cifra de afaceri și marja operațională, se sprijinea pe o tehnologie deținută de Intel și nu pe una dezvoltată de beneficiarul ajutorului. De asemenea, din considerentul 98 din decizia Comisiei din 3.7.2001 (Ajutor de stat – Spania – Babcock Wilcox Espana SA, cauza C-33/98), reiese că tehnologia care a permis NewCo să acopere un nou segment de piață în Spania exista deja. În sfârșit,

Comisia nu înțelege relevanța considerentului 236 din decizia din 18.2.2004 (Ajutor de stat – Germania – Bankgesellschaft Berlin AG, cauza C-28/02), din care reiese că aceasta a refuzat să realizeze o apreciere definitivă cu privire la rolul „unor noi produse și a unor noi canale de comercializare" în cadrul restabilirii viabilității băncii aflate în dificultate.

(323) Comisia dorește să sublinieze că nu trebuie să se confunde acest obiectiv cu obiectivul, foarte diferit, de promovare a C&D și a inovării ([47]) urmărite de alte tipuri de finanțări publice plătite unor întreprinderi care nu se află în dificultate. Cu privire la acest aspect, trebuie menționat considerentul 20 din orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior, care precizează foarte clar:

„având în vedere că însăși existența sa este în pericol, o întreprindere aflată în dificultate nu poate fi considerată un instrument adecvat pentru promovarea altor obiective de politici publice până când nu se asigură viabilitatea sa. În consecință, Comisia consideră că ajutorul acordat unor întreprinderi aflate în dificultate poate contribui la dezvoltarea activităților economice fără a afecta în mod defavorabil comerțul, într-o măsură contrară interesului comunitar, doar în cazul în care condițiile stabilite în prezentele orientări sunt îndeplinite. […]"

(324) Comisia consideră că un ajutor unic nu poate urmări în mod eficient două obiective distincte și că, în consecință, orice ajutor acordat de un stat membru în cadrul unui plan de restructurare, deși prezentat de către acesta ca fiind susceptibil a avea un impact pozitiv în ceea ce privește promovarea C&D, trebuie să urmărească restabilirea viabilității beneficiarului. Contabilitatea acestuia trebuie examinată în raport cu acest obiectiv prioritar.

(325) În plus, în măsura în care este vorba despre o „investiție" în C&D, este necesar ca statul membru să demonstreze că activitățile sprijinite sunt în concordanță cu restul planului de restructurare (și sunt necesare reușitei acestuia). Într-adevăr, considerentul 45 din orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior prevede că:

„Ajutorul nu trebuie în niciun caz să servească la finanțarea unor noi investiții care nu sunt esențiale pentru restabilirea viabilității întreprinderii."

(326) Pentru a analiza dacă efortul de C&D reprezentat de proiectul „$50CO_2$Cars" constituie (sau nu) o măsură internă menită să amelioreze viabilitatea întreprinderii aflate în dificultate care ar putea, după caz, să fie cuprinsă, cu acest titlu, în planul de restructurare (considerentul 35 din orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior), analiza prezentată de Comisie la considerentele 168-217 din decizia de inițiere este în totală concordanță cu dispozițiile de la punctul 36 din orientările privind salvarea și restructurarea, din care reiese clar că „circumstanțele care au dus la dificultățile întreprinderii" trebuie să servească drept bază pentru a evalua dacă măsurile propuse sunt adecvate. Astfel, în decizia de inițiere a procedurii, Comisia a examinat, în ordine succesivă:

(a) la considerentele 168-192, dacă proiectul „$50CO_2$Cars" este susceptibil să sprijine grupul PSA să recupereze întârzierea în ceea ce privește C&D, element prezentat de autoritățile franceze ca una dintre dificultățile structurale întâmpinate de grup la considerentul 16;

(b) la considerentele 193 și 194, dacă proiectul „$50CO_2$Cars" este susceptibil să ajute grupul PSA să raționalizeze echipamentele sale industriale și structura costurilor acestora și, în special, costurile forței de muncă, factorii respectivi fiind prezentați, la considerentul 15, ca alte dezavantaje structurale de care suferă grupul PSA;

(c) la considerentele 208-217, dacă noile tehnologii de „hibridizare medie" vizate de proiectul „$50CO_2$Cars" sunt susceptibile a oferi grupului PSA un răspuns la dificultățile sale nu doar conjuncturale (diminuarea pieței europene identificată la considerentul 11 din decizia de inițiere), ci și structurale (efect de „foarfece" identificat la considerentul 14 din decizia de inițiere).

(327) Prin urmare, decizia de inițiere s-a bazat pe elementele menționate de autoritățile franceze în faza preliminară de examinare drept circumstanțe care au condus la dificultățile întreprinderii. În niciun caz Comisia nu a prezentat un catalog de criterii cumulative și/sau exclusive care să permită să se verifice dacă proiectul „$50CO_2$Cars" este (sau nu) „adecvat" pentru restructurarea grupului.

([47]) Astfel cum se menționează la considerentul 39 de mai sus, Cadrul C&D&I nu se aplică întreprinderilor aflate în dificultate, excluderea continuând pe toată durata planului de restructurare, astfel cum se precizează în considerentul 16 din orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior: „În momentul în care s-a stabilit și este pus în aplicare un plan de restructurare sau de lichidare pentru care s-a solicitat un ajutor, orice ajutor suplimentar va fi considerat ca un ajutor pentru restructurare".

(328) Se impune constatarea că, în cursul fazei preliminare de examinare, autoritățile franceze nu au evocat tendința pieței de a substitui vânzările de autovehicule diesel cu autovehicule pe benzină (menționată la considerentul 210 din decizia de inițiere și reamintită la considerentul 147 de mai sus) ca unul dintre obstacolele în calea restabilirii viabilității grupului PSA, ci ca un simplu element de context în pofida căruia ar fi existat, în plus, astfel cum se arată la considerentul 214 din decizia de inițiere, „conform studiilor de piață realizate de PSA, (…) o oportunitate de piață pentru sisteme de hibridizare economică Diesel".

(329) În orice caz, obiectivul prezentei proceduri este de a oferi posibilitatea, pentru statul membru, de a prezenta toate justificările pe care acesta le consideră necesare cu privire la adecvarea ajutorului în curs de examinare și, în special, de a clarifica circumstanțele care au condus la dificultățile întreprinderii, în cazul în care nu ar fi reușit să le descrie în cursul etapei preliminare. Acest lucru este exact ceea ce autoritățile franceze au fost în măsură să facă în cazul de față.

(b) **Analiza contribuțiilor aduse de proiectul „50CO_2Cars" la restructurarea grupului PSA**

(330) Din observațiile autorităților franceze (prezentate pe scurt la considerentele 147151 de mai sus), reiese că proiectul „50CO_2Cars" se referă la controlul unei tehnologii de reducere a consumului și a emisiilor de CO_2 ale motoarelor diesel la un cost „abordabil".

(i) *Contribuția la depășirea handicapurilor structurale ale grupului PSA*

(331) **Inversarea tendinței descendente a vânzărilor de motoare diesel**: în decizia de inițiere, la considerentul 211, Comisia a pus la îndoială concordanța unei investiții în C&D, care vizează o tehnologie de hibridizare diesel, cu planul de restructurare, în timp ce tendința constatată recent pe piață (și anticipată pentru anii următori) ar fi, mai degrabă, de înlocuire a vânzărilor de motoare diesel cu motoare pe benzină.

(332) Cu privire la acest aspect, din justificările aduse de Franța la considerentul 148 de mai sus reiese că, în ceea ce privește structura actuală a echipamentelor de producție ale grupului PSA (orientată, în principal, către autovehiculele diesel, care reprezintă [60-80]* % din vânzările în Europa în 2012), o strategie menită să „suporte" mișcarea de înlocuire a motorului diesel cu cel pe benzină mai degrabă decât să o „însoțească" ar putea fi mai puțin relevantă, pe termen scurt/mediu, pentru restabilirea viabilității grupului. În acest sens, Comisia menționează că, în observațiile de la considerentul 203 de mai sus, producătorul Toyota recunoaște că ar putea exista o piață pentru motorul diesel hibrid, chiar dacă aceasta consideră că vânzările sale ar fi mai mici decât cele de pe piața autovehiculelor hibride pe benzină, ca urmare a supracostului în ceea ce privește tehnologia diesel. În această perspectivă, dezvoltarea unei soluții hibride diesel „abordabile" revendicată de „50CO_2Cars" ar putea contribui, la finalul proiectului, la combaterea reducerii vânzărilor de motoare diesel de care suferă, în prezent, grupul PSA. Pe termen mai lung și în cazul în care tendințele observate până în prezent continuă (astfel încât vânzările de autovehicule hibride pe benzină să continue să fie mai importante decât cele ale hibridelor diesel), astfel cum anticipează Toyota, componentele majore ale sistemului de hibridizare „50CO_2Cars" ar putea fi adaptate la unele motoare pe benzină (a se vedea considerentul 50 din decizia de inițiere).

(333) În consecință, Comisia împărtășește opinia autorităților franceze potrivit căreia strategia PSA care vizează dezvoltarea unei tehnologii susceptibile a restabili imaginea legată de protejarea mediului și de a conserva atractivitatea economică a motoarelor diesel în rândul consumatorilor, în special cei europeni, ar putea ameliora rentabilitatea pe termen scurt/mediu a echipamentelor industriale ale grupului PSA și, prin urmare, ar contribui la restabilirea viabilității acestuia la finalul planului de restructurare.

(334) **Recuperarea întârzierii acumulate în materie de C&D**: deși autoritățile franceze contestă relevanța criteriului, din considerentul 152 litera (c) de mai sus reiese că proiectul „50CO_2Cars" ar permite acoperirea unei întârzieri a grupului în materie de C&D, în special în ceea ce privește productivitatea activităților de inovare tehnologică realizate (punere în comun a resurselor în cadrul unui consorțiu de cercetare sub patronajul ADEME), standardizarea anumitor componente pentru industria de automobile (în special grupul motopropulsor), tehnologiile de reducere a consumului/emisiilor motoarelor diesel, transmisiile DCT. Aceste eforturi au scopul de a face sistemele de hibridizare mai „abordabile" pentru consumatori, în sensul că arhitectura grupului motopropulsor hibrid ar fi în mare măsură standardizată și optimizată în ceea ce privește eficiența energetică și costul de producție.

(335) Astfel cum se arată la considerentul 184 de mai sus, GM subliniază generalizarea proiectelor tehnologice de reducere a emisiilor de gaze puse în aplicare de producători, iar la considerentul 189 de mai sus, Fiat confirmă faptul că normele de emisie de CO_2 stabilite de reglementările europene reprezintă o provocare cu care se confruntă fiecare producător. Toyota, la rândul său, este, de asemenea, de părere că dezvoltarea tehnologiilor de mediu va fi un factor important în ceea ce privește vânzările pentru producători (a se vedea considerentul 203 de mai sus). În acest context de „dezvoltare tehnologică" în ceea ce privește reducerea consumului/emisiilor de CO_2 și fără a neglija dificultatea de a anticipa viitoarele oportunități comerciale ale cercetărilor desfășurate în prezent,

Comisia consideră că menținerea de către un producător de automobile aflat în dificultate a unui anumit nivel de ambiție tehnologică reprezintă o garanție a restructurării acestuia. Dimpotrivă, acumularea de întârzieri în materie de C&D ar putea să afecteze, în mod semnificativ, perspectiva de relansare a vânzărilor pe termen scurt/mediu și, prin urmare, șansele de restabilire a viabilității.

(336) Având în vedere toate aceste elemente, Comisia concluzionează că proiectul „50CO_2Cars" este susceptibil a corecta unele dintre handicapurile structurale de care suferă grupul PSA.

(ii) *Adaptarea echipamentelor industriale la provocările „hibridizării medii"*

(337) În decizia de inițiere, Comisia s-a întrebat dacă mijloacele avute în vedere pentru dezvoltarea unei tehnologii de hibridizare medie erau în concordanță cu raționalizarea capacităților avută în vedere de restul planului de restructurare.

(338) Din considerentul 154 de mai sus, reiese că investițiile industriale care au devenit necesare ca urmare a punerii în aplicare a proiectului „50CO_2Cars", în special, adaptarea capacităților de producție la noile motoare diesel și la sistemele de hibridizare, vor rămâne limitate în raport cu totalul investițiilor prevăzute pe durata planului de restructurare. În plus, impactul financiar al acestora a fost integrat în estimările comunicate de autoritățile franceze. În cele din urmă, în domeniul transmisiilor, Comisia consideră, precum autoritățile franceze, că internalizarea unei producții externalizate, în prezent, unor furnizori japonezi va contribui, în cazul în care proiectul „50CO_2Cars" va avea succes, la restabilirea viabilității PSA, redresând marjele producătorului și scutindu-l, în același timp, de costurile logistice și de riscurile valutare.

(339) Pe baza acestor elemente, Comisia concluzionează că adaptarea echipamentelor industriale ale PSA la provocările „hibridizării medii" este în concordanță cu restructurarea și cu restabilirea viabilității grupului.

(iii) *Orientarea întreprinderii către activități noi și rentabile*

(340) În observațiile sale (prezentate pe scurt la considerentul 189 de mai sus), Fiat a arătat, în esență, că motorul avut în vedere de „50CO_2Cars" părea realizabil din punct de vedere tehnic, însă prezenta riscul de a crește costul unitar al autovehiculelor echipate, astfel încât difuzarea la scară largă a tehnologiei dezvoltate ar fi imposibilă din punct de vedere economic.

(341) În această privință, Comisia observă, într-adevăr, că prețul actual ridicat al tehnologiilor „full-hybrid" explică faptul că acestea au fost dezvoltate numai pe segmentele superioare ale pieței (autovehiculele denumite „premium"). Strategia avută în vedere și eforturile de C&D puse în aplicare de grupul PSA și de partenerii acestuia au drept obiectiv tocmai găsirea unei tehnologii de hibridizare care prezintă un compromis mai bun cost/performanță decât soluțiile disponibile în prezent: reducerea cu [10-20]* % a emisiilor de CO_2 în raport cu un autovehicul nehibrid pentru un cost cu [70-80]* % mai mic decât cel al soluției HY425.

(342) Cu toate acestea, la considerentul 216 din decizia de inițiere, Comisia și-a exprimat regretul că nu a fost în măsură să aprecieze impactul noilor tehnologii de hibridizare medie asupra vânzărilor și asupra rentabilității grupului PSA și a afirmat dorința de a identifica indicatori financiari utilizați, în general, pentru a analiza relevanța unor astfel de investiții în C&D, precum și a riscurilor care ar putea afecta rentabilitatea proiectului.

(343) Din considerentul 150 de mai sus reiese că, în cadrul planului de restructurare, absența unui ajutor de stat specific proiectului „50CO_2Cars" ar fi obligat grupul PSA să realizeze un proiect „contrafactual" constând în reducerea la minim a investițiilor sale în C&D pentru a fi capabil în continuare să respecte evoluțiile cadrului de

reglementare în ceea ce privește emisiile de CO_2. Indicatorul financiar furnizat de autoritățile franceze în tabelul 15 de la considerentul 155 litera (b) de mai sus este o valoare actualizată netă (denumită în continuare „VAN") numită „diferențială", care, spre deosebire de VAN „standard" (care corespunde sumei actualizate a fluxurilor de numerar – pozitive și negative – generate de o investiție), nu permite evaluarea rentabilității intrinseci a investiției, ci diferența de rentabilitate între două investiții, în speță proiectul „50CO_2Cars" (cu sau fără ajutor de stat) și proiectul „contrafactual".

(344) Considerând că, oricare ar fi rata de actualizare reținută (respectiv [10-13]* % sau [13-15]* %), proiectul contrafactual prezintă întotdeauna o VAN superioară celei a proiectului „50CO_2Cars" fără ajutor (între [60-100]* de milioane EUR pentru eDCT, între [20-70]* de milioane EUR pentru mecanismul de distribuție), autoritățile franceze concluzionează că, în absența unui ajutor, întreprinderea ar fi fost motivată, în mod spontan, să dezvolte mai degrabă proiectul alternativ decât „50CO_2Cars". Cu toate acestea, Comisia contestă validitatea raționamentului, subliniind că acesta ar trebui, în mod logic, să conducă la concluzia că, dată fiind o rată de actualizare la [13-15]* %, despre care autoritățile franceze au sugerat că ar fi cea care reprezintă cel mai bine „fundamentele" actuale ale condițiilor de finanțare ale întreprinderii, chiar dacă rata de [10-13]* % pare a fi cea reținută în general pentru a evalua rentabilitatea investițiilor acesteia, PSA s-ar orienta mai degrabă către un proiect contrafactual decât către „50CO_2Cars", în măsura în care rentabilitatea relativă a două dintre componentele sale ar fi superioară: [50-60]* de milioane EUR pentru eDCT și [20-30]* de milioane pentru mecanismul de distribuție.

(345) În cele din urmă, Comisia este de părere că:

(a) pe de o parte, concluziile la care s-ar ajunge ca urmare a indicatorului „diferențial" propus sunt prea dependente de unele ipoteze *ad hoc* cu privire la rata de actualizare utilizată pentru a calcula VAN „diferențială";

(b) pe de altă parte, structura indicatorului nu permite realizarea unei evaluări economice a impactului global al „50CO_2Cars" asupra vânzărilor și asupra perspectivelor financiare ale grupului, ci doar compararea, în mod marginal, a profitului obținut (respectiv, a sarcinii suportate) prin realizarea proiectului „50CO_2Cars" în raport cu ceea ce ar fi obținut, numai pentru două dintre componente, în urma realizării proiectului contrafactual.

(346) Prin urmare, indicatorii financiari furnizați de Franța nu permit să se ia în considerare efectele „sistemului" de „hibridizare medie" vizat de „50CO_2Cars". Or, Comisia constată că, spre deosebire de proiectul contrafactual, proiectul „50CO_2Cars" oferă soluții, pe de o parte, pentru mai multe dintre handicapurile structurale de care grupul PSA suferă în prezent: proiectul îi va permite să își amelioreze situația în ceea ce privește standardizarea componentelor și să acopere anumite întârzieri pe care grupul le acumulase în sectorul C&D. Sfera redusă a proiectului contrafactual nu permite afișarea unei astfel de ambiții. În plus, evoluțiile marginale preconizate în proiectul contrafactual, al căror scop afișat este doar de a fi în măsură să respecte normele de reglementare în ceea ce privește emisiile de CO_2, ar fi probabil insuficiente pentru a combate eficient diminuarea vânzărilor de autovehicule diesel cu care s-a confruntat grupul. În sfârșit, pentru a evalua concordanța mijloacelor necesare fiecăruia dintre proiecte cu restul planului de restructurare, Comisia a comparat costurile globale ale proiectului „50CO_2Cars" (și anume, [300-400]* de milioane EUR conform tabelului 4 de la considerentul 41 de mai sus) cu supracosturile și riscurile industriale pe care le-ar antrena proiectul contrafactual: posibila pierdere de marjă generată astfel, evaluată la [500-700]* de milioane EUR la considerentul 148 de mai sus, nu este neglijabilă.

(347) În cele din urmă, Comisia consideră că, în pofida ameliorărilor marginale preconizate în proiectul contrafactual, ruptura tehnologică vizată de „50CO_2Cars" poate prezenta, în caz de reușită a proiectului, un potențial de creștere pentru grupul PSA până în 2020, permițând grupului PSA să „se diversifice orientându-se către activități noi și rentabile". Astfel, proiectul „50CO_2Cars" contribuie la restabilirea viabilității grupului mai bine decât ar fi făcut-o proiectul contrafactual.

(iv) *Concluzie parțială cu privire la contribuția proiectului „50CO_2Cars" la restructurarea grupului PSA*

(348) Din analiza de mai sus reiese că, în calitate de componentă a planului de restructurare, proiectul „50CO_2Cars" are o contribuție pozitivă la restabilirea viabilității grupului PSA: adaptarea echipamentelor sale industriale devenită necesară ca urmare a punerii în aplicare a proiectului este în conformitate cu strategia și cu mijloacele disponibile pentru restructurare și, în caz de reușită, proiectul va contribui nu numai la corectarea efectelor dificultăților structurale ale întreprinderii (sensibilitate crescută la evoluțiile vânzărilor motoarelor diesel în Europa și întârziere în anumite domenii de C&D), ci va permite, de asemenea, diversificarea producției grupului, orientând-o către activități „noi și rentabile" care îi pot oferi un impuls de creștere până în 2020.

8.4.2. PLANUL DE VIABILITATE AL BPF

(349) În decizia de inițiere, Comisia a constata că dificultățile BPF provin din interdependența sa cu grupul PSA, care a condus la diminuarea ratingului financiar al băncii la 14 februarie 2013 de către S&P la ratingul speculativ BB+ (*non-investment grade*), în pofida aprobării ajutorului de salvare.

(350) Comisia consideră că, în observațiile cu privire la decizia de inițiere, autoritățile franceze au permis soluționarea îndoielilor cu privire la creșterea dimensiunii bilanțului și la rata creanțelor îndoielnice ale BPF.

(351) Prin urmare, Comisia susține concluzia la care a ajuns în decizia de inițiere și care nu a fost contestată de niciuna dintre părțile interesate, și anume că problema cu care s-a confruntat BPF este o problemă de lichiditate cauzată exclusiv de legătura sa cu grupul PSA. În consecință, în măsura în care îndoielile cu privire la restabilirea viabilității grupului au fost înlăturate, se poate considera că situația este aceeași în ceea ce privește planul de viabilitate al BPF.

8.5. *PREVENIREA ORICĂREI DENATURĂRI EXCESIVE A CONCURENȚEI*

8.5.1. ANALIZA NECESITĂȚII UNOR MĂSURI COMPENSATORII

(352) Punctul 38 din orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior prevede că, pentru ca ajutoarele de restructurare să poată fi autorizate de Comisie, trebuie luate măsuri compensatorii pentru a atenua efectele negative ale ajutoarelor asupra condițiilor schimburilor comerciale. În lipsa unor astfel de măsuri, ajutoarele trebuie considerate ca fiind „contrare interesului comun" și incompatibile cu piața internă. Această condiție se traduce adesea printr-o limitare a prezenței pe care întreprinderea și-o poate menține pe piața sau piețele sale, la sfârșitul perioadei de restructurare.

(353) Amintim că, inițial, autoritățile franceze au propus următoarele măsuri compensatorii: reduceri suplimentare de CAPEX („*capital expenditures*"), renunțarea la anumite capacități ale uzinei din Sevelnord în beneficiul unui concurent, renunțarea la dezvoltarea și producția tehnologiei hibride plug-in și o măsură care stabilește o rată maximă de penetrare a BPF.

(354) În decizia de inițiere, Comisia și-a exprimat îndoiala în ceea ce privește fie calificarea unora dintre măsurile respective drept măsuri compensatorii, fie caracterul suficient al măsurilor ca urmare a condițiilor lor de aplicare.

(355) În urma procedurii oficiale de investigare, Comisia consideră că, cel puțin pentru măsurile care au fost deja adoptate și puse în aplicare de către PSA înainte de notificarea planului de restructurare, măsurile descrise în secțiunea 2.4.5 de mai sus nu pot fi calificate drept „contrapartide" în sensul punctelor 38 și următoarele din orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior, ci ar corespunde mai degrabă unor alegeri strategice „în orice caz necesare pentru a restabili viabilitatea" grupului.

(356) Cu toate acestea, în nota din 23 iulie 2013, autoritățile franceze au decis să retragă toate măsurile compensatorii notificate la 12 martie 2013, cu excepția măsurii privind stabilirea unei rate maxime de penetrare a BPF, care este modificată în sensul descris în secțiunea 8.5.2 de mai jos.

(357) În consecință, Comisia ia notă de retragere și consideră că nu trebuie să se pronunțe, în acest sens, asupra următoarelor măsuri:

(a) reduceri suplimentare de CAPEX (*capital expenditures*), în special, încetarea producției modelelor Citroën 6 și Peugeot 607, încetarea și nereluarea producției modelului Bipper/Nemo și încetarea producției motoarelor diesel mai mari de 2 litri;

(b) renunțarea la anumite capacități ale uzinei din Sevelnord în beneficiul unui concurent; și

(c) renunțarea la dezvoltarea și producția tehnologiei hibride plug-in.

(358) Prin urmare, în ceea ce privește „*măsurile compensatorii*", Comisia nu va analiza decât propunerea autorităților franceze de instituire, plecând de la o rată minimă de [26-29]* %, a unui mecanism de creștere a costului garanției în funcție de rata de penetrare a BPF.

8.5.2. MECANISM DE CREȘTERE A COSTULUI GARANȚIEI DE STAT ÎN FUNCȚIE DE RATA DE PENETRARE A BPF

(359) În decizia de inițiere, Comisia menționa că limitarea ratei de penetrare părea să fie o măsură adecvată pentru a limita impactul sprijinului financiar al BPF asupra vânzărilor de autovehicule ale PSA. Cu toate acestea, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la impactul real al măsurii ca urmare a condițiilor sale de punere în aplicare. Într-adevăr, PSA propunea un angajament pentru anul 2013, pentru fiecare țară europeană, de a nu depăși rata H2 2012 și un nivel +1 de flexibilitate, și anume, o rată maximă de 33,4 %. Or, limita respectivă părea să integreze deja creșterea previzibilă pentru anul 2013, rata fiind de 29,8 % în 2012. În plus, pentru anii 2014 și 2015, autoritățile franceze propuneau ca rata de penetrare să fie agregată pentru perimetrul G10 al BPF din anul precedent, ajustată în funcție de variația ratei de penetrare a băncilor comparabile menționate de PSA (bănci captive ale Renault, Ford, BMW, VW și Daimler), prevăzând, în același timp, o rată minimă. Schimbarea ar fi condus la o flexibilitate a PSA, care ar fi putut diminua caracterul restrictiv și, prin urmare, eficiența măsurii.

(360) Persistau în continuare unele întrebări cu privire la identitatea băncilor comparabile propuse de PSA (în prezent, numai ratele de penetrare ale băncilor captive ale Renault și Volkswagen, în timp ce și alți producători, cum ar fi Ford sau Fiat sunt concurenți apropiați). Întrucât ratele de penetrare sunt foarte variabile de la o țară la alta, BPF ar fi putut să-și concentreze capacitățile de creditare pe segmentele unde este cea mai prezentă și să dezvolte, astfel, o strategie comercială agresivă față de concurenți.

(361) Autoritățile franceze au răspuns argumentelor Comisiei în observațiile cu privire la decizia de inițiere (cf. considerentul 173). În special, acestea au convenit să extindă sfera băncilor comparabile selectate la băncile captive ale Fiat și Ford. În rest, autoritățile franceze au menținut principiile mecanismului propus în notificare. Potrivit acestora, în ceea ce privește detalierea ratelor de penetrare, niciun producător nu comunică ratele sale de penetrare pe segment. În ceea ce privește flexibilitatea mecanismului, autoritățile franceze consideră că aceasta este indispensabilă pentru a permite adaptarea BPF la evoluția previzibilă a pieței și nu impune o scădere a eficienței și a caracterului restrictiv al măsurii. Comisia ia notă de remarca autorităților franceze în ceea ce privește posibila flexibilitate introdusă prin utilizarea unei rate de penetrare globale pentru măsura compensatorie impusă BPF: din considerentul 177 de mai sus reiese că […]* % din finanțările acordate de aceasta vizau segmentele B și C și următoarele cinci țări: Franța, Marea Britanie, Germania, Spania și Italia. Având în vedere statisticile, Comisia consideră că poate fi îndepărtat riscul ca măsura compensatorie să fie ineficientă din cauza unei prea mari flexibilități permise de utilizarea unei rate de penetrare globale.

(362) Cu titlu introductiv, Comisia menționează că, potrivit autorităților franceze, măsura compensatorie privind rata de penetrare constituie măsura „cea mai bine orientată și cea mai bine pregătită pentru a remedia eventualele denaturări ale concurenței care ar rezulta, în mod direct, din acordarea ajutorului sub formă de garanție în beneficiul Banque PSA. Într-adevăr, o astfel de măsură poate reflecta în mod adecvat legătura dintre consecințele acordării garanției de stat asupra activității Banque PSA și vânzările de autovehicule” ([48]).

(363) În plus, Comisia observă că toți producătorii au confirmat în observațiile acestora rolul semnificativ al unei bănci captive în finanțarea vânzărilor de automobile. Toyota subliniază că o bancă captivă permite ameliorarea fidelizării consumatorilor față de marcă cu aproximativ 15 % și că rata de penetrare este mai ridicată în segmentele care privesc modelele mici. Fiat consideră că băncile captive ale producătorilor constituie instrumente de vânzare și de marketing extrem de eficiente. Fiat aderă la observațiile întreprinderii Toyota cu privire la rolul acestora în ceea ce privește fidelizarea clienților și adaugă că acestea joacă, de asemenea, un rol important în susținerea procesului de vânzare, în special, prin înlocuirea instituțiilor financiare „clasice” care ar renunța la acest tip de împrumuturi. Prin urmare, Fiat consideră că garanția publică acordată BPF va avea un impact direct, imediat și extrem de negativ asupra concurenților grupului PSA.

(364) Dată fiind unanimitatea părților interesate în ceea ce privește rolul central al unei bănci captive în finanțarea vânzărilor producătorilor de automobile și efectul negativ semnificativ asupra concurenței care rezultă direct din acordarea garanției în beneficiul BPF, Comisia consideră că este confirmată relevanța măsurii care vizează limitarea posibilității ca BPF să utilizeze garanția publică pentru a spori în mod nejustificat capacitățile de finanțare în detrimentul băncilor captive ale concurenților săi care nu beneficiază de sprijin public.

(365) În scrisoarea de angajament din 23 iulie 2013, autoritățile franceze s-au angajat să aducă modificări, astfel cum sunt descrise în secțiunea 7.2 de mai sus, pentru a compensa denaturarea concurenței creată de garanția de stat pentru BPF.

([48]) Punctul 234 din observații.

(366) În scopul de a limita efectele de denaturare a concurenței pe care le-ar atrage după sine garanția, dar oferind, în același timp, o anumită flexibilitate pentru BPF pentru a face față evoluțiilor posibile ale pieței, angajamentul propus ia forma unei remunerații suplimentare a garanției în funcție de rata de penetrare a BPF. Principiul angajamentului este următorul: o creștere a remunerației garanției este prevăzută atunci când BPF depășește o rată de penetrare minimă stabilită la [2629]* % pentru agregatul G10. Comisia subliniază, pe de o parte, că perimetrul agregatului (Germania, Austria, Belgia, Italia, Spania, Țările de Jos, Portugalia, Elveția, Franța, Marea Britanie) pare a fi cel mai reprezentativ, dintre indicatorii disponibili, de pe piața europeană ([49]). În plus, un astfel de mecanism pare adecvat pentru a respecta principiul măsurilor compensatorii (care vizează limitarea oricărei denaturări a concurenței), asigurând, în același timp, restabilirea viabilității. Într-adevăr, asociind o creștere a ratei de penetrare unei creșteri a remunerației garanției, capacitatea BPF de a oferi condiții de finanțare deosebit de atractive datorită garanției va fi limitată la ceea ce este necesar pentru a-și asigura viabilitatea, limitând, în același timp, denaturările concurenței. Grupul nu va plăti o remunerație care depășește nivelul pe care îl poate finanța capitalul său existent deoarece va avea posibilitatea de a menține rata de penetrare la un nivel corespunzător unui anumit nivel de remunerare. Remunerația va crește proporțional cu rata de penetrare până va atinge 491 de puncte de bază (rata de piață estimată). Graficul 2 de mai jos ilustrează legătura dintre remunerația garanției și rata de penetrare a PSA (pentru cifrele exacte, a se vedea tabelul 17 de la considerentul 250 de mai sus).

Graficul 2

Relația dintre remunerația garanției (în puncte de bază) și rata de penetrare G10 (%)

[…]*

(367) Analiza impactului măsurii trebuie să ia în considerare, printre altele, rata de penetrare teoretică pe care PSA ar fi putut să o obțină în absența ajutorului (denumită în continuare „rata de penetrare contrafactuală"). Într-adevăr, Comisia subliniază că, în absența garanției de stat, diminuarea ratingului BPF și reducerea capacității de finanțare a acestuia ar fi condus la o reducere corespunzătoare a producției de credite, care ar fi condus la o reducere cu [5-20]* % a vânzărilor în sectorul producției de automobile ([50]). Astfel, cifra de afaceri a sectorului automobilelor din cadrul PSA, realizată datorită finanțărilor băncii captive, s-ar ridica, potrivit autorităților franceze, la [6 000-7 000]* de milioane EUR în absența ajutorului și la [35 000-40 000]* de milioane EUR în prezența ajutorului (ținând cont de o diminuare previzibilă de aproximativ [10-20] % din vânzări). Cifrele arată, prin urmare, că rata de penetrare teoretică a BPF ar fi fost de aproximativ [15-20]* %. Cu alte cuvinte, dacă BPF nu ar fi primit garanția de stat, capacitatea sa de finanțare ar fi fost redusă astfel încât să determine o diminuare semnificativă a ratei sale de penetrare. În plus, ar fi avut loc, în paralel, o scădere a volumelor vândute, având în vedere rolul central al băncilor captive pentru vânzările de automobile. Potrivit autorităților franceze, o astfel de scădere nu ar permite restabilirea viabilității și ar antrena grupul PSA într-un cerc vicios de reduceri repetate ale ratingului său și ale ratingului BPF, generând, astfel, pierderi suplimentare pentru grup.

(368) Rata de penetrare contrafactuală permite cuantificarea orientativă a limitei inferioare care trebuie luată în considerare pentru calcularea măsurii compensatorii. Minimul ar trebui să se situeze la un nivel superior ratei teoretice estimate la [15-20]* %. Rata de penetrare minimă ar trebui să se situeze, de asemenea, la un nivel inferior ratei de penetrare actuale ([29-31]* % pentru G10 în 2012). Într-adevăr, orice măsură compensatorie are scopul de a minimiza impactul unui ajutor de stat asupra concurenților întreprinderii beneficiare. Or, garanția de stat permite deja BPF să își mențină nivelul actual al ratei de penetrare (după cum demonstrează rata de penetrare contrafactuală). Astfel, orice măsură compensatorie care ia forma unei remunerații suplimentare ar trebui să se aplice deja ratei de penetrare actuale.

(369) Astfel, ținând cont de rata de penetrare de [29-31]* %, de limita inferioară de [1520]* % descrisă mai sus, de evoluțiile probabile ascendente descrise de autoritățile franceze și de importanța rolului de finanțare al băncilor captive pentru activitatea de vânzare de automobile, angajamentul de a mări remunerația garanției de stat începând de la [26-29]* % ([51]) este considerat ca fiind o măsură adecvată, de natură să limiteze denaturările concurenței. Într-adevăr, având în vedere rata de penetrare actuală, angajamentul semnifică faptul că BPF ar trebui

([49]) Indicatorul G5, inclus în indicatorul G10, acoperă deja, astfel cum s-a menționat la considerentul 361 de mai sus, […]* % din finanțările acordate de BPF.

([50]) Nota autorităților franceze din 7 decembrie 2012: scenariu contrafactual – impacturi preliminare asupra grupului PSA.

([51]) De asemenea, trebuie menționat că rata de penetrare de [26-29]* % este mult inferioară celei propuse inițial de autoritățile franceze în prima prezentare a măsurii compensatorii, și anume, 33,4 %, astfel cum este indicat în tabelul 7 de la considerentul 102.

să mărească deja remunerația garanției cu aproximativ [40-50]* de puncte de bază (ceea ce înseamnă că garanția de stat ar fi remunerată la aproximativ [300310]* puncte de bază în loc de 260 de puncte de bază prevăzute în protocolul inițial încheiat cu statul). În cazul în care BPF dorește să mărească rata de penetrare, remunerația va crește în proporțiile prevăzute în tabelul 17 de la considerentul 250 de mai sus ([52]). În cazul în care rata de penetrare scade, remunerația suplimentară va scădea în același mod ([53]). Astfel, angajamentul antrenează o creștere imediată a costului garanției pentru BPF, cost care va crește pe măsură ce PSA va mări ponderea vehiculelor finanțate de BPF din vânzările sale totale.

(370) Prin urmare, Comisia consideră că măsura compensează denaturările excesive ale concurenței, în sensul punctelor 38-40 din orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior.

(371) În cele din urmă, în pofida supracapacității structurale cu care pare să se confrunte sectorul european al automobilelor, Comisia este de părere că o reducere suplimentară a capacității de producție a grupului PSA nu ar constitui soluția cea mai potrivită în cazul de față:

(a) pe de o parte, astfel cum se menționează la considerentul 49 de mai sus, întreprinderea a efectuat deja eforturi structurale semnificative pe siturile sale din Aulnay și din Rennes;

(b) pe de altă parte, astfel cum se explică la considerentul 315 de mai sus, în cazul în care, în viitor, vor fi necesare noi eforturi de restructurare, este preferabil să se lase grupului PSA o marjă de manevră strategică în alegerea mijloacelor care trebuie puse în aplicare pentru a-și stabiliza situația economică, o reducere suplimentară a capacității nefiind decât unul dintre mijloacele necesare pentru a atinge acest obiectiv.

8.5.3. ANGAJAMENT PRIVIND MARJA FINANȚĂRILOR ACORDATE DISTRIBUITORILOR

(372) Comisia menționează, de asemenea, că autoritățile franceze și-au luat angajamentul că PSA nu va diminua marja comercială medie anuală a finanțărilor acordate distribuitorilor din rețeaua sa sub marja comercială medie anuală constatată pe ultimele douăsprezece luni, la 30 iunie 2013, pentru întreaga durată a punerii în aplicare a planului de restructurare.

(373) Comisia consideră că angajamentul nu va reduce caracterul obligatoriu al limitării ratei de penetrare a BPF. Într-adevăr, menținând marja comercială medie în cazul distribuitorilor la nivelul care prevala în absența ajutorului, BPF nu va putea utiliza garanția pentru a continua o politică comercială agresivă față de distribuitori.

8.5.4. TRANSFORMAREA SUBVENȚIILOR PLANIFICATE INIȚIAL PENTRU REALIZAREA PROIECTULUI „50CO_2CARS” ÎN AVANSURI RAMBURSABILE

(374) Pentru ca mijloacele puse în aplicare de autoritățile publice în vederea menținerii competențelor tehnologice ale producătorului aflat în dificultate să fie proporționale, Comisia consideră că este necesar ca:

(a) activitățile de C&D realizate în cadrul planului de restructurare să nu fie la un nivel care prezintă un risc de „secare” evocat de Comisie la considerentul 243 din decizia de inițiere;

(b) în momentul în care situația financiară se ameliorează, o parte semnificativă din fondurile publice puse la dispoziția producătorului pentru a-și menține nivelul de competență la „frontiera tehnologică” să fie restituită autorității care acordă ajutorul în cazul reușitei proiectului de C&D și al restabilirii viabilității.

(375) Prin urmare, în ceea ce privește primul aspect, Comisia trebuie să verifice dacă, în cazul realizării proiectului „50CO_2Cars”, stimulentele dinamice ale celorlalți producători de automobile pentru a-și continua eforturile de C&D în materie de hibridizare ar fi reduse semnificativ (sau total). Or, din observațiile GM reiese că, deși sumele din fonduri publice care ar fi acordate pentru realizarea proiectului „50CO_2Cars” nu sunt neglijabile pentru un proiect de C&D de dezvoltare a unui sistem de „hibridizare medie”, acestea nu ar fi, totuși, „semnificative” în ceea ce privește cheltuielile de C&D din întregul sector și, în orice caz, ar fi insuficiente pentru „a împiedica un producător concurent să își dezvolte propriul program de C&D în același domeniu” (a se vedea considerentul 184 de mai sus). La rândul său, Fiat confirmă, de asemenea, că progresul tehnologic permis de proiectul „50CO_2Cars”

([52]) De exemplu, dacă rata de penetrare atinge [30-40]* % (față de [29-31]* % în prezent), creșterea costului garanției va fi de [70-80]* de puncte de bază.

([53]) De exemplu, dacă rata de penetrare atinge [20-30]* % (față de [29-31]* % în prezent), creșterea costului garanției nu va mai fi decât de [20-30]* de puncte de bază.

nu va constitui o barieră la intrare de natură să descurajeze ceilalți producători (a se vedea considerentele 190 și 232 de mai sus). Pe baza acestor observații ale părților terțe, Comisia poate să concluzioneze, prin urmare, că riscul ca realizarea proiectului „50CO_2Cars" să producă un efect de „secare" poate fi înlăturat în cazul de față.

(376) În ceea ce privește cel de-al doilea aspect, Comisia face trimitere la măsura compensatorie propusă de autoritățile franceze în secțiunea 7.5 de mai sus, care vizează transformarea subvențiilor planificate inițial, în cuantum de 24,5 milioane EUR, în avansuri rambursabile de către ADEME, astfel încât, în cazul ameliorării situației financiare a grupului PSA, întreaga sumă plătită de stat pentru realizarea activităților de C&D sprijinite să îi fie restituită.

(377) În cele din urmă, Comisia este de părere că sprijinul public pentru realizarea proiectului „50CO_2Cars" în cadrul planului de restructurare nu este doar puțin probabil să reprezinte o amenințare majoră pentru stimulentele celorlalți producători pentru a-și continua eforturile de C&D (absența oricărui efect de „secare"), ci este, de asemenea, proporțional cu obiectivul de a restabili viabilitatea grupului PSA, în măsura în care autoritățile franceze s-au angajat ca, în cazul ameliorării situației financiare a grupului, sumele plătite de autoritățile publice pentru a sprijini realizarea proiectului de C&D să fie restituite integral, ca sume actualizate, autorității care acordă ajutorul (a se vedea considerentul 256 de mai sus).

8.5.5. ANGAJAMENTUL DE A NU EFECTUA ACHIZIȚII

(378) În sfârșit, Comisia menționează că autoritățile franceze s-au angajat ca PSA să nu achiziționeze participații în cadrul altor întreprinderi sau să efectueze vreo achiziție de active ale unor întreprinderi, pe durata planului său de restructurare, în condițiile descrise la considerentul 251 și următoarele, pentru sume mai mari de 100 de milioane EUR pe an. Prin derogare de la principiul general stabilit în considerentele 251 și 252 de mai sus, Faurecia și filialele acesteia vor putea efectua achiziții după autorizarea prealabilă a Comisiei, astfel cum se precizează la considerentul 253 de mai sus. În evaluarea sa, Comisia va aprecia drept pozitive achizițiile: (i) care contribuie, direct sau indirect, la restabilirea viabilității grupului PSA, având un impact pozitiv asupra rentabilității previzionale a grupului PSA; și (ii) care nu se sustrag obligației de limitare a efectelor ajutorului la strictul necesar pentru a îndeplini obiectivele din planul de restructurare a grupului PSA.

(379) Comisia consideră că măsura este necesară și adecvată pentru a compensa efectele de denaturare a concurenței generate de acordarea ajutorului.

8.5.6. NECESITATEA UNEI MĂSURI COMPENSATORII ÎN CEEA CE PRIVEȘTE FMEA

(380) Un terț anonim consideră că PSA ar trebui să își vândă participația la FMEA. Comisia menționează că observațiile terțului se referă la o plângere în curs de soluționare de către Comisie și nu fac obiectul prezentei proceduri. Prin urmare, nu este necesar să se răspundă la aceasta în cadrul prezentei decizii.

8.6. *AJUTOR LIMITAT LA MINIMUM: CONTRIBUȚIE REALĂ, CARE NU CONȚINE AJUTOR*

(381) Pentru ca ajutorul să poată fi aprobat, în conformitate cu punctele 43-45 din orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior, se recomandă ca valoarea și intensitatea ajutorului să fie limitate strict la valoarea minimă necesară pentru a permite restructurarea în funcție de disponibilitățile financiare ale întreprinderii, ale acționarilor acesteia sau ale grupului din care face parte. Beneficiarii ajutorului trebuie să contribuie substanțial la planul de restructurare cu resursele proprii, inclusiv prin vânzarea de active care nu sunt indispensabile supraviețuirii întreprinderii sau printr-o finanțare externă obținută în condițiile pieței.

(382) Astfel cum s-a arătat la considerentele 246 și 247 din decizia de inițiere a procedurii, Comisia reamintește că această condiție a compatibilității nu ridică îndoieli deosebite. Costurile restructurării, astfel cum au fost prezentate în notificarea autorităților franceze, se ridică la [1,3-1,8]* miliarde EUR. În vederea finanțării restructurării, grupul PSA a pus în aplicare un program de cesiune a unor active care a adus grupului un flux de numerar liber de 1,956 de miliarde EUR (2,050 de miliarde EUR în termeni de poziție financiară netă). Amintim că valoarea ajutorului se ridică la 571,9 milioane EUR.

(383) În plus, Comisia consideră că cerința privind limitarea strictă a ajutorului la valoarea minimă necesară pentru a permite realizarea restructurării este asigurată, de asemenea, prin angajamentul autorităților franceze de a nu efectua achiziții, în condițiile descrise la considerentul 251 și următoarele. Într-adevăr, Comisia consideră că angajamentul permite evitarea faptului ca grupul PSA să utilizeze orice resurse financiare disponibile în alte scopuri decât pentru restabilirea viabilității pe termen lung.

(384) În consecință, Comisia consideră că nu este necesară revizuirea evaluării realizate în decizia de inițiere a procedurii în ceea ce privește respectarea criteriilor enunțate la punctele 43-45 din orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior.

8.7. *PRINCIPIUL „PRIMA ȘI ULTIMA DATĂ"*

(385) În conformitate cu punctul 72 și următoarele din orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior, ajutorul de restructurare nu trebuie să fie acordat decât o singură dată într-o perioadă de zece ani.

(386) În notificarea din 12 martie 2013, autoritățile franceze au precizat că grupul PSA nu a beneficiat de ajutoare de restructurare în cursul ultimilor 10 ani.

(387) În consecință, principiul „prima și ultima dată" prevăzut în orientările privind salvarea și restructurarea menționate anterior este respectat.

9. **CONCLUZIE**

(388) Având în vedere angajamentele luate de autoritățile franceze, ajutorul poate fi declarat compatibil cu piața internă,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat pe care Franța intenționează să îl pună în aplicare în favoarea grupului PSA Peugeot Citroën SA, sub forma unei garanții de stat care acoperă emisiunile de obligațiuni ale Banque PSA Finances realizate până la 31 decembrie 2016 în limita a 7 miliarde EUR (pentru un echivalent-subvenție brut de 486 de milioane EUR), pe de o parte, și sub forma unor avansuri rambursabile de 85,9 milioane EUR pentru realizarea proiectului de C&D „50CO_2Cars", pe de altă parte, însumând o valoare totală a ajutorului de 571,9 milioane EUR, este compatibil cu piața internă.

În consecință, punerea în aplicare a ajutorului de stat este autorizată.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Franceze.

Adoptată la Bruxelles, 29 iulie 2013

Pentru Comisie
Joaquín ALMUNIA
Vicepreședinte

ANEXĂ

PUNEREA ÎN APLICARE ȘI EXPERTUL INDEPENDENT

1. NUMIREA UNUI EXPERT INDEPENDENT

(1) Autoritățile franceze se angajează ca grupul PSA să numească un expert independent pentru a verifica în detaliu aplicarea angajamentelor asumate în scrisoarea de angajament din 23 iulie 2013 („expertul independent") pe durata planului de restructurare, și anume, până la 31 decembrie 2015.

(2) Expertul independent trebuie să fie independent de grupul PSA. Conform funcțiilor sale, de exemplu ca bancă de investiție, consultant sau auditor, expertul independent trebuie să aibă competențele și cunoștințele necesare pentru îndeplinirea mandatului său și nu trebuie să se afle niciodată în situația unui conflict de interese. Expertul independent trebuie să fie remunerat de către grupul PSA într-un mod care să nu afecteze în niciun fel realizarea efectivă și independentă a misiunilor sale.

(3) Autoritățile franceze vor supune aprobării prealabile a Comisiei Europene, nu mai târziu de patru săptămâni de la data notificării autorităților franceze cu privire la decizia Comisiei în cazul SA.35611, cel puțin două persoane sau instituții pentru a fi numite ca expert independent.

(4) Propunerile autorităților franceze vor trebui să fie suficient de detaliate pentru a permite Comisiei Europene să se asigure că expertul independent îndeplinește condițiile stabilite în cadrul angajamentului. Propunerile vor trebui să cuprindă, în special, următoarele informații:

(a) un proiect redactat de mandat, care să descrie detaliat toți termenii și condițiile care îi permit expertului independent să își îndeplinească sarcinile care îi revin;

(b) un proiect de plan de lucru care să descrie detaliat modul în care expertul independent va propune să își îndeplinească sarcinile care îi revin.

(5) Comisia Europeană va putea să aprobe sau să respingă propunerile de expert independent și va putea să aprobe proiectul de mandat sub rezerva modificărilor pe care le va considera utile pentru a permite expertului independent să își îndeplinească sarcinile care îi revin. În cazul în care Comisia Europeană aprobă numai una dintre propunerile grupului PSA, acesta din urmă va numi persoana sau instituția în cauză în calitate de expert independent sau se va asigura ca persoana sau instituția în cauză să fie desemnată în temeiul proiectului de mandat aprobat de Comisia Europeană. În cazul în care Comisia aprobă mai multe nume, grupul PSA va avea libertatea de a decide pe care dintre persoanele sau instituțiile respective dorește să o desemneze în calitate de expert independent. Expertul independent va fi numit în termen de o săptămână de la data aprobării de către Comisie și în temeiul propunerii de mandat aprobată de către Comisie.

(6) În cazul în care toate propunerile autorităților franceze sunt respinse, autoritățile franceze se angajează ca grupul PSA să propună Comisiei Europene cel puțin două alte persoane sau instituții în conformitate cu condițiile și procedura stabilite în prezentul angajament și în termen de două săptămâni de la comunicarea, de către Comisia Europeană, a refuzului primei propuneri.

(7) În cazul în care Comisia respinge noile propuneri ale autorităților franceze, Comisia numește un expert independent pe care grupul PSA va trebui să îl angajeze, în conformitate cu proiectul de mandat aprobat de către Comisie.

2. SARCINILE ȘI OBLIGAȚIILE EXPERTULUI INDEPENDENT

(8) Expertul independent trebuie (i) să acorde asistență Comisiei Europene pentru a verifica dacă grupul PSA respectă obligațiile care îi revin conform scrisorii de angajament din 23 iulie 2013; și (ii) să își îndeplinească sarcinile, astfel cum sunt definite în scrisoarea de angajament din 23 iulie 2013 menționată. Expertul independent trebuie să își îndeplinească obligațiile în conformitate cu planul de lucru aprobat de către Comisia Europeană și modificat eventual cu acordul acesteia. Comisia Europeană poate, din proprie inițiativă sau la cererea expertului independent sau a grupului PSA, să dea instrucțiuni expertului independent.

(9) Misiunea expertului independent este de a garanta că toate obligațiile prezentate în scrisoarea de angajament din 23 iulie 2013 sunt respectate și puse în aplicare integral, precum și de a se asigura că grupul PSA pune în aplicare planul de restructurare notificat Comisiei Europene la 12 martie 2013.

(10) Expertul independent trebuie:

(a) să propună Comisiei Europene, în primul său raport, un plan de lucru detaliat care descrie modul în care va verifica conformitatea cu angajamentele din scrisoarea din 23 iulie 2013;

(b) să verifice dacă grupul PSA pune în aplicare corect și integral planul de restructurare, în special:

— dacă pune în aplicare angajamentele care fac obiectul scrisorii din 23 iulie 2013 și măsurile compensatorii descrise în scrisoarea de angajament din 23 iulie 2013;

— dacă pune în aplicare măsurile de viabilitate descrise la punctul 6 din scrisoarea de angajament din 23 iulie 2013;

(c) să se asigure că sunt respectate toate celelalte angajamente descrise în scrisoarea din 23 iulie 2013;

(d) să îndeplinească toate celelalte funcții care îi revin în temeiul angajamentelor din scrisoarea din 23 iulie 2013;

(e) să propună grupului PSA măsurile pe care le consideră utile în temeiul angajamentelor care fac obiectul scrisorii din 23 iulie 2013;

(f) să țină cont de evoluțiile în materie de reglementare care ar putea avea un impact asupra lichidității și solvabilității pentru a urmări evoluția principalilor indicatori financiari relevanți în raport cu proiecțiile planului de restructurare a grupului PSA;

(g) să prezinte un proiect de raport scris Comisiei Europene, autorităților franceze și grupului PSA în termen de 30 de zile de la încheierea fiecărui semestru. Comisia Europeană, autoritățile franceze și grupul PSA pot propune amendamente în termen de 5 zile lucrătoare. În termen de cinci zile lucrătoare de la primirea observațiilor, expertul independent trebuie să elaboreze un raport final, luând în considerare, în măsura în care este posibil și astfel cum consideră adecvat, observațiile primite. Expertul independent trebuie să transmită ulterior raportul său către Comisia Europeană și autoritățile franceze. Ulterior, acesta poate trimite raportul său grupului PSA. În niciun caz acesta nu poate trimite raportul său către autoritățile franceze sau grupul PSA înainte de a-l fi transmis Comisiei Europene. În cazul în care raportul final al expertului independent conține informații confidențiale în raport cu grupul PSA, expertul independent trebuie să îi prezinte o versiune neconfidențială.

În special, raportul trebuie să descrie demersurile întreprinse de către expertul independent pentru a-și îndeplini sarcinile și măsura în care sunt respectate, de către grupul PSA, obligațiile care îi revin în temeiul scrisorii de angajament. Acesta ar trebui să permită Comisiei Europene să verifice dacă grupul PSA este gestionat în conformitate cu cerințele din scrisoarea de angajament din 23 iulie 2013. În cazul în care este necesar, Comisia Europeană poate defini mai în detaliu ce dorește să conțină raportul.

Pe lângă rapoarte, expertul independent trebuie să prevină în mod responsabil Comisia, în scris, cu privire la orice bănuială de nerespectare a angajamentelor descrise în scrisoarea din 23 iulie 2013, trimițând, în paralel, grupului PSA o versiune neconfidențială a scrisorii sale.

3. OBLIGAȚIILE CARE ÎI REVIN GRUPULUI PSA

(11) Grupul PSA trebuie să ofere și să solicite de la consilierii săi să furnizeze, în conformitate cu normele privind secretul profesional, orice cooperare, asistență și informații pe care expertul independent ar putea, în mod rezonabil, să le solicite în vederea îndeplinirii sarcinilor sale, în temeiul mandatului. Expertul independent trebuie să aibă acces nerestricționat la toate informațiile, documentele sau arhivele și la toți directori sau angajații grupului PSA, necesare pentru îndeplinirea atribuțiilor sale. Grupul PSA trebuie să ofere, în sediul său, un birou expertului independent și orice angajat al grupului PSA trebuie să fie pregătit să se prezinte în fața expertului independent și să îi furnizeze informațiile necesare pentru îndeplinirea atribuțiilor sale.

(12) Sub rezerva unui acord al grupului PSA (care nu poate fi respins sau amânat fără motiv) și pe cheltuiala sa, expertul independent poate apela la consultanță de specialitate, îndeosebi în domeniul juridic sau al finanțării întreprinderilor, în cazul în care consideră că acest lucru este necesar pentru îndeplinirea sarcinilor care îi revin în temeiul scrisorii de angajament din 23 iulie 2013 și cu condiția ca respectivele costuri și alte cheltuieli adiacente să fie rezonabile. În cazul în care grupul PSA nu este de acord ca expertul independent să solicite consultanță, Comisia va fi în măsură să aprobe acest lucru după ascultarea grupului PSA. Numai expertul independent poate formula instrucțiuni pentru o astfel de asistență.

4. ÎNLOCUIREA, ELIBERAREA DIN FUNCȚIE ȘI NUMIREA UNUI NOU EXPERT INDEPENDENT

(13) În cazul în care expertul independent încetează să își exercite atribuțiile astfel cum sunt descrise în angajamentele din scrisoarea din 23 iulie 2013 sau din orice alt motiv, cum ar fi apariția unui conflict de interese în ceea ce privește expertul independent:

(a) Comisia poate, după audierea expertului independent, să solicite grupului PSA înlocuirea acestuia;

(b) grupul PSA poate, cu acordul Comisiei, să înlocuiască expertul independent.

(14) În cazul în care expertul independent este revocat din funcție în conformitate cu secțiunea 4 din prezenta anexă, acestuia i se poate solicita să continue a-și exercita atribuțiile până la numirea unui nou expert independent și până când îi furnizează acestuia toate informațiile relevante pe care le are la dispoziție. Noul expert independent este numit în conformitate cu procedura descrisă în secțiunea 1 din prezenta anexă.

(15) Sub rezerva punctului 13 din prezenta anexă, expertul independent nu poate înceta să își exercite atribuțiile decât după ce a fost eliberat din funcție de către Comisie, odată ce au fost îndeplinite toate obligațiile care îi revin. Cu toate acestea, Comisia poate, în orice moment, să solicite numirea unui nou expert independent în cazul în care aceasta constată ulterior că angajamentele care fac obiectul scrisorii din 23 iulie 2013 nu au fost respectate pe deplin.