II

(Actos no legislativos)

DECISIONES

DECISIÓN (UE) 2016/2068 DE LA COMISIÓN

de 29 de julio de 2013

relativa a la ayuda estatal SA.35611 (13/C) que Francia tiene previsto ejecutar en favor del grupo PSA Peugeot Citroën SA

[notificada con el número C(2013) 4971]

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo, y en particular su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ([1]), y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. **PROCEDIMIENTO**

(1) El 5 de noviembre de 2012, la Comisión recibió una denuncia de una empresa que desea conservar el anonimato (en lo sucesivo, «el denunciante anónimo»).

(2) Mediante Decisión de 11 de febrero de 2013 (en lo sucesivo, «Decisión de salvamento») la Comisión autorizó temporalmente, por razones de estabilidad financiera, la garantía por Francia de emisiones de obligaciones de Banque PSA Finance SA (en lo sucesivo, «BPF») por un importe nominal de 1 200 millones EUR. En este contexto, las autoridades francesas se han comprometido a notificar un plan de reestructuración del grupo PSA Peugeot Citroën SA (en lo sucesivo, «PSA» o «el grupo» o «el grupo PSA») y un plan de viabilidad de BPF en los seis meses siguientes a la Decisión de salvamento.

(3) Mediante carta de 12 de marzo de 2013, Francia notificó a la Comisión una ayuda de reestructuración a favor del grupo PSA.

(4) Mediante carta de 2 de mayo de 2013, la Comisión informó a Francia de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en lo sucesivo, «TFUE») con respecto a la ayuda notificada.

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

(5) La Decisión de la Comisión de incoar el procedimiento (en lo sucesivo, «Decisión de incoación») se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el 16 de mayo de 2013 ([2]). La Comisión invitó a las partes interesadas a presentar sus observaciones sobre la ayuda. El 3 de junio de 2013, la Comisión envió un cuestionario a los principales competidores de PSA.

(6) La Comisión recibió observaciones de cinco partes interesadas:

i) el grupo PSA, en su calidad de beneficiario de la ayuda, que presentó sus observaciones mediante carta de 13 de junio de 2013,

ii) una empresa que desea conservar el anonimato (en lo sucesivo, «el denunciante anónimo»), que presentó sus observaciones mediante carta de 14 de junio de 2013,

iii) los competidores Fiat, General Motors (en lo sucesivo, «GM») y Toyota, que presentaron sus observaciones por cartas de 17, 18 y 21 de junio de 2013.

(7) La Comisión envió dichas observaciones a Francia mediante sendas cartas de 19 y 21 de junio de 2013.

(8) Las autoridades francesas enviaron sus observaciones sobre la Decisión de incoación mediante carta de 3 de junio de 2013 y sus comentarios a las observaciones de los terceros interesados mediante carta de 28 de junio de 2013.

(9) A petición de la Comisión, las autoridades francesas presentaron información adicional el 1 y el 2 de julio de 2013.

(10) El 4 de julio de 2013, se celebró una conferencia telefónica entre los servicios de la Comisión, las autoridades francesas y el grupo PSA. Otras dos reuniones tuvieron lugar entre las mismas partes los días 11 y 12 de julio de 2013, así como una conferencia telefónica el 15 de julio de 2013. A raíz de estas reuniones, las autoridades francesas remitieron información por carta de 16 de julio de 2013, modificada por carta de 23 de julio de 2013.

2. **DESCRIPCIÓN**

2.1. *EL GRUPO PSA*

(11) El grupo PSA es una empresa que cotiza en el Euronext de París. En 2011, el grupo vendió más de 3,5 millones de vehículos y piezas de recambio en el mundo (el 42 % fuera de Europa). Comercialmente activo en 160 países, el grupo PSA posee 11 fábricas llamadas «terminales» (9 de las cuales están en la Unión Europea), en las que se montan los vehículos, así como 12 fábricas llamadas «mecánicas», especializadas en la producción de determinadas piezas. Las actividades del grupo se extienden también a la financiación del automóvil (BPF) y a los equipamientos del sector del automóvil (Faurecia). Hasta diciembre de 2012, PSA poseía también Gefco (actividades logísticas). El grupo PSA realizó un volumen de negocios (en lo sucesivo, «VN») de 55 400 millones EUR en 2012. La evolución del volumen de negocios del grupo en los últimos cinco años se presenta en el cuadro 1 siguiente:

Cuadro 1

Volumen de negocios del grupo PSA en millones EUR

	2008	2009	2010	2011	2012
Volumen de negocios	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

(12) BPF es un banco cautivo controlado al 100 % por PSA, que garantiza la financiación de las ventas de vehículos de las marcas Peugeot y Citroën, las existencias de vehículos y de piezas de recambio de las redes de distribución, y propone distintos modos de financiación a los clientes del grupo. BPF está presente en 23 países. Con una tasa de penetración media ([3]) del 29,8 % en 2012, BPF financia gran parte de la demanda de vehículos producidos por el grupo y contribuye, de manera determinante, a la financiación de su actividad comercial. En 2012, su saldo vivo era de entre 23 y 24 000 millones EUR. En 2011, su resultado neto ascendió a unos 354 millones EUR

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

([3]) El índice de penetración medio del 29,8 % oculta diferencias entre los índices de penetración de los distintos segmentos. En particular, es más elevado en los segmentos B y C, con índices superiores al 30 %, o incluso al 40 % en algunos países La actividad de financiación de la compra de vehículos parece, por tanto, primordial para estos segmentos.

(13) Faurecia es un fabricante de recambios de automóvil propiedad al 57,18 % de PSA a 31 de diciembre de 2012. Su actividad se orienta fundamentalmente hacia la fabricación de asientos de automóviles, sistemas de interiores, tecnologías de control de emisiones y exteriores de automóviles. En 2012, su volumen de negocios ascendió a unos 17 400 millones EUR

2.2. *LAS DIFICULTADES DEL GRUPO PSA*

(14) En 2012, el volumen de negocios del grupo se redujo en un 5,2 %, principalmente debido al bajo rendimiento de la división del automóvil (que disminuyó en un 10,3 %, hasta 38 300 millones EUR). El resultado operativo corriente del grupo registró una pérdida de 576 millones EUR, frente al resultado positivo de 1 093 millones EUR en 2011. Solo para la división del automóvil, las pérdidas operativas ascendieron a 1 500 millones EUR en 2012, frente a los 92 millones EUR en 2011.

(15) Las dificultades proceden tanto de factores específicos del mercado del automóvil, de los efectos de la degradación económica y financiera de la zona del euro como de las desventajas estructurales del grupo PSA.

2.2.1. PERSISTENCIA DE LA CONTRACCIÓN DEL MERCADO EUROPEO DEL AUTOMÓVIL DESDE 2007

(16) Desde 2007, el mercado europeo del automóvil se ha ido reduciendo de forma constante. Antes de 2007, el mercado europeo del automóvil representaba unos 18 millones de vehículos al año, frente a los 14 millones de unidades vendidas en 2012, es decir, una caída del 15 %.

(17) En este contexto, PSA, muy implantado en Europa (y especialmente en la Europa meridional) vio como bajaban sus ventas en un 6,1 % en este mercado, donde realiza el 58 % de sus ventas. La cuota de mercado del grupo PSA disminuyó hasta el 13,3 %, frente al 14,2 % de 2010.

(18) Ahora bien, el grupo PSA no compensa la contracción del mercado europeo con sus ventas fuera de Europa. En 2012, las ventas de vehículos particulares y utilitarios en el resto del mundo no fueron suficientes para compensar por si solas el menor rendimiento del grupo en el mercado europeo.

2.2.2. UNA ESTRUCTURACIÓN DE LA COMPETENCIA NADA FAVORABLE PARA LOS FABRICANTES GENERALISTAS

(19) Según las autoridades francesas, PSA compite con:

a) todos los demás generalistas: tanto los generalistas *premium* (Renault, Nissan, Opel, Toyota y Volkswagen) como los otros generalistas (Ford, Fiat, Škoda, Seat y Honda);

b) todos los especialistas (Audi, BMW, Mercedes, etc.) que tienen una tendencia creciente a desarrollar productos *premium* en el conjunto de los segmentos, invadiendo así el corazón del mercado de los generalistas;

c) fabricantes recientes, cada vez más eficaces, principalmente en los segmentos intermedios (Hyundai, Kia, etc.).

(20) En resumen, según las autoridades francesas, el mercado natural de los generalistas se vería atacado por «arriba», es decir, por los fabricantes especialistas de gama alta, que apuntan hacia nuevos segmentos (por ejemplo: Audi A1, etc.) y por «abajo», es decir, por fabricantes de gamas media/baja, en particular coreanos como Hyundai-Kia, que desean subir de nivel.

2.2.3. LAS DESVENTAJAS ESTRUCTURALES DEL GRUPO PSA

(21) Más de la mitad (el 53 % en 2011) de la producción de automóviles del grupo PSA se realiza en Europa occidental, donde el coste laboral es más elevado que en el resto del mundo. Ahora bien, este coste representa en total más del [20-30]* * % del precio de coste para PSA. Además, la parte fundamental del personal de investigación y desarrollo («I+D») y administrativo del grupo se encuentra en Francia, lo que implica elevados costes de personal.

* Información confidencial.

(22) El grupo también va a la zaga de sus competidores en el ámbito de la I+D, en particular en el ámbito de la normalización de los componentes.

(23) Por último, PSA padece un déficit de imagen y de notoriedad con respecto a los fabricantes alemanes *premium*.

(24) Las dificultades del grupo, y, en particular, de su división del automóvil, tienen repercusiones directas en BPF (y viceversa). En efecto, las dificultades del banco cautivo provienen fundamentalmente de dificultades del grupo, por el vínculo entre sus calificaciones financieras. La rebaja de la nota de PSA provoca la rebaja de la de BPF, lo que dificulta su acceso a los mercados para refinanciarse. Ahora bien, BPF es esencial para apoyar la actividad de la división del automóvil del grupo PSA. En 2012, por ejemplo, se hizo cargo de la financiación del 29,8 % de las ventas del fabricante y del 100 % de sus concesionarios europeos. La reducción significativa de las capacidades de financiación de BPF (y la correspondiente disminución de la concesión de préstamos) tienen, por tanto, un impacto negativo en la actividad de la división del automóvil. A través del mecanismo de calificación crediticia (*rating*), se entra en un círculo vicioso que implica una reducción adicional de las fuentes de financiación de BPF, que influirá a su vez en las ventas del grupo PSA mediante la restricción del crédito, y así sucesivamente.

2.3. *MEDIDAS DE AYUDA*

2.3.1. LA GARANTÍA ESTATAL SOBRE LAS EMISIONES DE OBLIGACIONES DE BPF

(25) A fin de permitirle poner en práctica su plan de reestructuración, el Gobierno francés ha decidido conceder al grupo PSA una garantía que cubra las emisiones en el mercado de bonos y obligaciones a largo plazo de BPF realizadas, como mínimo, en la fecha de la firma del acuerdo de garantía o de la autorización de la Comisión Europea y, a más tardar, el 31 de diciembre de 2016 (en lo sucesivo, «la garantía»). A este respecto, un acuerdo de garantía autónoma se firmará entre el Estado francés y el grupo PSA bajo condición suspensiva de la aprobación de la Comisión Europea en virtud de los artículos 107 y 108 del TFUE. Después de haber concluido un acuerdo inicial de garantía con carácter temporal correspondiente a un tramo de 1 200 millones EUR en principal, en aplicación de la Decisión de la Comisión de 11 de febrero de 2013 por la que se autoriza una ayuda de salvamento, las autoridades francesas se proponen celebrar, con el grupo PSA, un segundo acuerdo de garantía que cubra el tramo residual por un saldo vivo máximo de 5 800 millones EUR en principal.

(26) El artículo 85 de la Ley rectificativa de presupuestos generales para 2012, nº 2012-1510, de 29 de diciembre de 2012, autoriza al ministro de economía a conceder, a título oneroso, la garantía del Estado a los títulos de deuda emitidos por BPF entre el 1 de enero de 2013 y el 31 de diciembre de 2016. La garantía cubrirá nuevas emisiones en el mercado de bonos y obligaciones a largo plazo de BPF. De este modo, beneficiará a los títulos de deudas quirografarios emitidos por BPF después de la fecha de autorización de la aplicación de la garantía por la Comisión y, a más tardar, el 31 de diciembre de 2016. Estos títulos tendrán un vencimiento contractual máximo de 36 meses a partir de la fecha de su emisión.

(27) Las autoridades francesas precisan que la determinación del límite máximo de la garantía necesaria para el grupo PSA se basa en el análisis de la estructura actual del balance de BPF (y, en particular, de la estructura de financiación de BPF), así como en las previsiones 2013-2016 de las necesidades futuras de financiación, fijadas por las autoridades francesas basándose en las siguientes hipótesis:

a) un total de los saldos vivos, que se suponen prácticamente constantes, de aproximadamente 24 o 25 000 millones EUR que permitan mantener la financiación de las ventas de automóviles del grupo PSA;

b) un aumento de la titulización en la financiación de BPF, que compense parcialmente la reducción de los pagarés de empresas y certificados de depósito (impacto A-3/P-3);

c) la renovación de las líneas de financiación bancaria que han permitido a BPF confirmar 11 600 millones EUR de crédito bancario a medio plazo en enero de 2013, en particular el establecimiento de un nuevo crédito sindicado de 4 100 millones EUR con vencimiento a cinco años, la renovación de la mayoría de sus líneas bancarios bilaterales, la prolongación de una línea de crédito renovable de 1 200 millones EUR en principal, con un vencimiento ampliado hasta enero de 2016 y la ampliación simultánea de una línea de crédito de 1 800 millones EUR hasta diciembre de 2015 (véanse las precisiones en el considerando 31);

d) la utilización de depósitos a partir de 2013.

(28) Según las autoridades francesas, la remuneración de la garantía se estableció a precio de mercado en aplicación de los criterios de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y reestructuración de empresas en crisis ([4]) (en lo sucesivo «las Directrices de salvamento y reestructuración») y de la Comunicación de la Comisión sobre la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE (ahora artículos 107 y 108 del TFUE) a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía ([5]). Esta Comunicación establece que, cuando no exista una prima de garantía de referencia correspondiente en los mercados financieros, el coste financiero total del préstamo garantizado, incluidos los tipos de interés del préstamo y la prima de garantía, deberá compararse con el precio de mercado de un préstamo similar no garantizado.

(29) Las autoridades francesas alegan que para determinar el nivel de la remuneración del Estado, este quiso actuar en una lógica de *pari passu* con los bancos participantes en el *New Club Deal*, un acuerdo entre el BPF y sus bancos acreedores. Para ello, el coste del riesgo estimado por los bancos se basó en la remuneración total de las líneas de liquidez del *New Club Deal*, adaptada, en particular, para tener en cuenta las diferencias entre una aportación de liquidez y una garantía. La remuneración de la garantía estatal se fijó en 260 puntos básicos.

(30) BPF emitió bonos en su propio nombre, para los que existe un mercado secundario. El cuadro 2 ilustra los rendimientos medianos de los bonos existentes de BPF con un vencimiento próximo a los tres años durante el mes que precedió el anuncio por la prensa de la medida de apoyo al grupo ([6]). El rendimiento de una hipotética obligación con un vencimiento de exactamente tres años fue interpolado sobre la base de los rendimientos de las obligaciones de BPF con el vencimiento más próximo a los tres años en cada fecha determinada. Por último, el cuadro 2 presenta también los niveles de rendimiento de las obligaciones estatales con vencimiento a tres años.

Cuadro 2

Rendimiento en el mercado secundario

(%)

	A 16.10.2012	Mediana 16.9-16.10
Obligación vencimiento 25.9.2015	5,04	5,52
Obligación vencimiento 24.6.2015	4,84	5,57
Obligación vencimiento 25.2.2016	5,37	6,23
Obligación hipotética a 3 años (rendimientos interpolados)	5,09	5,54
Obligación asimilable del Tesoro a 3 años	0,34	0,39

(31) A finales de diciembre de 2012, BPF negoció nuevos créditos con un conjunto de bancos, que accedieron a concederle:

a) liquidez mediante préstamos a largo plazo por un importe de 4 000 millones EUR (en lo sucesivo, «el *New Club Deal*»);

b) líneas de crédito bilaterales por un importe de 4 600 millones EUR;

c) una extensión de dos líneas de «reserva» (no está previsto que se utilicen) por un importe de 3 000 millones EUR.

El compromiso total de estos bancos asciende, por tanto, a 11 600 millones EUR. Según la información facilitada por Francia, el recurso a las líneas de crédito del *New Club Deal* estaría condicionado por la adopción de la medida de apoyo estatal ([7]).

([4]) DO C 244 de 1.10.2004, p. 2.
([5]) DO C 155 de 20.6.2008, p. 10.
([6]) La prensa informó de la intención del Estado de aplicar la medida el 17 de octubre de 2012.
([7]) Según los ejemplos de *Term sheet* presentados por Francia el 7 de enero de 2013: «Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan (aprobación del plan en la Ley de Presupuestos generales)».

(32) El 25 de marzo de 2013, BPF realizó una emisión de bonos avalada por la garantía del Estado por un importe de 1 200 millones EUR. Este bono, con un cupón del 0,625 %, tiene un rendimiento del 0,664 %, es decir, un diferencial de 24 puntos básicos con respecto a la obligación asimilable del Tesoro (OAT, en sus siglas en francés) a tres años.

(33) La Comisión cuantificó el elemento de ayuda en el considerando 51 de la Decisión de salvamento dentro de una horquilla que va de 91,8 millones EUR hasta el importe nominal de las obligaciones emitidas de 1 200 millones EUR. Las autoridades francesas indican que, sobre la base de la metodología utilizada en la Decisión de salvamento, los resultados obtenidos en cuanto al elemento de ayuda contenido en la medida son:

Cuadro 3

Cálculo del elemento de ayuda en obligaciones garantizadas

Datos interpolados a 3 años *Spread* de 24 puntos básicos sobre el Estado	Cotización al contado	Mediana de las obligaciones	
	16.10.2012	12.7-16.10	16.9-16.10
OAT a 3 años	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Spread sobre el Estado tras garantía	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Tipo de interés BPSA tras garantía (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Coste de la garantía (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Coste total estimado de las emisiones garantizadas (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Rendimiento mercado secundario BPSA interpolado a 3 años	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Importe de la ayuda estatal inducido (millones EUR)	401	429	486

(Fuente: BNP Paribas Global Markets, DataStream)

(34) Las autoridades francesas consideran que la Comisión elige un período de referencia particularmente desfavorable en el historial de los rendimientos de las emisiones de BPF. El período que va del 12 de julio al 16 de octubre de 2012, es decir, a partir de la fecha en que se conocieron las dificultades del grupo PSA con el anuncio de un plan de reorganización, constituiría según las autoridades francesas, una mejor estimación del rendimiento de las obligaciones.

2.3.2. LA AYUDA AL PROYECTO «50CO_2CARS»

(35) La financiación pública que Francia tiene previsto conceder al proyecto «50CO_2Cars» se inscribe en el marco del programa «inversiones de futuro» creado por la Ley rectificativa de Presupuestos generales nº 2010-237 de 9 de marzo de 2010. La Agencia para el Medio Ambiente y el control de la energía (en lo sucesivo, «ADEME») es uno de los operadores ([8]) a los que el Estado encargó la gestión de los créditos asignados a las inversiones de futuro. El presupuesto total a disposición de ADEME es de 26 500 millones EUR.

(36) En las inversiones de futuro, el proyecto «50CO_2Cars» se inscribe en el marco de la acción «Vehículos del futuro», que pretende experimentar y fomentar tecnologías y organizaciones que consuman menos energía y emitan menos gases de efecto invernadero. En el marco de esta acción, se han seleccionado diferentes componentes tecnológicos en dos convocatorias de manifestaciones de interés (en lo sucesivo, «AMI»):

a) La nueva familia de motores diésel de muy alta eficiencia energética y la caja de cambios DCT (transmisión de doble embrague) fueron seleccionados en el marco del AMI «Grupo motopropulsor y auxiliares de los vehículos de motor térmico» (en lo sucesivo, «AMI n.º 1»)

([8]) Véase la lista de dichos operadores tal como figura en el artículo 8 de la Ley nº 2010-237, citada anteriormente, y el decreto nº 2010-442 de 3 de mayo de 2010.

b) La tecnología de hibridación eléctrica fue seleccionada en el marco del AMI «Grupo motopropulsor, auxiliares y sistemas de almacenamiento de energía reversible para vehículos eléctricos e híbridos» (en lo sucesivo, «AMI n.º 2»).

(37) La acción «Vehículos del futuro» se enmarca, en particular, en el régimen de ayudas SA. 32466 (2011/X) ([9]) y está exenta de notificación, en virtud del Reglamento General de Exención por Categorías ([10]) (en lo sucesivo, «RGEC»).

(38) Las autoridades francesas facilitaron los detalles y la forma de la financiación pública que recibirá cada uno de los socios incluidos en el proyecto. Salvo para PSA, que dirige el proyecto, los importes de financiación pública en juego para la realización del proyecto «50CO_2Cars» son inferiores a los umbrales de notificación individual establecidos en el artículo 6, apartado 1, letra e), del RGEC para todos los demás socios (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON, e IC2MP). Siempre que constituyan ayudas estatales a efectos del artículo 107 del TFUE ([11]), estas financiaciones públicas ya están incluidas en el régimen declarado exento SA. 32466 (2011/X), citado anteriormente.

(39) En cambio, de conformidad con su artículo 1, apartado 6, letra c), el RGEC no se aplica a las ayudas a las empresas en crisis, definición a la que responde totalmente el grupo PSA desde, al menos, el 17 de octubre de 2012, fecha en que las autoridades francesas anunciaron su intención de conceder una garantía al grupo PSA. Por lo tanto, la ayuda que el Estado tiene previsto conceder a PSA para apoyar el proyecto «50CO_2Cars» no puede acogerse al régimen de ayudas SA 32466 (2011/X), ni ser objeto de una notificación individual sobre la base del Marco comunitario sobre ayudas estatales de investigación y desarrollo e innovación ([12]) (en lo sucesivo, «el Marco I+D+i») ([13]).

(40) En aras de la simplificación administrativa, los costes de las actividades de PSA en el marco del proyecto «50CO_2Cars» fueron clasificados de la misma forma que los de los demás socios, es decir, utilizando las categorías establecidas en el RGEC (que coinciden con las del Marco I+D+i).

(41) PSA realizará, por tanto, actividades calificadas ([14]) como investigación fundamental (en lo sucesivo, «IF»), investigación industrial («II») y desarrollo experimental (en lo sucesivo, «DE») con unos costes subvencionables recogidos en el siguiente cuadro 4:

Cuadro 4

Costes del proyecto 50CO_2Cars por tipos de actividad de I+D (en miles EUR)

Gastos	Totales	Subvencionables ([1])	IF	II	DE
AMI n.º 1	[260-330]*	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
AMI n.º 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]) Los costes del proyecto «50CO_2Cars» se asignaron a las categorías de I + D definidas en el artículo 31, apartado 5, del RGEC (que corresponde a las categorías del punto 5.1.4 del Marco I + D + i).

(42) De un importe total de 85,9 millones EUR, las ayudas que el Estado tiene previsto ejecutar en favor del grupo PSA en esta parte del plan de reestructuración se harán en forma de subvenciones (24,5 millones EUR) y de anticipos reembolsables (61,4 millones EUR). En términos de intensidad, corresponden a un índice de cobertura del 100 % de los costes subvencionables de IF, del 30 % para las actividades de II y del 25 % para las actividades de DE.

([9]) DO C 78 de 11.3.2011, p. 33.
([10]) Reglamento (CE) nº 800/2008 de la Comisión, de 6 de agosto de 2008, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda compatibles con el mercado común en aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado (Reglamento General de Exención por Categorías) (DO L 214 de 9.8.2008, p. 3).
([11]) Sobre este punto, la Comisión recuerda, en particular, que la financiación pública de las actividades (no económicas) de investigación independiente de los organismos de investigación no incluye elementos de ayuda estatal.
([12]) DO C 323 de 30.12.2006, p. 1.
([13]) Véase, en particular, el punto 2.1, último párrafo, del Marco I+D+i: «Se excluyen del ámbito del presente Marco las ayudas de investigación y desarrollo e innovación concedidas a empresas en crisis a tenor de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y reestructuración de empresas en crisis.».
([14]) Con arreglo a las definiciones del artículo 30, apartados 1, 2 y 3, del RGEC (que coinciden con las definiciones del punto 2.2, letras e), f) y g) del Marco I+D+i)

(43) Por lo que se refiere más concretamente a los anticipos reembolsables, su actualización se hará al tipo de referencia en vigor en enero de 2012, fecha en que se decidió conceder la ayuda: el 3,07 % para Francia. Serán reembolsados por PSA con arreglo a modalidades distintas para cada uno de los AMI.

(44) Para la parte del proyecto relativa al AMI n.º 1, tres configuraciones de hibridación son posibles y evaluadas en paralelo: mediante la caja de cambios eDCT, la fachada accesoria del motor y la fachada accesoria con rueda libre. El sistema de reembolso, que dependerá al final de la configuración seleccionada en una de las etapas del proyecto, adoptará una de las formas siguientes:

a) Si se opta por una hibridación mediante la caja de cambios eDCT, el reembolso se basará en dos unidades:

— [10-20]* EUR por cada motor diésel de potencias 40/50 kW y 70 kW producido a partir de la unidad [500 000-600 000]*, por lo que esta parte del anticipo se reembolsará en su totalidad en cuatro años, en valor actualizado, sobre la base de la hipótesis de producción nominal. Tras la devolución del 100 % del importe actualizado, el grupo PSA seguirá pagando un importe reducido de [3-6] EUR por motor producido durante [1-3]* años.

— [30-40]* EUR por cada caja de cambios eDCT producida a partir de la unidad [500 000-600 000]*, por lo que esta parte del anticipo se reembolsará en su totalidad en cinco años, en valor actualizado, sobre la base de la hipótesis de producción nominal. Tras la devolución del 100 % del importe actualizado, el grupo PSA seguirá pagando un importe reducido de [5-10]* EUR por caja de cambios eDCT producida.

b) Si se opta por la hibridación mediante la fachada accesoria, el reembolso tendrá como única unidad el motor diésel de potencias 40/50 kW y 70 kW, para el que PSA abonará [10-20]* EUR por cada unidad producida a partir de la [500 000-600 000]* hasta la completa devolución del importe actualizado (aproximadamente [0-5]* años en la hipótesis nominal) y [5-10]* EUR por unidad.

c) Si se opta por una fachada accesoria con rueda libre, el reembolso se calculará también basándose en la unidad del motor diésel de potencias 40/50 kW y 70 kW: PSA abonará [20-30]* EUR por cada unidad producida a partir de la [500 000-600 000]* hasta la completa devolución del importe actualizado (aproximadamente [0-5]* años en la hipótesis de producción nominal) y luego [5-10]* EUR por unidad.

(45) Para la parte del proyecto relativa al AMI n.º 2, el reembolso se basará en la unidad del grupo motopropulsor eléctrico: PSA abonará [20-30]* EUR por cada unidad producida a partir de la [500 000-600 000]* hasta la completa devolución del importe actualizado (aproximadamente [5-10]* años en la hipótesis de producción nominal) y luego [5-10]* EUR por unidad.

(46) Las autoridades francesas consideran que estas modalidades son tales que el anticipo se reembolsará en valor actualizado con un hipotético resultado positivo para el proyecto basado en opciones prudentes y razonables y que, en caso de fracaso parcial, el reembolso será proporcional al grado de éxito alcanzado.

2.4. *EL PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DEL GRUPO PSA*

(47) El plan de reestructuración es consecuencia de las medidas de reducción de costes presentadas el 26 de octubre de 2011 (reducción de 800 millones EUR, con la supresión de 2 500 puestos de trabajo en Europa) y el 15 de febrero de 2012 (medidas complementarias por un importe de 200 millones EUR).

(48) El plan de reestructuración consta de tres tipos de medidas: reestructuración industrial, reducción de la estructura administrativa del grupo y realización del proyecto de I+D «50CO_2Cars». Aunque el grupo PSA es un grupo establecido en muchos países del mundo, las medidas de reestructuración se refieren esencialmente a Francia, que concentra la mayor parte de los medios de producción del grupo.

2.4.1. LAS MEDIDAS DE REESTRUCTURACIÓN DEL DISPOSITIVO DE PRODUCCIÓN INDUSTRIAL

(49) Las principales medidas se refieren a plantas situadas en Francia: el cierre de la fábrica de Aulnay y la reducción significativa de la capacidad de la fábrica de Rennes, que conllevarán la pérdida de 4 400 empleos. Estas dos medidas se inscriben en el marco general de una optimización de los centros de producción de PSA.

(50) Por su posicionamiento histórico en el segmento de los vehículos utilitarios polivalentes (en lo sucesivo, «segmento B»), PSA dispone de una importante capacidad de producción en dicho segmento: en Francia (Aulnay, Poissy, y Mulhouse), España (Madrid) y Eslovaquia (Trnava). A pesar de las medidas de adaptación llevadas a cabo desde principios de la década del 2000 [cierre de Ryton (Reino Unido) en 2006 y reducción de la capacidad de Aulnay en 2008], su capacidad de producción sigue siendo excedentaria en el segmento B. El cierre de Aulnay desembocará en una reducción de la producción de 155 000 vehículos/año de los modelos 208, C3, DS3, respecto a la organización creada en 2012, lo que corresponderá a una reducción de capacidad máxima de 232 000 vehículos/año, y a una concentración de la producción del segmento B en las plantas de Poissy, Mulhouse y Trnava. Según las autoridades francesas, esta medida traerá consigo una reducción duradera de la capacidad en el segmento B, así como un ahorro considerable de gastos fijos para el grupo (estimado en [100-200]* millones EUR por año).

(51) La planta de Rennes se dedica en la actualidad a la producción de vehículos de los segmentos D y E ([15]). Se enfrenta a la baja continua de la demanda, en particular para las berlinas del segmento D. El paso de 2,5 equipos a 2, la supresión de un equipo de noche y de una minilínea de producción permitirán, según las autoridades francesas, limitar la producción solo a los Peugeot 508 (berlina y familiar) y C5 (berlina y familiar).

(52) La actividad I+D también se revisará a la baja (10 %) y los equipos se limitarán a ayudar a la planta (supresión de las tareas de desarrollo que benefician a la actividad general del grupo).

(53) PSA espera así mejorar la eficacia de su dispositivo europeo, en particular, gracias a una mejor utilización de la capacidad instalada y una mayor especialización de las plantas, que solo producirán uno o dos segmentos. El reto de esta reorganización es disminuir en aproximadamente [200-300]* a [200-300]* EUR el coste medio de cada vehículo.

2.4.2. MEDIDAS RELATIVAS A LA ESTRUCTURA ADMINISTRATIVA DEL GRUPO PSA

(54) El grupo PSA está considerando una reorganización de sus servicios administrativos y de todas sus direcciones. Esta reorganización implicará la supresión de 3 586 puestos de trabajo en total.

(55) En paralelo, y gracias a las medidas de reestructuración, PSA ha anunciado un plan de ahorro de 1 000 millones EUR, que afecta a la vez a las compras (400 millones EUR) y los gastos fijos (600 millones EUR); se realizará una serie de acciones en torno a las actividades industriales, la I+D y los gastos generales, en particular gracias a la alianza con GM.

2.4.3. EL PROYECTO DE I+D «50CO_2CARS»

(56) En el marco de su reestructuración industrial, el grupo PSA está considerando también el desarrollo de nuevas tecnologías híbridas que contribuirían, según las autoridades francesas, al restablecimiento de la viabilidad. En efecto, en caso de éxito, este proyecto de I+D permitiría al grupo PSA controlar la producción a gran escala de vehículos diésel híbridos en el segmento B (con un peso comprendido entre 900 kg y 1,3 tonelada) y, de este modo, diversificar su producción en un segmento de actividad rentable. Los consumidores europeos prefieren generalmente los motores diésel pero, posteriormente, podrían adaptarse los componentes principales ([16]) del sistema híbrido a bases de motores de gasolina de una potencia equivalente, que podrían producirse a escala mundial.

(57) Este proyecto de I+D, denominado «50CO_2Cars» apunta a crear y producir un grupo motopropulsor híbrido (no recargable) destinado al segmento B, que permitirá limitar, a medio plazo, a 50 gramos por kilómetro las emisiones de CO_2 (en lo sucesivo, «g CO_2/km») de dichos vehículos y, por extensión, las de los vehículos familiares (segmento C) en alrededor de 65 g de CO_2/km. El proyecto tiene por objeto poner esta tecnología al alcance de la mayoría.

([15]) Los segmentos D y E corresponden a vehículos de tipo «familiar», «de carretera», «polivalente» y «todo terreno», cuyas dimensiones varían en Europa entre 4,40 y 5 metros de promedio. Los Peugeot 508 Berlina, 508 SW, 807, 4007 y los Citroën C5 Berlina, C5 familiar, DS5, C8, C-Crosser y C6 forman parte de este segmento.

([16]) La batería, el motor eléctrico de potencia y su electrónica de control, así como el convertidor de tensión permiten disponer de una red bitensión.

(58) Técnicamente, el proyecto reunirá una nueva familia de motores diésel de alta eficiencia energética, una caja de cambios de doble embrague motorizada compatible con la hibridación («DCT») y una tecnología de hibridación eléctrica de bajo coste.

(59) PSA liderará el consorcio de I+D constituido para llevar a cabo el proyecto «50CO_2Cars».

(60) Este consorcio reunirá también socios industriales y académicos: cinco grandes empresas (Delphi, Mann & Hummel, Valeo y Rhodia), una PYME (CTI), una asociación (IRMA) y cuatro organismos de investigación (IFPEN, LACCO, IRCELYON y IC2MP).

2.4.4. PLAN DE NEGOCIOS DEL GRUPO PSA

(61) El plan de negocios del grupo PSA abarca el período 2013-2017. Las autoridades francesas han precisado que el resultado operativo corriente del grupo, según el escenario medio, será positivo ya en 2014 con [1 200-2 000]* millones EUR, lo que representa el [1-5]* % del volumen de negocios. La mejora de la viabilidad se deberá principalmente a medidas internas contenidas en el plan de reestructuración. Se basa, por una parte, en una reducción importante de los costes de producción y una mejora de la tesorería y, por otra parte, en una hipótesis de replanteamiento geográfico de las actividades del grupo PSA. El objetivo es llegar en 2015 a que el 50 % de las ventas del grupo se lleven a cabo fuera de la Unión Europea, lo que permitiría beneficiarse de los potenciales de crecimiento en esas partes del mundo (en particular, China, Brasil, etc.).

(62) Las autoridades francesas han presentado el plan de negocios del grupo PSA hasta 2017. El plan se basa en hipótesis relativas al tamaño del mercado europeo y de las cuotas de mercado de PSA. Estas hipótesis reflejan las estimaciones facilitadas por el instituto IHS Global Insight.

(63) En lo que respecta a las dimensiones del mercado europeo, las autoridades francesas esperan un descenso del 2,2 % en 2013, pero debería registrarse un crecimiento anual del 6 % en 2014 y 2015, seguido por un crecimiento anual del 3 % en 2016 y 2017. Las cuotas de mercado de PSA alcanzarían un [12-15]* % en 2013, un [13-16]* % en 2014 y un [11-15]* % en 2015, 2016 y 2017.

(64) El plan de negocios se plantea varios escenarios. En el escenario «medio», el resultado operativo corriente del grupo PSA sería positivo ya en 2014 con [1 200-2 000]* millones EUR, lo que representa el [1-5]* % del volumen de negocios del grupo. Alcanzaría [3 000-3 800] millones EUR en 2017, lo que representa el [2-6]* % del volumen de negocios de PSA. Según las autoridades francesas, semejante nivel de rentabilidad permitiría al grupo PSA beneficiarse de una calificación suficiente para garantizar su refinanciación de forma autónoma en los mercados. Una mejor calificación del grupo se reflejaría automáticamente en la de BPF.

(65) También se han elaborado escenarios alternativos. En un escenario «desfavorable», las ventas del grupo PSA se reducirían (con respecto al escenario medio) en 100 000 vehículos adicionales por año en Europa a partir de 2013. En un escenario «favorable», las ventas europeas del grupo PSA tendrían al contrario un crecimiento del orden de 100 000 vehículos por año a partir de 2013. De acuerdo con el plan de negocios presentado, el resultado operativo corriente del grupo PSA en su conjunto, incluso con el escenario desfavorable, sería positivo a partir de 2014 (del orden del [1-5]* % del volumen de negocios), y alcanzaría el [2-6]* % en 2017. Sin embargo, se debe observar que las previsiones del grupo PSA apuntan a un fuerte crecimiento del volumen de negocios fuera de Europa, es decir, en unos mercados en crecimiento. Esta hipótesis explica que, a pesar de las previsiones pesimistas respecto al mercado europeo, el grupo PSA prevea un crecimiento de sus ventas: su objetivo es realizar el 50 % de sus ventas fuera de Europa en 2015.

(66) Por lo que respecta a la evolución de la capacidad de producción del grupo PSA, las autoridades francesas han presentado dos cuadros con los índices de utilización Harbour ([17]) de cada fábrica, antes y después de la reestructuración del grupo. Excepto para Poissy, dichos índices se mantienen iguales. Las autoridades francesas han precisado que la viabilidad de cada planta no puede medirse de forma independiente de la del grupo PSA. Por el contrario, convendría examinar la actividad del grupo PSA para cada segmento del mercado. Siempre según las autoridades francesas, cada planta tiene una cartera de vehículos que puede potencialmente producir. Si determinadas plantas tienen índices de utilización más bajos o más altos, se trata, por lo general, de variaciones conocidas y controladas, relacionadas con el ciclo de vida de los productos.

([17]) La capacidad «Harbour» es la norma utilizada en la industria. Supone que, para cada fábrica, dos equipos trabajen 8h al día, 235 días al año. El índice de utilización Harbour indica el volumen de vehículos efectivamente producidos en cada fábrica con respecto a la capacidad Harbour.

Cuadro 5

Volumen de negocios previsto del grupo PSA en tres escenarios (en millones EUR)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Escenario mediano	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Escenario desfavorable (diferencia de - 100 000 vehículos por año)	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]
Escenario favorable (diferencia de + 100 000 vehículos por año)	[57 000-62 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]	[65 000-70 000]

Cuadro 6

Volumen de negocios previsto de la división del automóvil en tres escenarios (en millones EUR)*

	2013	2014	2015	2016	2017
Escenario mediano	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Escenario desfavorable (diferencia de - 100 000 vehículos por año)	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]
Escenario favorable (diferencia de + 100 000 vehículos por año)	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]

2.4.5. MEDIDAS COMPENSATORIAS INICIALMENTE PRESENTADAS POR LAS AUTORIDADES FRANCESAS

(67) El grupo PSA anunció medidas de reestructuración que reducirán su capacidad de producción y su presencia en el mercado, en particular el cierre de la fábrica de Aulnay (que emplea a 3 000 trabajadores), junto con una significativa reducción de la capacidad de su fábrica de Rennes, lo que implica una reducción de unos 1 400 puestos de trabajo. Del mismo modo, está realizando o ya ha realizado cesiones de activos rentables, en particular, la apertura del capital de GEFCO, la cesión de determinados activos inmobiliarios y la de la empresa de alquiler de automóviles Citer. El grupo PSA ha anunciado también la reducción de sus gastos de inversión, lo que limitará su capacidad de producción a un nivel inferior al que estaba previsto inicialmente, antes de que empezaran sus problemas.

(68) Además, las autoridades francesas han propuesto las siguientes medidas compensatorias:

— nuevas reducciones de las inversiones en activos fijos (2.4.5.1),

— renuncia a la capacidad de la fábrica de Sevelnord en beneficio de un competidor (2.4.5.2),

— renuncia al desarrollo y a la producción de la tecnología híbrida «enchufable» (2.4.5.3),

— fijación de un índice máximo de penetración de BPF (2.4.5.4).

Estas medidas se añadirían a las medidas de reestructuración, que estaban previstas en el marco del plan a medio plazo ([18]) (en lo sucesivo, «PMP») inicial de 2012.

2.4.5.1. ***Reducciones suplementarias de las inversiones del grupo PSA***

(69) Están previstas reducciones suplementarias (con relación al PMP inicial de 2012) de las inversiones en activos fijos por un importe de 300 millones EUR en 2013 y 500 millones EUR por año en 2014 y 2015. En consecuencia, el plan 2013-2015 (inversiones en activos fijos e I+D) se redujo de 9 900 millones EUR a 8 600 millones EUR, lo que representa una reducción del 13 % entre los dos planes. Este importe supone una disminución del 27 % con relación a la media 2011-2012.

([18]) El plan a medio plazo es el documento utilizado por la dirección financiera del grupo PSA para presentar las previsiones de resultados del grupo para los próximos años.

(70) Las inversiones de PSA se reducirán, pues, de 3 300 millones EUR por año a 2 860 millones EUR por año, en término medio. Esta reducción de 1 300 millones EUR afectará esencialmente (en más del 80 %) a la actividad automovilística del grupo en Europa.

(71) Según las autoridades francesas, la reducción de las inversiones en activos fijos reducirá significativamente la capacidad del grupo PSA para seguir siendo una fuerza competitiva en el mercado. La reducción suplementaria de determinadas inversiones en I+D y de las inversiones en activos fijos también tendrá otras consecuencias negativas importantes para PSA. Entre otras cosas, el grupo PSA se verá considerablemente penalizado en su capacidad para:

a) responder a las expectativas de determinadas categorías de clientes, que tienen gran interés en el «efecto de gama» y en las tecnologías que el grupo PSA va a abandonar;

b) reaccionar ante la evolución de los competidores;

c) desarrollar directamente determinadas tecnologías atractivas que deberá adquirir a los competidores, en detrimento de sus beneficios;

d) beneficiarse de algunos incentivos fiscales, como los relacionados con el CO_2, etc.

(72) Las consecuencias de esta reducción serán, en particular:

— el final de la producción del modelo Citroën C6 a 31 de diciembre de 2012 y la no renovación del modelo Peugeot 607 (segmento E) (a);

— el final de la producción, con dos años de antelación, a partir de 2015, de los vehículos Bipper/Nemo y la no renovación de dichos vehículos (segmento B LCV) (b);

— el final de la producción de los motores diésel superiores a 2 litros (segmento D) (c).

a) **Final de la producción del modelo Citroën C6 - Peugeot 607**

(73) Esta medida compensatoria incluirá dos aspectos relativos al segmento E en su conjunto:

— el final de la producción del Citroën C6, inicialmente previsto en 2016, a partir de 2013, y

— la no renovación de los Citroën C6/Peugeot 607.

(74) Por lo que se refiere al primer aspecto, el grupo PSA evalúa su impacto en 3 000 vehículos (1 000 vehículos por año), lo que supone una pérdida de volumen de negocios de 90 millones EUR en tres años. El C6 forma parte del segmento E, que es un segmento «de gama alta». Según las estimaciones internas del grupo PSA, este segmento representaría el 5,7 % del mercado europeo del automóvil en 2013.

(75) Según las autoridades francesas, la no renovación de la gama alta del grupo dará lugar a una reducción significativa de la cobertura del mercado. Sobre la base del último modelo Peugeot (607), los volúmenes potenciales eran del orden de 20 000 vehículos por año, es decir, una pérdida de volumen de negocios de aproximadamente 500 millones EUR. Sobre la base del último modelo Citroën (C6), los volúmenes potenciales eran del orden de 7 000 vehículos por año, es decir, una pérdida de volumen de negocios de aproximadamente 200 millones EUR.

(76) El compromiso de no renovar los modelos Citroën C6 y Peugeot 607 se refiere al período 2016-2018. El grupo PSA evalúa las consecuencias de esta parte de la medida en 40 500 vehículos, lo que supone un volumen de negocios de 1 050 millones EUR. Además, la no renovación de estos modelos permitirá a PSA renunciar a las inversiones asociadas a partir de 2013 (la duración habitual del desarrollo de un nuevo vehículo es de tres años).

(77) Según las autoridades francesas, esta medida compensatoria tendrá como efecto indirecto un impacto negativo importante en términos de imagen del grupo PSA. Esta falta de modelos en el segmento E (o de motores bastante potentes) le impedirá, por ejemplo, participar en determinadas licitaciones. Por otra parte, esta salida del grupo PSA del segmento E implicará también una reducción de la presencia en la red del grupo PSA de particulares interesados en las ofertas de gama alta, lo que repercutirá negativamente en el desarrollo de las gamas de las marcas del grupo, incluyendo el segmento B (línea DS). El grupo PSA considera que este efecto será negativo en las licitaciones de flotas de 2 000 vehículos por año, lo que representaría una pérdida de volumen de negocios anual de 30 millones EUR, es decir, un total de 180 millones EUR para 12 000 vehículos.

(78) De forma global, el grupo PSA considera que las consecuencias de esta medida compensatoria supondrán una pérdida de volumen de negocios de 1 320 millones EUR.

b) **Final y no renovación de la producción del modelo Bipper/Nemo**

(79) El Bipper/Nemo es un vehículo utilitario comercializado con dos denominaciones distintas. La medida propuesta tendría dos aspectos:

— la renuncia a su renovación (es decir, a sacar una nueva generación) de vehículos Bipper/Nemo a partir de 2017, cuyo impacto -en términos de volumen de negocios- PSA evalúa en 1 000 millones EUR, y

— el final anticipado, ya en 2015, de la producción de los vehículos actuales Bipper/Nemo, inicialmente previsto en 2017, cuyo impacto, en términos de volumen de negocios, se estima en 560 millones EUR.

(80) En 2012, PSA vendió 35 650 Bipper/Nemo (16 678 Bipper en versión vehículo particular (en lo sucesivo, «VP») y vehículo utilitario (en lo sucesivo, «VU»), y 18 972 Nemo (VP y VU incluidos) lo que equivale a un volumen de negocios unitario medio de 8 950 EUR, es decir, un volumen de negocios total de 319 millones EUR por año.

(81) Los modelos Bipper/Nemo VU forman parte del segmento B VUL ([19]): en 2012, este segmento representaba el 3,7 % del mercado VUL europeo. La cuota de PSA era del 49 %. En 2012, el grupo PSA vendió 26 674 Nemo/Bipper VU en un mercado de 54 514 unidades. En 2012, el grupo PSA vendió 8 976 versiones VP (lo que representa una cuota de mercado del 10 %).

(82) Según las autoridades francesas, la comercialización de dichos vehículos no ha generado beneficios netos durante la vida útil del vehículo, teniendo en cuenta, en particular, que los modelos, en su fase inicial, no son inmediatamente rentables. Dichos vehículos solo fueron rentables después de la primera generación.

(83) El grupo PSA evalúa las consecuencias de esta medida compensatoria en una pérdida de 1 560 millones EUR de volumen de negocios.

c) **Motor diésel superior a 2 litros**

(84) Esta propuesta de medida compensatoria implica renunciar a producir motores de más de 2 litros para adecuarse a la futura norma EURO 6. Según las autoridades francesas, el grupo PSA dispone de los medios industriales para la producción de estos motores, en particular la versión EURO 6 del motor DW 12. A diferencia de sus competidores, no dispone de motores de gasolina superiores a 2 litros (sus motores de gasolina se limitan a 1,6 litros Turbo). Esta medida afectaría muy especialmente, por lo tanto, al segmento D.

(85) Las ventas de vehículos particulares del grupo PSA en el segmento D representaban el 1 % del mercado europeo en 2012 (150 000 vehículos). El número de vehículos particulares del grupo PSA con motores superiores a 2 litros alcanzó un máximo de 30 000 vehículos en los mejores años. El grupo PSA se ha basado, en sus estimaciones del impacto de la medida, en 10 000 vehículos al año, lo que representa alrededor del 20 % del segmento D.

(86) Basándose en los datos históricos de 2011 y 2012 respecto a la matriculación de vehículos VP diésel con un motor superior a 2 litros, PSA considera que el desarrollo de una oferta VP diésel híbrido enchufable habría hecho aumentar el número de vehículos con motores de cilindrada superior a 2 litros (o una potencia equivalente) a 30 000-40 000 unidades para el grupo PSA. Según las autoridades francesas, esta medida supondría 10 000 automóviles por año, lo que implicaría una pérdida de volumen de negocios anual de 200 millones EUR.

2.4.5.2. ***Transferencia de capacidad de la fábrica de Sevelnord a un competidor***

(87) En virtud de esta medida, el grupo PSA renunciaría a capacidades de la fábrica de Sevelnord en beneficio de Toyota. La planta de Sevelnord se creó en 1988 en el marco de la ampliación de las actividades de la Sociedad Europea de Vehículos Ligeros («Sevel»), controlada conjuntamente («Empresa conjunta», en lo sucesivo, «EC») con el Grupo Fiat. En 2011, esta fábrica contaba con 2 700 empleados, y producía una media de 420 vehículos al día (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). En total, produjo 94 843 vehículos en 2011.

([19]) VUL: vehículo utilitario ligero.

(88) Cuando Fiat quiso retirarse de la empresa conjunta establecida con el grupo PSA para la planta de Sevelnord, PSA firmó con Toyota un acuerdo de cooperación, en virtud del cual el grupo PSA construiría vehículos utilitarios ligeros que Toyota comercializaría en Europa bajo su propia marca. Esto permitiría a Toyota constituirse una base de clientela importante y a bajo coste.

(89) En virtud de dicho acuerdo, en una primera fase (a partir del segundo trimestre de 2013), el grupo PSA suministrará vehículos utilitarios ligeros procedentes de sus gamas existentes Peugeot Expert y Citroën Jumpy (oferta «G9»). El acuerdo incluye también una colaboración en la próxima generación de vehículos que debe producir el grupo PSA (oferta «K0»).

(90) Según las autoridades francesas, a falta de acuerdo con Toyota, el grupo PSA considera que habría podido mantener por sí solo la viabilidad de su actividad de vehículos utilitarios ligeros. El contrato con Toyota, por lo tanto, no habría sido necesario para garantizar el mantenimiento de la actividad en esa planta.

(91) Las autoridades francesas precisan que esta medida contribuye a la limitación de la presencia del grupo PSA en el mercado en beneficio directo de sus competidores en la medida en que:

a) el grupo PSA renuncia a cerca del 30 % de la capacidad de producción de la planta de Sevelnord en beneficio de Toyota;

b) este acuerdo permitirá que un competidor importante, Toyota, entre en un mercado en el que la empresa no estaba presente hasta entonces, y que amplíe su gama de vehículos utilitarios;

c) este acuerdo conlleva una ventaja competitiva directa y evidente para Toyota, en la medida en que le permite captar una parte importante del margen de los vehículos objeto del acuerdo, así como contratar y fidelizar a clientes en un mercado en el que está ausente;

d) esta medida se refiere a un mercado en el que el grupo PSA tiene una posición particularmente importante (el 21 % a nivel de Europa en 2011).

(92) En términos de volumen de negocios, el impacto de esta medida se estima en 443 millones EUR.

2.4.5.3. ***Renuncia al desarrollo y a la producción de la tecnología híbrida enchufable***

(93) El grupo PSA reducirá su presencia en el mercado, poniendo fin al acuerdo celebrado el 25 de octubre de 2011 con BMW relativo a la creación de una EC para el desarrollo y la producción de una tecnología dedicada a los vehículos híbridos y eléctricos.

(94) La EC desarrollaba y fabricaba todos los componentes eléctricos indispensables para un grupo motopropulsor eléctrico. El grupo PSA y BMW invirtieron más de 100 millones EUR en este proyecto que, a finales de 2011, empleaba a 400 personas en el centro de I+D de Múnich. El final de esta EC tendrá como consecuencia la retirada del grupo PSA del segmento de los vehículos híbridos llamados «enchufables» a través de la resolución del acuerdo de empresa conjunta con BMW (segmento C).

(95) Según las autoridades francesas, al poner fin a la EC, el grupo PSA se retira de forma definitiva de un segmento con gran potencial y se cierra el acceso a alrededor del 6 % del mercado de aquí a 2016. El grupo PSA perderá también un acuerdo que favorece su imagen, debido a su condición de socio de BMW.

(96) La retirada del grupo PSA de la EC con BMW tendrá dos consecuencias:

a) en primer lugar, el anuncio de la renuncia a la tecnología híbrida enchufable perjudicará la imagen del grupo en este segmento y en consecuencia, repercutirá, ya en 2013, en las ventas de híbridos diésel del grupo PSA. El grupo PSA evalúa este impacto (sobre la base del 10 % de los volúmenes) en 3 000 vehículos por año, es decir, una pérdida de volumen de negocios anual de 60 millones EUR;

b) en segundo lugar, el fin del desarrollo de la tecnología híbrida enchufable, que debía producirse en 2016, se traducirá en una reducción de 20 000 vehículos de media en tres años, es decir, una pérdida de volumen de negocios de 400 millones EUR por año de promedio.

(97) En total, el grupo PSA evalúa el impacto de esta medida en 1 560 millones EUR de volumen de negocios.

2.4.5.4. ***Compromiso con un índice de penetración máximo para BPF***

(98) Las autoridades francesas tienen la intención de comprometerse con el índice de penetración ([20]) máximo. Según las autoridades francesas, este índice aumentó sustancialmente en los últimos años, tanto en BPF como en sus competidores, pasando, en particular para BPF, del 27,5 % en 2009 al 29,8 % en 2012; y para RCI Banque SA ([21]), del 30,0 % al 35,0 % durante el mismo período, como se puede ver en el cuadro 6.

(99) Las autoridades francesas tienen previsto asumir este compromiso, en particular, porque consideran que el control del índice de penetración es simple y puede seguirse a partir de fuentes públicas.

(100) El compromiso previsto se presentará de forma distinta para el año 2013, por una parte, y para los años 2014 y 2015, por otra. Por lo que se refiere al año 2013, se propone no sobrepasar, para cada uno de los países europeos (en la zona G 10 ([22])) en los que opera BPF, el índice H2 2012, incrementado con un nivel de flexibilidad de + 1 punto de penetración.

(101) Para los períodos posteriores, las autoridades francesas consideran que la rápida evolución tecnológica del sector hace necesario prever cómo el compromiso de BPF variará en función de la evolución de la situación. Por lo tanto, se propone adaptar el índice de penetración logrado por BPF en el año «N-1», fijando un índice máximo de penetración para el año «n» respecto a las variaciones del año «N-1» de este índice entre los competidores europeos de BPF. Esto permitirá evitar que BPF quede desconectado de las tendencias derivadas de su entorno competitivo.

(102) De este modo, a partir del 31 de diciembre de 2013, el compromiso del índice de penetración máximo de BPF en la zona G 10 para un año «N» será igual al índice de BPF realizado en dicha zona para el año «N-1» modificado por la variación del índice de penetración de los comparables para el año «N-1», teniendo en cuenta que este ajuste no podrá tener como efecto reducir el índice de penetración de BPF por debajo de un mínimo. Los comparables propuestos aquí son el segmento «Europa occidental» de RCI Banque SA y el segmento «Europa» de Volkswagen Financial Services (VWFS). A fin de protegerse contra evoluciones erráticas entre los competidores y de tener en cuenta un índice de penetración de BPF actualmente inferior a los de sus competidores, se fijará un índice de penetración mínimo para el índice de penetración máximo del 32,4 %, correspondiente al índice de penetración observado para la zona G 10 en el segundo semestre de 2012.

Cuadro 7

Índice de penetración de BPF por países y grandes zonas geográficas para los vehículos nuevos (en %)

	Índice máximo H2 2012 *	Nivel de flexibilidad	Índice máximo propuesto*
Alemania	[…]	+1,0	[…]
Austria	[…]	+1,0	[…]
Bélgica	[…]	+1,0	[…]
Italia	[…]	+1,0	[…]
España	[…]	+1,0	[…]
Países Bajos	[…]	+1,0	[…]
Portugal	[…]	+1,0	[…]
Suiza	[…]	+1,0	[…]
Francia	[…]	+1,0	[…]
Reino Unido	[…]	+1,0	[…]

([20]) Se trata del coeficiente calculado comparando las ventas de vehículos financiados por préstamos del Banco BPF con las ventas totales del grupo PSA.
([21]) RCI Banque SA es una filial al 100 % de Renault SAS. RCI Banque financia las ventas de las marcas del grupo Renault y del grupo Nissan.
([22]) Alemania, Austria, Bélgica, Italia, España, Países Bajos, Portugal, Suiza, Francia, Reino Unido.

	Índice máximo H2 2012 *	Nivel de flexibilidad	Índice máximo propuesto*
Agregado G5 ([1])	33,3	+1,0	34,3
Agregado M5 ([2])	27,3	+1,0	28,3
Agregado G10 ([3])	32,4	+1,0	33,4

([1]) El agregado G5 incluye los siguientes países: Francia, Alemania, Italia, España y Reino Unido.
([2]) El agregado M5 incluye los siguientes países: Bélgica, Países Bajos, Suiza, Austria y Portugal.
([3]) El agregado G10 incluye los diez países que figuran en este cuadro.

2.4.6. ESTIMACIÓN DE LOS COSTES DE REESTRUCTURACIÓN Y DE SU FINANCIACIÓN

(103) Los costes estimados de la reestructuración ascienden a 1 708,9 millones EUR. Se refieren a las siguientes medidas propuestas: cese, en 2014, de las actividades de producción en Aulnay, que emplea a 3 000 trabajadores, reorientación de la producción en la región de París hacia Poissy y revitalización de la planta de Aulnay. Estos costes se estiman en [400-500]* millones EUR para el período 2012-2017. Los costes del ajuste del dispositivo industrial de la planta de Rennes, que conllevará una redistribución de 1 400 puestos de trabajo de un total de 5 600 empleados, se estiman en [100-200]* millones EUR para el período 2012-2017. La adaptación de las estructuras del grupo PSA, mediante las GPEC 1 y 2 («Gestión Previsional del Empleo y de las Competencias») tendrá un coste total estimado en [500-600]* millones EUR para 2012 y 2013. Cabe señalar que no hay solapamiento entre los planes GPEC 1 y 2 y los costes de reestructuración relativos a Aulnay y Rennes. Los costes de otras medidas, en particular, las reestructuraciones del comercio en Europa y la reducción de efectivos PCR (Peugeot Citroën Retail), correspondientes a la parte PSA de la red de concesionarios, principalmente en el sur de Europa, se estiman en [100-200]* millones EUR. Por último, los costes de las actividades de PSA en el marco del proyecto «50CO_2Cars» ascienden a [300-400]* millones EUR.

(104) Con el fin de financiar los costes de reestructuración, el grupo PSA aplica, desde principios de 2012, un programa de cesión de activos, que le ha aportado los siguientes recursos:

a) cesión de Gefco en diciembre de 2012: 878 millones EUR ([23]);

b) cesión de Citer en febrero de 2012: 449 millones EUR;

c) cesión de activos inmobiliarios (entre ellos, la sede social) en el año 2012: 628,7 millones EUR.

(105) Según las autoridades francesas, el grupo PSA ha reunido ya 1 956 millones EUR de tesorería libre, que se volverán a invertir en la reestructuración del grupo PSA para que pueda volver a ser viable.

(106) En términos de liquidez, el New Club Deal aporta 11 600 millones EUR procedentes de bancos privados para contribuir a la financiación del grupo durante el período de reestructuración.

2.5. *EL PLAN DE VIABILIDAD DE BPF*

(107) El plan presentado por las autoridades francesas contiene proyecciones financieras y un plan de financiación de BPF hasta finales de 2015. Según las autoridades francesas, el rendimiento de los fondos propios de BPF será del [5-10]* % en 2014 y del [10-20]* % en 2016. Recuerdan que, según la práctica decisoria de la Comisión, el rendimiento de los fondos propios que se considera aceptable para demostrar la viabilidad de un banco es del orden del 8 al 12 %.

2.5.1. PLAN DE FINANCIACIÓN

(108) BPF se plantea aumentar su financiación bancaria a largo plazo de [0-5 000]* millones EUR al final de 2012 a [5-10 000]* millones EUR a finales de 2015. El Banco propone también un producto de depósito dirigido a los particulares; la financiación procedente de este producto debería alcanzar los [800-900]* millones EUR en 2015, según las previsiones financieras (frente a cero a finales de 2012). La financiación por la titulización y las emisiones EMTN debería disminuir durante el mismo período.

([23]) Cesión limpia de gastos de 797 millones EUR, a la que hay que añadir un dividendo excepcional de 100 millones EUR y de la que se deducen 19 millones EUR correspondientes a la anulación del margen bruto de autofinanciación;

Cuadro 8

Situación de tesorería de BPF en el momento de la reestructuración*

[…]*

(109) Se prevé que el balance total del banco y, por tanto, la necesidad de financiación, aumente progresivamente durante el período considerado, de 27 186 millones EUR a finales de 2012 a [>28 000] millones EUR a finales de 2015.

2.5.2. RENTABILIDAD Y SOLVENCIA

(110) BPF fue rentable en el pasado, como se puede ver en el Gráfico 1 siguiente. A finales de 2012, el nivel de capitalización medido por el «coeficiente del capital ordinario de nivel 1» ([24]) ascendía al 13 %.

Gráfico 1

Historial de rentabilidad de BPF

CAPITALES PROPIOS Y RESULTADO NETO A 31 DE DICIEMBRE DE 2012 (en millones EUR)



(111) El Banco tiene previsto seguir obteniendo beneficios durante el período de reestructuración del grupo, tal y como se muestra en el gráfico 1 anterior.

Cuadro 9

Previsiones de rentabilidad de BPF

(%)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Rentabilidad de los recursos propios (RoE, en sus siglas en inglés)*	8,0 %	[4-6]	[6-8]	[8-10]	[10-12]	[10-12]

(112) Según la información presentada, la interrupción de la actividad de BPF no implicará ninguna pérdida para los acreedores. Una gestión enfocada a la liquidación permitirá preservar, al cabo de tres años, un superávit de liquidez de entre [1 000-3 000]* millones y [2 000-4 000]* millones EUR en un escenario tenso, según el nivel de riesgo aplicado.

(113) Los activos de BPF tienen un plazo de vencimiento muy corto y, en término medio, más corto que el pasivo.

(114) El coste del riesgo del Banco aumentó de […]* en 2011 a […]* en 2012. Los saldos vivos dudosos aumentaron gradualmente del 3 % a finales de 2008 al 4,2 % a finales de 2012.

([24]) Es un coeficiente que permite medir la solvencia de los bancos. Establece la relación entre los fondos propios y los activos (ponderados en función de los riesgos).

2.5.3. ÍNDICE DE PENETRACIÓN

(115) Según las autoridades francesas, con un índice de penetración en las ventas de automóviles del grupo PSA de alrededor del 29,8 % (en 2012), BPF financia gran parte de la demanda de vehículos fabricados por el grupo PSA y contribuye de manera determinante a la financiación de su actividad comercial, así como de toda la división del automóvil, con las redes de concesionarios y los clientes.

(116) Indican que el plan previsional parte de la hipótesis de un mantenimiento del índice de penetración en ligero aumento respecto al de 2011, hasta 2017. Esta evolución se basa en varios factores:

a) la retirada parcial y gradual de los bancos tradicionales de este sector, en el contexto de una gestión selectiva de sus balances debido a las limitaciones de financiación y de capital, en particular por la entrada en vigor del Acuerdo de Basilea III;

b) la evolución de las necesidades de financiación de los consumidores en un contexto de fuerte reducción del poder adquisitivo en Europa;

c) el nivel de los tipos de interés, en este momento históricamente bajos, que incitaría a recurrir al crédito para financiar la compra de vehículos automóviles, y, por último,

d) la tendencia del automóvil a convertirse en un bien de consumo corriente, casi un producto básico, lo que sería coherente con el desarrollo de la financiación mediante crédito y el pago por mensualidades.

(117) La evolución del índice de penetración de BPF por zona geográfica y por segmento (B, C, D, H y VU) se observa en el cuadro 10 siguiente (AP significa «Automóvil Peugeot» y AC significa «Automóvil Citroën»)

Cuadro 10

Índice de penetración de BPF por zonas geográficas, segmentos de vehículos y marcas (en %)

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Francia						
Segmento B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segmento C						
Segmento D						
Segmento H						
VU						
Total						
Reino Unido						
Segmento B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segmento C						

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segmento D						
Segmento H						
VU						
Total						
Alemania						
Segmento B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segmento C						
Segmento D						
Segmento H						
VU						
Total						
Italia						
Segmento B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segmento C						
Segmento D						
Segmento H						
VU						
Total						
España						
Segmento B	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Segmento C						
Segmento D						
Segmento H						
VU						
Total						
Total G 5						
Segmento B	[28-33]	[31,6-36,6]	[33,1-38,1]	[26,5-31,5]	[29-34]	[34,4-39,4]
Segmento 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
Segmento D	[20-25]	[17,8-22,8]	[18,5-23,5]	[20,6-25,6]	[20,9-25,9]	[22,2-27,2]
Segmento 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]
Segmento B	Ion, 107, 1007, 206+, 207, 208, Czero, C1, C3, DS3, C2, C3 Picasso					
Segmento C	307, 308, 3008, 4008, 5008, RCZ, C4, C4 Picasso, C4 Aircross, DS4, Xsara Picasso					
Segmento D	407, 4007, 508, 807, C5, DS5, C8, C Crosser					
Segmento H	607, C6					
VU	Partner, Bipper, Expert, Boxer, Berlingo, Nemo, Jumper, Jumpy					

2.5.4. DEPENDENCIA DEL GRUPO

(118) Según las autoridades francesas, la calificación de BPF está relacionada con la de PSA, como se desprende de una estrecha correlación de los rendimientos de las obligaciones del grupo y del banco.

(119) Las agencias de calificación, en sus informes, pusieron de manifiesto el vínculo entre la calificación del grupo PSA y la de BPF fijando una diferencia máxima de dos grados entre la nota del grupo y la del banco cautivo ([25]). El 14 de febrero de 2013, la calificación de BPF fue rebajada a grado especulativo.

2.6. *LA DENUNCIA*

(120) El denunciante anónimo considera que la garantía aportada por el Estado francés permitirá a BPF proponer a los concesionarios y a los clientes de PSA unas condiciones de crédito más favorables que las que pueden ofrecer los bancos cautivos de los constructores de automóviles competidores.

3. **MOTIVOS DE LA INCOACIÓN DEL PROCEDIMIENTO**

(121) En la Decisión de incoación, la Comisión expresó dudas por las razones siguientes:

3.1. *PLAN DE VIABILIDAD DE BPF*

(122) Por lo que se refiere al plan de viabilidad de BPF, que debe examinarse a la luz de la Comunicación bancaria, la Comisión expresó sus dudas debido a la incertidumbre en cuanto a la viabilidad del grupo PSA en su conjunto.

3.2. *PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DEL GRUPO PSA*

(123) Por lo que se refiere al plan de reestructuración del grupo industrial, que debe examinarse a la luz de las Directrices de salvamento y reestructuración citadas anteriormente, la Comisión considera que existen dudas sobre los siguientes puntos:

3.2.1. RESTABLECIMIENTO DE LA VIABILIDAD

(124) La Comisión desea recabar comentarios de terceros sobre:

a) las hipótesis relativas a la evolución del mercado del automóvil en Europa y en el resto del mundo, en especial el carácter suficientemente conservador de estas hipótesis;

([25]) Este diferencia, en este momento, es de tres grados para Moody's, lo que procede del beneficio de la garantía para BPF.

b) las medidas de reestructuración propuestas para asegurar el restablecimiento de la viabilidad del grupo PSA;

c) la contribución del proyecto «50CO_2Cars» al restablecimiento de la viabilidad y, en particular, la coherencia de esta inversión en I+D tendente a la puesta en marcha de un programa de investigación en la «hibridación suave» frente al abandono, anunciado simultáneamente, de una tecnología híbrida enchufable que, al parecer, el grupo controlaría.

3.2.2. MEDIDAS COMPENSATORIAS

(125) La Comisión desea recabar comentarios de terceros sobre la cualificación, en el sentido de las Directrices de salvamento y reestructuración, de las medidas propuestas como medidas compensatorias, su cuantificación y su adecuación respecto a los riesgos de falseamiento de la competencia creados por las ayudas.

4. **OBSERVACIONES DE FRANCIA SOBRE LA DECISIÓN DE INCOACIÓN**

4.1. *EL IMPORTE DE LA AYUDA*

(126) Las autoridades francesas consideran que el importe de la ayuda no puede corresponder al importe nominal de la garantía, que las emisiones de BPF se realizarán necesariamente con una prima de liquidez y de riesgo variable, sin duda superior a los 24 puntos básicos constatados en el momento de la emisión realizada mediante la ayuda de salvamento, y que el período de referencia utilizado para determinar los rendimientos históricos de BPF debería ser de tres meses.

(127) Según las autoridades francesas, las dos condiciones acumulativas que permiten considerar que el importe de la ayuda es tan elevado como el importe cubierto por la garantía, es decir, una probabilidad especialmente elevada de que el prestatario no pueda devolver el préstamo cubierto por la garantía y la presencia de circunstancias excepcionales, no se cumplen en el presente caso. Por consiguiente, el importe de la ayuda incluido en la garantía del Estado correspondería a la diferencia entre el coste total de la financiación resultante de la garantía y la misma garantía, y el coste total de la financiación que la empresa habría pagado sin la garantía.

(128) Según las autoridades francesas, la hipótesis del diferencial para BPF del orden de 40 puntos básicos está fundada. En efecto, las emisiones realizadas por BPF el 25 de marzo de 2013 se hicieron en circunstancias de mercado especialmente favorables. Los *spreads* respecto a la OAT observados en el momento de esta emisión (24 puntos básicos) revelan niveles históricamente bajos. Las autoridades francesas consideran, por ejemplo, que los inversores deberían normalmente solicitar una remuneración superior para un banco cautivo del sector del automóvil que para organismos públicos como la UNEDIC ([26]) o la CADES ([27]), en la medida en que tendrían líneas disponibles para suscribir este tipo de transacciones CADES o UNEDIC y que no las tendrían necesariamente para una operación con BPF.

(129) Por último, el período de referencia elegido por las autoridades francesas (que va del 12 de julio al 16 de octubre de 2012) es el que mejor refleja la realidad de los rendimientos de las obligaciones de BPF en los mercados, teniendo en cuenta las dificultades del grupo PSA y no el anuncio de la garantía del Estado.

4.2. *LA VIABILIDAD DE BPF*

(130) Las autoridades francesas toman nota de la posición de la Comisión según la cual BPF no tiene problemas, ni de solvencia, ni de rentabilidad, y que su problema de liquidez solo se debe a su vínculo con el grupo PSA.

(131) Desean, sin embargo, hacer las siguientes observaciones:

a) Según las autoridades francesas, el aumento del tamaño del balance de BPF seguirá siendo moderado, en línea con las perspectivas de inflación. Este aumento es el resultado de la degradación de las condiciones macroeconómicas y del recurso más frecuente de los consumidores al crédito para financiar la adquisición de vehículos.

b) Para responder al argumento de la Comisión según el cual convendría evitar que BPF financiara préstamos de mala calidad para aumentar artificialmente el volumen de negocios del grupo PSA, las autoridades francesas recuerdan que:

([26]) Unión nacional interprofesional para el empleo en la industria y el comercio.
([27]) Caja de amortización de la deuda social.

— el único objetivo de la medida compensatoria relativa a BPF es reducir la intensidad competitiva de su comportamiento y limitar su cuota de mercado,

— el porcentaje de préstamos morosos, de alrededor del 4 %, evolucionó poco en los últimos tres años,

— BPF establece su política de riesgo de manera independiente y bajo la supervisión de la autoridad de control cautelar.

Como las agencias de calificación y el comité de auditoría de BPF siguen muy de cerca el porcentaje de créditos dudosos, cualquier modificación de la política de riesgo del banco es imposible, según las autoridades francesas.

4.3. *RESTABLECIMIENTO DE LA VIABILIDAD DEL GRUPO PSA*

4.3.1. Las hipótesis de evolución del mercado que se tienen en cuenta

(132) En primer lugar, las autoridades francesas consideran que las previsiones del grupo PSA no se ven cuestionadas ni por la evolución del mercado en el primer trimestre de 2013, ni por el supuesto desfase entre los resultados previstos para el año 2012 y los que finalmente se alcanzaron ese mismo año.

(133) Según las autoridades francesas, el declive continuo de las ventas en 2013 había sido previsto por el grupo PSA que considera, con el instituto IHS Global Insight, que la reducción del mercado será *in fine* del 4 % entre 2012 y 2013.

(134) Las autoridades francesas presentaron previsiones financieras actualizadas, basándose en hipótesis menos optimistas que las proyecciones recogidas en los considerandos 54 a 58 de la Decisión de incoación. La orientación estratégica descrita en los mismos considerandos de la Decisión de incoación se mantiene sin cambios.

(135) Las modificaciones de las previsiones son consecuencia de la actualización de las previsiones de evolución del mercado «Europa 30» por el instituto IHS Global Insight y se reflejan en el volumen de negocios de la división del automóvil, menos elevado durante el período de previsión.

(136) El escenario «desfavorable», en el que las ventas del grupo PSA se reducirían (con respecto al escenario medio) en 100 000 vehículos adicionales por año en Europa a partir de 2013, también fue actualizado.

Cuadro 11

Tamaño del mercado europeo según las previsiones de IHS Global Insight y cuota de mercado de PSA

	2013	2014	2015	2016	2017
Tamaño del mercado europeo (Europa 30), previsto por *IHS Global Insight* en abril de 2013 (en miles de vehículos)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Cuota de mercado europea de PSA*	[10-14] %	[10-14] %	[10-14] %	[9-13] %	[9-13] %

Cuadro 12

Volumen de negocios previsto para el grupo PSA (en millones EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Escenario medio en la Decisión de incoación*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]
Escenario medio actualizado*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[59 000-64 000]	[60 000-65 000]
Escenario desfavorable actualizado (diferencia de - 100 000 vehículos por año)*	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-70 000]	[60 000-65 000]

Cuadro 13

Volumen de negocios previsto para la división del automóvil (en millones EUR)

	2013	2014	2015	2016	2017
Escenario medio en la Decisión de incoación*	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]	[45 000-50 000]
Escenario medio actualizado*	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[45 000-50 000]	[40 000-45 000]	[45 000-45 000]
Escenario desfavorable actualizado (diferencia de - 100 000 vehículos por año)*	[35 000-40 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]	[40 000-45 000]

(137) En términos de tesorería, la actualización se traduce en una reducción de los flujos de caja ligados a la explotación, pero los flujos de caja para las actividades de inversión se mantienen iguales. El resultado es un nivel previsto de deuda […]* superior a las previsiones de la Decisión de incoación y el nivel de deuda previsto en el caso medio es superior al que antes se había presentado en el escenario desfavorable.

(138) PSA también presentó previsiones de la deuda neta en un escenario más tenso en el que las ventas del grupo PSA se reducirían (respecto al escenario medio) en 200 000 vehículos adicionales por año en Europa a partir de 2013. Los niveles de deuda neta en los distintos escenarios se presentan en el cuadro 14. Según las cifras facilitadas por PSA, un factor de tensión de 100 000 vehículos aumenta la deuda […]* neta de [200-400]* millones EUR al año.

Cuadro 14

Nivel de deuda […]* neta en millones EUR

	2013	2014	2015	2016	2017
Escenario medio en la Decisión de incoación	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Escenario medio actualizado	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

	2013	2014	2015	2016	2017
Escenario desfavorable actualizado (diferencia de - 100 000 vehículos por año)	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Escenario más tenso actualizado (diferencia de - 200 000 vehículos por año)*	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

(139) Por otra parte, las autoridades francesas consideran que el elemento pertinente para basar las hipótesis de restablecimiento de la viabilidad a largo plazo del grupo PSA no será su volumen de negocios sino su resultado operativo corriente. Con ocasión del Consejo de supervisión de 6 de noviembre de 2012, este resultado habría sido evaluado como una pérdida de [1 000-2 000]* millones EUR; el resultado finalmente obtenido supone una pérdida de 1 504 millones EUR (es decir, una diferencia inferior al [0-3] %).

(140) Las autoridades francesas consideran, asimismo, que las perspectivas de evolución del mercado en que se basa el grupo PSA son particularmente prudentes, mientras que las cifras de los analistas en los que se basa el razonamiento de la Comisión serían parciales y discutibles.

(141) En efecto, todas las partes interesadas consideran que el mercado ha alcanzado su nivel más bajo y que, a partir de ahora, solo podrá volver a subir. En general, los últimos análisis ([28]) insisten en una mejora de las condiciones macroeconómicas en Europa en los próximos años. Según las autoridades francesas, esta mejora repercutirá necesariamente en la división del automóvil.

(142) Por último, las autoridades francesas consideran que la Comisión ha efectuado una selección no representativa de las notas de los analistas financieros, desechando las que se acercaban a las previsiones proporcionadas por el grupo PSA. En cualquier caso, las autoridades francesas ponen en tela de juicio la utilización de análisis financieros para evaluar un plan de reestructuración a medio plazo. Consideran, en efecto, que la actividad de los analistas financieros consiste en aconsejar la compra o la venta de valores, en función de un determinado objetivo de cotizaciones. No se centran principalmente en el volumen de las ventas previstas, ni en estimaciones de volumen de negocios. Estas apreciaciones, por consiguiente, están frecuentemente desconectadas de los principales indicadores económicos subyacentes.

(143) Por consiguiente, las autoridades francesas consideran que, para aplicar el plan de reestructuración, podrían basarse legítimamente en las previsiones del instituto IHS Global Insight, a las que se aplicaría un factor de tensión, sin tener en cuenta las hipótesis de los analistas financieros.

(144) Por último, las autoridades francesas destacan que el sector privado cree en el restablecimiento de la viabilidad del grupo PSA. Esta creencia se puede ver, en primer lugar, en el refuerzo de la alianza entre PSA y GM mediante la firma, el 20 de diciembre de 2012, de acuerdos definitivos sobre tres proyectos de vehículos y la creación de una empresa conjunta para las compras. Por otra parte, la financiación bancaria obtenida por BPF, de 11 600 millones EUR, constituye una prueba de la confianza del mercado en la posibilidad de una mejora. Por último, las recientes operaciones de titulización llevadas a cabo por BPF demuestran que el mercado no teme el riesgo que representa la división del automóvil.

4.3.2. ÍNDICES DE UTILIZACIÓN DE LA CAPACIDAD DEL GRUPO PSA Y DIVERSIFICACIÓN DE SUS VENTAS

(145) Las autoridades francesas consideran infundadas las dudas de la Comisión sobre las tasas de utilización, ya que no tiene en cuenta el cierre de la planta de Aulnay, que permitirá, según ellas, compensar el déficit de competitividad del grupo PSA en el segmento B. En la medida en que el grupo PSA sufre una fuerte competencia en dicho segmento, este cierre será especialmente significativo para su vuelta a la rentabilidad.

([28]) *Perspectives de l'économie mondiale*, capítulos 1 y 2, de abril de 2013

(146) Las autoridades francesas consideran que el grupo PSA ha tomado todas las medidas necesarias para alcanzar su objetivo de realizar el 50 % de sus ventas fuera de Europa en 2015: apertura de una tercera planta y nuevas concesiones en China, renovación de la gama de vehículos comercializados en América Latina, inclusión de dos modelos específicamente dedicados a las ventas fuera de Europa y, por último, en el marco de la alianza con GM, desarrollo de una plataforma conjunta para la comercialización de los vehículos del segmento B en Europa y en el resto del mundo, desarrollo en común de una nueva generación de pequeños motores de gasolina económicos y de proyectos de vehículos en América Latina, en Rusia y en otros mercados en pleno crecimiento.

4.3.3. CONTRIBUCIÓN DEL PROYECTO «$50CO_2$CARS» AL RESTABLECIMIENTO DE LA VIABILIDAD DEL GRUPO PSA

a) **Coherencia del proyecto «$50CO_2$Cars» con el plan de reestructuración del grupo PSA**

(147) Las autoridades francesas destacan que los importantes esfuerzos de I+D emprendidos en el marco de «$50CO_2$Cars» pretenden dominar una tecnología que mejore el balance ecológico y energético del diésel. En este contexto, el proyecto de I+D contribuirá a la puesta en marcha de una estrategia de inversión de la tendencia a la baja observada en las ventas de vehículos diésel.

(148) Los vehículos diésel representan, en la actualidad, una importante fuente de ingresos para el grupo PSA: en 2012, el [60-80]* % de los vehículos vendidos por PSA en Europa estaban equipados con este tipo de motor. PSA dispone de una herramienta industrial optimizada, una buena imagen y una tasa de rendimiento importante para este tipo de vehículos, mejor que para los motores de gasolina. No obstante, el contexto actual no le favorece: deterioro gradual de la imagen de estos motores en Europa, evolución del marco reglamentario y normativo (Euro VI), que podría dar lugar a un diferencial relativo de los motores diésel respecto a los de gasolina y, por lo tanto, perjudicar las ventas de vehículos diésel, tanto más cuanto que la estrategia de adaptación a las normas mediante la reducción de cilindradas ([29]) que se aplica hasta ahora ha alcanzado sus límites y que algunos Estados o entidades locales se plantean adoptar un marco fiscal en contra del diésel. PSA considera que las pérdidas de margen relacionadas con la sustitución de las ventas de motores diésel por ventas de motores de gasolina en el mercado europeo serían del orden del [500-700]* millones EUR. En un contexto de disminución del poder adquisitivo de los hogares, y frente a las preocupaciones medioambientales cada vez mayores de los consumidores, el objetivo del mantenimiento de la competitividad y de la imagen de marca de los motores diésel (frente a la gasolina) es fundamental para el grupo PSA. Los niveles de precios de los vehículos híbridos diésel existentes no son compatibles con una difusión masiva y serían necesarias grandes inversiones en I+D para que esta tecnología fuera accesible a la mayoría. Asimismo, restableciendo la competitividad y la imagen del diésel, el proyecto «$50CO_2$Cars» podría, según las autoridades francesas, contribuir positivamente al restablecimiento de la viabilidad, manteniendo no solo las ventas de vehículos diésel del grupo PSA sino también los márgenes del fabricante. Además, si el plan de industrialización sale adelante, la tecnología derivada del proyecto «$50CO_2$Cars» constituiría, en un mercado incipiente, un potencial de crecimiento importante de cara al 2020. La oportunidad de aprovechar las probables oportunidades de los motores de hibridación suave diésel al final del plan de reestructuración permitiría asegurar el crecimiento del volumen de negocios mediante una diversificación hacia un segmento con potencial de crecimiento que se encuentra en el núcleo central al que apunta el grupo (vehículos de grandes series).

(149) Respecto a la necesidad de invertir, las autoridades francesas distinguen entre la reducción de las inversiones propuesta «como medida compensatoria», que pretende limitar el falseamiento de la competencia vinculado a la ayuda estatal, y el mantenimiento de inversiones de I+D necesarias a la empresa para «recuperar la viabilidad a largo plazo». Las autoridades francesas destacan que, en su práctica decisoria, la Comisión ha admitido, en varias ocasiones, que el restablecimiento de la viabilidad de una empresa puede basarse en la comercialización de nuevos productos, a fin de garantizar el crecimiento del volumen de negocios ([30]).

(150) Las autoridades explican que, en el marco del plan de reestructuración, la ausencia de ayuda estatal específica al proyecto «$50CO_2$Cars» obligó a PSA a poner en marcha un proyecto «contrafactual». Incapaz de superar solo todos los obstáculos tecnológicos, y sin cooperación posible de los socios propuestos para realizar «$50CO_2$Cars», el grupo tuvo que reducir sus inversiones al mínimo solo para garantizar que sus motores diésel se adecuarían a las evoluciones reglamentarias. Las autoridades francesas destacan a este respecto que la intervención de los poderes públicos no se limitaría a una aportación financiera al grupo PSA para llevar a cabo el proyecto «$50CO_2$Cars» sino que permitiría, al contrario, federar en torno a él un consorcio de socios (industriales, asociaciones, centros de investigación, etc.) cuyos esfuerzos coordinados serían necesarios para suprimir los obstáculos tecnológicos al desarrollo de un vehículo híbrido diésel de bajo coste. Las mismas autoridades precisan que, con toda probabilidad, la no autorización de la ayuda estatal al grupo PSA como responsable de

([29]) Se trata de disminuir las emisiones de CO_2, limitando el tamaño de los motores y proponiendo una sobrealimentación adaptada.
([30]) Decisión de la Comisión de 1 de diciembre de 2004, asunto C-504/03, Bull, considerando 51, Decisión de la Comisión de 18 de febrero de 2004, asunto C-28/02, Bankgesellschaft Berlin AG, considerando 236, Decisión de 3 de julio de 2001, asunto C-33/98, Babcock Wilcox España SA, considerando 98.

«50CO_2Cars» afectaría a la realización de este proyecto, no solo para este último, sino también para el conjunto de sus socios. La estrategia contrafactual de sustitución del diésel por gasolina implicaría costes adicionales y se haría a costa de un riesgo industrial importante: renuncia a unos conocimientos en el sector del diésel, pérdidas de ventas durante el período de transición, captación de recursos para adaptar y redimensionar el aparato productivo del grupo hacia los motores de gasolina, recursos que, por otra parte, habrían sido necesarios para recuperar rentabilidad.

(151) En resumen, las autoridades francesas consideran que el proyecto «50CO_2Cars» es necesario tanto para mantener la rentabilidad del núcleo de la actividad industrial del grupo PSA (los motores diésel) como para asentar el carácter definitivo del restablecimiento de la viabilidad del grupo, dándole medios de crecimiento tras la reestructuración (nueva gama de vehículos innovadores y rentables). Esta inversión en I+D se ajustaría entonces totalmente a los objetivos del plan de reestructuración.

b) **Dudas expresadas por la Comisión en la Decisión de incoación**

(152) Las autoridades francesas deducen de la Decisión de incoación, que la Comisión, partiendo de la existencia de un presunto retraso del grupo PSA en el ámbito de la I+D, considera que el proyecto «50CO_2Cars» «solo podría ser necesario para el restablecimiento de la viabilidad del grupo PSA en la medida en que pudiera permitirle recuperar el retraso acumulado en materia de I+D con relación a sus competidores». Rechazan el principio mismo de este análisis.

(a) En primer lugar, las autoridades francesas insisten en que el proyecto «50CO_2Cars» puede contribuir al restablecimiento de la viabilidad del grupo: recuperación de la imagen medioambiental de los vehículos diésel, nueva dinámica de consumo (concepto de vehículos híbridos accesibles a la mayoría), reserva de crecimiento tras el plan de reestructuración.

(b) En segundo lugar, las dificultades estructurales en materia de I+D, que se presentaron en la notificación como una posible explicación de algunas de las dificultades que afectan al grupo PSA, se deberían a un retraso en la normalización de los componentes que rebajaría la productividad de las inversiones en I+D en comparación con las de sus competidores (efecto de escala). Ahora bien, el proyecto «50CO_2Cars» permitirá precisamente remediar esta situación, en la medida en que:

— primero, mejorará la normalización de determinados componentes de automóviles y, en particular, el grupo motopropulsor;

— segundo, las condiciones de ejecución del proyecto «50CO_2Cars» mejorarán la productividad de las actividades de I+D del grupo PSA, en particular, gracias a las sinergias que ofrece la coordinación de los trabajos con distintos socios, y también por el seguimiento realizado por las autoridades públicas que conceden la ayuda.

(c) En tercer lugar, y es lo más importante, las autoridades francesas reprochan el carácter «jurídicamente innovador» del criterio supuestamente utilizado por la Comisión en el considerando 169 de la Decisión de incoación, basado en la existencia de un retraso acumulado por el grupo PSA en materia de I+D. Consideran que los argumentos desarrollados hasta ahora son suficientes para demostrar la contribución positiva del proyecto «50CO_2Cars» al restablecimiento de la viabilidad del grupo PSA. Por lo tanto, solo de forma subsidiaria se plantean la cuestión de saber si este criterio se cumple en el presente caso:

i) *Existencia de un retraso tecnológico para las tecnologías de hibridación*

(153) Según las autoridades francesas, este criterio de la existencia de un retraso acumulado en materia de I+D se cumple por las tres razones siguientes:

a) primero, los tres componentes tecnológicos del proyecto «50CO_2Cars» se centran en áreas tecnológicas en las que el grupo PSA habría acumulado un retraso:

— por lo que se refiere a los motores diésel, el retraso afectaría a las tecnologías de limitación del consumo de los motores. Ahora bien, el proyecto «50CO_2Cars» entra precisamente en este ámbito;

— por lo que se refiere a las transmisiones, el grupo PSA ha acumulado un retraso en las transmisiones de doble embrague denominadas DCT (*dual clutch transmissions*) debido, en particular, a una preferencia tradicional por las cajas de cambio pilotadas o robotizadas denominadas «BVMP», cuando esta tecnología resultó ser menos eficaz comercialmente que su rival. El proyecto «50CO_2Cars» permitiría a la empresa recuperar un doble retraso en materia de transmisiones DCT y eDCT;

— por lo que se refiere a los sistemas híbridos, el grupo PSA sufre un retraso en una tecnología de hibridación asequible y lo suficientemente genérica para producirse en masa. Ahora bien, fabricantes competidores como Toyota, Honda o VAG ([31]) tienen (o tendrán próximamente acceso a) tecnologías de hibridación genéricas y, por lo tanto, más adaptadas al mercado de masas. A este respecto, las autoridades francesas avalan el análisis preliminar de la Comisión (presentado en el considerando 187 de la Decisión de incoación), según el cual la actual tecnología de microhibridación ([32]) de parada y arranque *(Stop & Start)* es insuficiente para alcanzar «la frontera tecnológica en materia de beneficios de CO_2», que requiere el control de una tecnología híbrida moderada o híbrida total. Por lo tanto, el objetivo del proyecto «50CO_2Cars» es realmente recuperar un retraso tecnológico en el ámbito de los sistemas de hibridación.

b) segundo, consideran que el proyecto «50CO_2Cars» ofrece al grupo PSA los medios de recuperar su retraso haciendo saltar unas cuantas barreras tecnológicas en materia de tecnología híbrida:

— Los motores diésel desarrollados en el marco del proyecto «50CO_2Cars» permitirían alcanzar emisiones de CO_2 de [50-70]* g/km en el segmento B (motores de potencia comprendida entre 40 y 70 kW), incluso mediante el único recurso a la tecnología de parada y arranque, de modo que PSA podría acceder, de aquí a 2017-2018, a una oferta diésel de bajo consumo con un nivel de emisiones comparable al de sus competidores en el mercado europeo.

— La transmisión inteligente de doble embrague eDCT permitiría optimizar el rendimiento energético del grupo motopropulsor híbrido, sin dejar de ser compatible con una amplia gama de potencia de distintos motores eléctricos. La normalización permitiría al grupo PSA recuperar el retraso tecnológico acumulado.

— Por lo que se refiere, en último lugar, al sistema de hibridación, el proyecto «50CO_2Cars» llevará a una ruptura, en términos de costes, con el doble juego de una dimensión energética mínima (batería y electrónica de potencia) y una optimización de la arquitectura mecánica (compaginación entre el motor eléctrico y el grupo motopropulsor). Asimismo, la normalización del sistema de hibridación permitirá aumentar los volúmenes producidos y, por tanto, hacerla más accesible en el segmento B.

c) Por último, las autoridades francesas tratan del posible cambio de estrategia que consiste en llevar a cabo el proyecto «50CO_2Cars» en paralelo con el final del híbrido enchufable. A este respecto, subrayan que las dos tecnologías («híbrida suave» y «enchufable») no tienen el mismo alcance ni las mismas consecuencias comerciales. Si bien su precio limitaría la segunda ([33]) a los vehículos *premium* (con importantes efectos colaterales en términos de imagen de marca, en particular entre los clientes de empresa), la accesibilidad de la primera permitiría apuntar a una amplia gama de categorías sociales (con ingresos entre bajos y medios), y, por consiguiente, satisfacer una mayor parte de los clientes del grupo. Las autoridades francesas destacan que estas dos soluciones tecnológicas no se excluyen mutuamente, y que el grupo PSA deseaba inicialmente optar por las dos simultáneamente, con el fin de juntar las ventas de vehículos *premium* híbridos enchufables con las de vehículos híbridos accesibles en los segmentos B y C. Asimismo, el abandono de la tecnología híbrida enchufable como medida compensatoria no constituye un «cambio de estrategia» sino el fin de una actividad comercialmente viable que no pone en peligro el restablecimiento de la viabilidad del grupo. En cuanto al proyecto «50CO_2Cars», participa plenamente en el plan de reestructuración, por lo que las autoridades francesas consideran perfectamente coherente la estrategia propuesta en materia de hibridación en el plan de reestructuración.

ii) *Coherencia de los medios utilizados para «50CO_2Cars» con el resto del plan de reestructuración*

(154) Según las autoridades francesas, la adaptación de la herramienta industrial del grupo PSA para la ejecución del proyecto «50CO_2Cars» se inscribe en la lógica del plan de reestructuración. En particular, la normalización de los grupos motopropulsores y de transmisión de los vehículos diésel del grupo permitiría racionalizar y optimizar el aparato productivo:

a) En el ámbito de los motores diésel, las inversiones realizadas en las plantas de Trémery y Douvrin ascienden a [100-200]* millones EUR, lo que representa el [0-5]* % de los [10 000-20 000]* millones EUR de inversiones previstos durante la ejecución del plan de reestructuración, proporción que las autoridades

([31]) El grupo VAG presentó en el último congreso de Viena una versión modular (*assembly kit*) de su tecnología híbrida que permite adaptar un sistema de hibridación en todos los vehículos del grupo con un coste mínimo. *Fuente:* Informe de presentación del grupo VAG en el 34º simposio de Viena, 26 de abril de 2013, p. 28.

([32]) La microhibridación corresponde a potencias de 2 a 4 kW; la hibridación suave, de 8 a 15 kW; la «full hybridation» (hibridación completa), superiores a 20 kW;

([33]) Las autoridades francesas confirman que, a reservas de su industrialización en condiciones económicamente aceptables, el grupo PSA ya domina la tecnología enchufable.

francesas consideran «especialmente modesta, por no decir insignificante». Dicha incidencia financiera ya fue integrada en el PMP del grupo PSA en noviembre de 2012 y figura en la versión actualizada del documento, de modo que las autoridades francesas consideran que estas inversiones se inscriben en la lógica del plan de reestructuración notificado. En términos de impacto industrial, las medidas pretenden modificar ([34]) la capacidad de producción existente de motores diésel con perímetro constante: no habrá aumento de la capacidad de producción, que se considera suficiente para los [100 000-200 000] vehículos anticipados en esta fase, una vez finalizado el proyecto «50CO 2Cars», sino reorientación de una parte del aparato productivo de un segmento con capacidad excesiva hacia un segmento potencialmente con capacidad insuficiente, puesto que está en fase de desarrollo (arbitraje interno en favor de los productos atractivos).

b) En lo que respecta a las transmisiones, las autoridades francesas confirman el análisis recogido en el considerando 202 de la Decisión de incoación: en caso de éxito del proyecto «$50CO_2$Cars», la producción actualmente externalizada volverá a realizarse internamente ([35]). Las inversiones necesarias, ya previstas en el plan de reestructuración notificado, se mantienen en el PMP actualizado. Las autoridades francesas consideran que esta estrategia de *internalización* es compatible con el restablecimiento de la viabilidad del grupo. Desde el punto de vista financiero, la operación permitirá internalizar el margen y librarse de un riesgo de cambio con Japón ([36]), así como de costes y plazos logísticos, sin recortar la capacidad de respuesta rápida del grupo PSA a la demanda.

c) Por último, las inversiones relacionadas con los sistemas de hibridación ascienden a [40-50]* millones EUR para el período de ejecución del plan de reestructuración, es decir, menos del [0-5]* % del total previsto, parte que las autoridades francesas consideran de escasa amplitud. Afectan, además, a un mercado incipiente (y, en consecuencia, sin exceso de capacidad). Se sitúan, por tanto, también en la lógica del plan de reestructuración del grupo PSA.

iii) *Impacto positivo en las ventas y la rentabilidad del grupo*

(155) Según las autoridades francesas, el proyecto «$50CO_2$Cars» permitirá impulsar, al final del plan de reestructuración, las ventas y la rentabilidad del grupo PSA.

a) Al contestar las preguntas de la Comisión recogidas en los considerandos 210 y 211 de la Decisión de incoación (sobre el fundamento de una estrategia que favorece a los motores diésel respecto a los motores de gasolina), y en el considerando 216 (sobre el plan de negocios del proyecto «$50CO_2$Cars» y la fiabilidad de sus hipótesis subyacentes), las autoridades francesas consideran que la estrategia elegida no solo es legítima del punto de vista industrial, sino que tendrá también un efecto positivo en las ventas del grupo. En lugar de desarrollar una tecnología de hibridación de bajo coste para motores de gasolina, sería preferible invertir en la mejora del balance ecológico y energético del diésel para, en un primer momento, «superar las reticencias de los consumidores», y considerar, posteriormente, adaptar ([37]) los resultados del proyecto «$50CO_2$Cars» a los motores de gasolina, que podrían difundirse entonces mediante los proveedores a escala mundial, aumentando así la rentabilidad de las inversiones realizadas por efecto de escala. El fundamento de la estrategia prevista por PSA se ve confirmado por estudios de mercado, que prevén, de forma concordante ([38]), un crecimiento de las ventas de vehículos diésel limpios en los próximos años.

b) Por lo que se refiere al impacto financiero del proyecto «$50CO_2$Cars», las autoridades francesas han presentado un plan de negocios basado en hipótesis ampliamente compartidas en varios artículos de prensa, y que integran flujos previstos hasta 2026 (lo que estaría justificado en relación con futuras actualizaciones y por la sustitución de las normas EURO VI en esa fecha). Las actividades de I+D del proyecto «$50CO_2$Cars» se realizarían entre 2013 y 2017, de tal manera que los primeros motores podrían comercializarse entre mediados de 2016 y principios de 2017, seguidos, en breve plazo, por un sistema de hibridación económico. Para los cálculos de rentabilidad se utilizaron dos tipos de actualizaciones (respectivamente, del [10-13]* % y del [13-15]* %) y el segundo tiene más en cuenta el aumento reciente del coste de financiación. No se esperan ingresos de las patentes de algunos resultados del proyecto «$50CO_2$Cars». Finalmente los volúmenes y el precio de venta de nuevos motores diésel y de los grupos híbridos fueron estimados según distintos escenarios: un

([34]) La palabra «modificar» está subrayada en el texto original transmitido por las autoridades francesas.
([35]) Las autoridades francesas precisan que esta internalización podría ser solo parcial, en función de los resultados del proyecto «$50CO_2$Cars».
([36]) Las autoridades francesas precisan que el tipo de cambio entre el euro y el yen evolucionó desfavorablemente en alrededor del 30 % entre 2009 y 2012, para volver a la paridad de 2009 entre finales de 2012 y mayo de 2013. Esta volatilidad volvería aleatorios los costes de abastecimiento de las cajas de cambio automáticas. A eso hay que añadir unos derechos de aduanas que Francia considera elevados.
([37]) Los componentes principales del sistema «$50CO_2$Cars» serán específicos para el diésel. No obstante, según las autoridades francesas, el cambio a motores de gasolina de potencia equivalente solo requiere «inversiones de I+D moderadas en un plazo muy corto».
([38]) Fuente: http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles..

escenario «A» de ejecución del proyecto «50CO_2Cars» con la ayuda del Estado, en el que la venta de un vehículo híbrido aportaría un margen adicional de entre [200-300]* EUR y [300-400]* EUR según la opción tecnológica (además del margen de [2 000-3 000]* EUR generado para el fabricante por la venta de un vehículo del segmento B); un escenario «B» de ejecución del proyecto «50CO_2Cars» sin la ayuda del Estado, en el que los márgenes serían los mismos que en el escenario A. Las autoridades indican, sin embargo, que se trata de un escenario ficticio que el grupo PSA no estaría en condiciones de realizar (solo se plantea como comparación teórica); un escenario «C» contrafactual, que consiste, a falta de ejecución del proyecto «50CO_2Cars», en la realización de un proyecto alternativo para el que los márgenes adicionales serían más reducidos (entre [100-200]* EUR y [200-300]* EUR). Partiendo de estas hipótesis, los valores actualizados netos («VAN») diferenciales ([39]) calculados para los productos «eDCT» y «Fachada accesoria» serían los siguientes:

Cuadro 15

Indicadores financieros del proyecto «50CO_2Cars»

Grupo PSA (Comparación con el escenario C «contrafactual»)		Escenario A* («50CO_2Cars» con ayuda)	Escenario B* («50CO_2Cars» sin ayuda)
eDCT	VAN a [10-13]* %	[0-10] millones EUR	- [60-70] millones EUR
	VAN a [13-15]* %	- [50-60] millones EUR	- [90-100] millones EUR
Fachada accesoria	VAN a [10-13]* %	+ [30-40] millones EUR	- [20-30] millones EUR
	VAN a [13-15]* %	- [20-30] millones EUR	- [60-70] millones EUR

Las autoridades francesas llegan a la conclusión de que, sea cual sea la opción tecnológica elegida, la rentabilidad relativa del escenario B será siempre negativa respecto al escenario C, de modo que, en ausencia de ayuda pública, el proyecto «50CO_2Cars» sería «pura y simplemente inviable». El carácter muy limitado de los VAN obtenidos en el escenario A (ligeramente positivo con respecto al escenario C, con una actualización al [10-13]* %, negativa con un tipo de actualización al [13-15]* %), demuestra que tales niveles de rentabilidad relativa son proporcionales al objetivo de desarrollo de la primera generación de innovación.

c) En cuanto a los riesgos que presenta el proyecto «50CO_2Cars», son de cuatro tipos, y la ayuda estatal prevista permitiría reducirlos en gran medida:

— riesgos reglamentarios, relacionados con el nuevo ciclo de homologación de los vehículos diésel,

— riesgos tecnológicos para superar los numerosos bloqueos tecnológicos a fin de desarrollar una tecnología de hibridación suave accesible,

— riesgos comerciales, relacionados con el comportamiento de los consumidores y su sensibilidad a las preocupaciones medioambientales,

— riesgos financieros, en particular a la vista de las limitaciones que pesan sobre los fondos disponibles del grupo PSA.

([39]) En una nota de 11 de julio de 2013, las autoridades francesas explicaron que, si bien es posible conocer la parte de los costes de desarrollo y el precio de coste de fabricación de las piezas del vehículo, no lo es, en cambio, medir en valor absoluto la parte del motor en el valor de venta de un vehículo. Por ello propusieron un enfoque «marginal» que consiste en comparar los escenarios A y C (respectivamente B y C) basándose en las diferencias en los flujos salientes de los diferentes proyectos (costes inducidos de I+D e inversiones industriales) y en las diferencias en los flujos entrantes (ingresos generados por las ventas de vehículos o la valorización de prestaciones complementarias). El indicador suministrado permite comparar la rentabilidad relativa de los escenarios para las piezas consideradas.

4.4. *LAS MEDIDAS COMPENSATORIAS*

4.4.1. OBSERVACIONES DE CARÁCTER GENERAL SOBRE LA CALIFICACIÓN DE LAS MEDIDAS PROPUESTAS COMO MEDIDAS COMPENSATORIAS GENERALES Y SOBRE EL ALCANCE DE LAS MISMAS

(156) Las autoridades francesas consideran que, en la Decisión de incoación, la Comisión no proponía ninguna evaluación precisa del falseamiento de la competencia alegado. Por lo tanto, las medidas compensatorias propuestas por el grupo PSA son ya ampliamente suficientes. Cualquier agravación adicional iría en contra del requisito de proporcionalidad mencionado en el punto 47 de las «Directrices de salvamento y reestructuración» ya mencionadas.

(157) Por otra parte, consideran que las medidas compensatorias propuestas se refieren a los segmentos B y C, en contra de lo indicado en la Decisión de incoación. Es el caso de la medida de limitación del grado de penetración de la financiación de BPF que se refiere principalmente a estos dos segmentos. También es el caso del cese anticipado del Citroën C6 y de la no renovación de los modelos C6 y Peugeot 607 en el marco de las licitaciones. Por último, la medida relativa al abandono de la producción de los motores superiores a dos litros y a la retirada del desarrollo y la producción de la tecnología híbrida enchufable, tendrá un impacto significativo en el segmento C.

(158) Las autoridades francesas recuerdan que las medidas compensatorias propuestas por PSA son considerables: se traducen en una bajada de la cuota de mercado del [0-2]* % al final del período.

4.4.2. OBSERVACIONES ESPECÍFICAS A LAS DISTINTAS MEDIDAS COMPENSATORIAS PROPUESTAS

A) **Reducción de las inversiones adicionales del grupo PSA**

i) *El abandono anticipado del modelo Citroën C6 y la no renovación de los modelos Citroën C6 y Peugeot 607*

(159) Las autoridades francesas consideran que, aunque el volumen de ventas de esos vehículos ha sido más bajo, el margen neto que producían era superior al que resulta de la venta de otros tipos de vehículos y, en particular, al de la venta de vehículos del segmento B. Admiten que la rentabilidad del programa era insuficiente pero, para paliar esta insuficiencia, el grupo PSA propuso la asociación con DPCA para comercializar el C6 y el 607 en China.

(160) Por último, las autoridades francesas afirman que el grupo PSA nunca se propuso abandonar la gama alta en 2009. PSA solo canceló el proyecto de I+D de un nuevo vehículo que habría podido añadirse al C6 y al 607.

ii) *Abandono anticipado y no renovación del modelo Bipper/Nemo.*

(161) Las autoridades francesas consideran que esta medida impedirá que el grupo PSA coseche los beneficios de sus inversiones anteriores y reducirá significativamente su capacidad de competir en el segmento de los vehículos utilitarios ligeros.

(162) En efecto, los modelos Bipper/Nemo se producían hasta ahora en asociación con Fiat y Tofaş. Esta asociación alcanzó una madurez que dio a PSA un mejor conocimiento del mercado, del producto y de la capacidad de producción movilizada. En ausencia de una decisión de la Comisión que haga vinculante esta propuesta de medida compensatoria, el conocimiento del conjunto de estos datos da a PSA un margen de negociación mucho más amplio en los precios de cesión para una segunda generación de estos modelos, hipotéticamente más rentable. Esta rentabilidad se verá acentuada por la evolución reciente y futura de la organización de los transportes urbanos, que favorece a los vehículos utilitarios ligeros.

iii) *Abandono de la producción de los motores diésel superiores a dos litros.*

(163) Las autoridades francesas recuerdan que esta medida compensatoria es especialmente significativa en la medida en que el grupo PSA es líder del mercado de motores diésel tradicionales.

(164) Las autoridades francesas subrayan que estos motores son importantes para los segmentos D y E, segmentos esenciales para la imagen de marca del fabricante y su acceso a licitaciones.

(165) En cuanto a la estimación del impacto del desarrollo de una oferta diésel híbrida enchufable, en particular en las ventas de sus vehículos de motor de cilindrada superior a dos litros, el grupo PSA considera que está confirmada por la evolución reciente del mercado del híbrido enchufable y, en particular, por el anuncio de la decisión de Volvo de duplicar los objetivos de producción del modelo V60 diésel enchufable hasta llegar a 10 000 unidades en 2014, ante el éxito comercial alcanzado.

b) **Renuncia a la capacidad de la planta de Sevelnord en beneficio de un competidor**

(166) Las autoridades francesas recuerdan primero que esta medida contribuye a la limitación de la presencia del grupo PSA en el mercado en beneficio directo de sus competidores en la medida en que:

— PSA renuncia a cerca del 30 % de la capacidad de producción de la planta de Sevelnord en beneficio de Toyota,

— este acuerdo permite que un competidor importante, Toyota, entre en un mercado en el que no estaba presente hasta entonces y amplíe su gama de vehículos utilitarios,

— este acuerdo proporciona una ventaja competitiva directa y evidente a Toyota, en la medida en que le permite captar una parte importante del margen de los vehículos que son objeto del acuerdo y contratar y fidelizar clientes en un mercado en el que está ausente,

— esta medida se refiere a un mercado en el que el grupo PSA tiene una presencia de mercado especialmente importante (el 21 % en Europa 30 en 2011).

(167) Las autoridades francesas indican asimismo que, teniendo en cuenta el balance económico del proyecto (margen de explotación corriente positivo de [0-5] %, en línea con las expectativas usuales de PSA), el grupo iba a iniciar su instalación según un escenario de referencia sin socio. PSA consideraba, por tanto, que la explotación de la planta de Sevelnord sin socio era viable y rentable.

(168) Las autoridades francesas recuerdan que la lectura del comunicado de prensa de 31 de agosto de 2012 debe hacerse con mucha prudencia, debido al contexto social muy tenso de la época.

c) **Renuncia al desarrollo y a la producción de la tecnología híbrida enchufable**

(169) Las autoridades francesas consideran, en primer lugar, que el debate sobre el momento de la aplicación de esta medida, para calificarla como medida compensatoria o como medida necesaria para restablecer la viabilidad no es pertinente. Según ellas, lo que interesa a efectos de la calificación de dichas medidas como medidas compensatorias es que puedan realmente limitar los posibles falseamientos de la competencia derivados de la ayuda.

(170) A continuación, las autoridades francesas no desean responder a las preguntas de la Comisión sobre la realidad de la estimación del impacto de esta medida, porque sus críticas sobre el tema no están lo suficientemente claras. En cualquier caso, consideran que las hipótesis de cálculo de la estimación del impacto de esta medida son coherentes con la evolución más reciente del mercado de los vehículos híbridos enchufables.

(171) Por otra parte, según las autoridades francesas, la concesión de una licencia sobre esta tecnología por un constructor o un fabricante de componentes no sería posible, habida cuenta del grado de desarrollo del mercado y de la importancia de esta tecnología como factor de diferenciación en la competencia. No obstante, si tal cosa sucediera, el grupo PSA estaría dispuesto a comprometerse a no adquirir la licencia a terceros durante toda la duración de la ejecución del plan de reestructuración.

(172) Por último, las autoridades francesas consideran que los efectos de esta medida no son neutralizados por el proyecto «50CO_2Cars», ya que este último se refiere a un mercado y una clientela distintos (de gama alta) de los afectados por la medida compensatoria, y proporciona beneficios en materia de CO_2 distintos de los generados por la tecnología híbrida enchufable.

d) **Fijación de un índice de penetración máximo de BPF**

(173) Las autoridades francesas recuerdan, primero, que dicha medida constituye en el presente caso la medida compensatoria más específica y más adecuada para solventar cualquier posible falseamiento de la competencia que fuera consecuencia directa de la concesión de la ayuda en forma de garantía a favor de BPF.

(174) Consideran que la elección del límite máximo del índice de penetración correspondiente al índice del segundo trimestre de 2012, incrementado con un nivel de flexibilidad del 1 %, es necesaria para permitir una evolución del índice de penetración de BPF en línea con las necesidades del grupo y permitirá que BPF cumpla con su papel sistémico con respecto a la actividad automovilística de PSA. En la medida en que se espera que la tendencia al alza del índice de penetración observado entre 2001 y 2012 se mantenga entre 2012 y 2013, el tope elegido limita significativamente la capacidad competitiva de BPF.

(175) Según las autoridades francesas, la flexibilidad prevista no conlleva ninguna disminución de la eficacia ni del carácter vinculante de la medida compensatoria propuesta. En efecto, a la vista de la previsible evolución del mercado, el índice de penetración de BPF tendrá sistemáticamente un retraso de un año y, por tanto, será inferior al de sus competidores más similares.

(176) Por otra parte, para responder a una pregunta de la Comisión, las autoridades francesas están dispuestas a integrar a los bancos cautivos de los grupos Fiat y Ford en el grupo de bancos seleccionados para la indización del tipo de penetración de BPF.

(177) Por último, según las autoridades francesas, el carácter global del compromiso de PSA (para los países del G10 y sin distinción de segmento) no le permitirá desarrollar una política comercial agresiva en determinados países y en determinados segmentos, lo que dejará sin efectos la medida compensatoria. En efecto, aparte de que el grupo PSA no puede obligar a BPF a modificar su política de riesgo, la medida de limitación del índice de penetración de la financiación de BPF se refiere principalmente a los segmentos B y C por su peso relativo en la media ponderada de penetración (más del […]* % de la financiación concedida por BPF en los últimos años y, por término medio, el […]* % de la financiación concedida por BPF en 2012 en Francia, Reino Unido, Alemania, España e Italia).

5. **OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS**

(178) A raíz de la Decisión de incoación, la Comisión recibió observaciones de cinco partes interesadas, a saber, el grupo PSA, una empresa que manifestó su deseo de mantener el anonimato (en lo sucesivo, «el denunciante anónimo»), Fiat, GM y Toyota.

5.1. *OBSERVACIONES DEL DENUNCIANTE ANÓNIMO*

(179) El denunciante anónimo informó a la Comisión de su inquietud acerca de ciertas prácticas comerciales de PSA. En efecto, considera que PSA favorece a los proveedores franceses en detrimento de los no franceses. El comportamiento de PSA frente al proveedor Agrati France es, según el denunciante anónimo, muy significativo: PSA le habría evitado un procedimiento de quiebra inminente, comprándole productos a precios muy superiores a los precios de mercado. Según este denunciante anónimo, a pesar del perjuicio que sufrió debido a una interrupción del suministro, PSA habría renunciado a presentar un recurso contra Agrati France para no aumentar las dificultades financieras de esta empresa, que era ya vulnerable.

(180) En sus observaciones, el denunciante anónimo alega que las relaciones entre PSA y el Gobierno francés, así como el apoyo público objeto del presente procedimiento, infringirían las normas del mercado interior, especialmente en materia de libre circulación de mercancías, recogidas en el artículo 34 del TFUE.

(181) Para ayudar a Agrati France, considera que PSA habría utilizado su participación en el Fondo de modernización de fabricantes de componentes para automóviles («FMEA», en sus siglas en francés), para concederle indirectamente una ayuda de 17 millones EUR.

(182) Como medida compensatoria, el denunciante anónimo pide por último que PSA se retire del FMEA y renuncie a cualquier otra participación financiera en empresas de proveedores o distribuidores de fijaciones para automóviles mientras continúe recibiendo ayudas estatales, que pida la restitución de las cantidades que concedió a Agrati France, y que establezca un sistema de selección de sus proveedores transparente y no discriminatorio.

5.2. *OBSERVACIONES DE OPEL (Y DEL GRUPO GM)*

(183) En lo que se refiere a las previsiones de mercado, GM subraya que la mayor parte de los fabricantes de automóviles utilizan los datos de institutos como Global Insight o POLK.

(184) En cuanto al proyecto I+D «50CO_2Cars», GM recuerda que todos los fabricantes invierten en tecnologías para reducir las emisiones de gases contaminantes. De forma general, es difícil prever cuáles serán los futuros logros de estas investigaciones en el plano industrial. Muchas soluciones técnicas son posibles, incluso en el ámbito de la hibridación. Por otra parte, se trata de un ámbito en el que podrían esperarse colaboraciones entre fabricantes, a fin de realizar economías de escala. Siempre según GM, la ayuda de 85 millones EUR para el proyecto «50CO_2Cars» no representa un importe significativo en relación con los gastos de I+D del sector; en cambio, es un importe de cierta importancia para un proyecto de I+D sobre el desarrollo de un sistema de «hibridación suave». GM considera que esta medida no podrá impedir que un fabricante competidor desarrolle su propio programa de I+D en este mismo ámbito, habida cuenta de las incertidumbres tecnológicas actuales.

(185) Por lo que se refiere al papel de los bancos cautivos de los fabricantes de automóviles, GM considera que esos bancos facilitan ciertamente la venta de vehículos, ofreciendo a sus clientes interesantes soluciones de financiación. Dan a los fabricantes mucha flexibilidad para provocar una reacción a corto plazo del mercado del automóvil.

(186) Por último, GM considera que PSA ha entrado en un proceso importante de reducción de la capacidad, del que aprecia el carácter difícil y complejo.

5.3. *OBSERVACIONES DE FIAT*

5.3.1. RESTABLECIMIENTO DE LA VIABILIDAD

(187) Por lo que se refiere al restablecimiento de la viabilidad, Fiat remite a los comentarios de algunos analistas, en particular, a las previsiones del instituto Global Insight, que vaticinan un descenso de las ventas y una posible recuperación, si bien débil y muy progresiva, en los años 2015/2016.

(188) En su opinión, las razones de la actual crisis del mercado del automóvil son:

a) la fuerte presión competitiva en el mercado, especialmente en los segmentos de masas, en relación con la llegada de nuevos competidores coreanos y, potencialmente, japoneses e indios;

b) la bipolarización del mercado, que limita las posibilidades de beneficios solo a los vehículos *premium*;

c) la tendencia de los consumidores a orientarse cada vez más hacia productos de gama baja;

d) la falta de perspectiva de una vuelta a los niveles de venta anteriores a la crisis, y, por último,

e) el exceso de capacidad estructural de los fabricantes europeos.

5.3.2. EL PROYECTO «50CO_2CARS»

(189) Por lo que se refiere al proyecto «50CO_2Cars», Fiat considera, a pesar de la escasez de datos disponibles, que el objetivo parece viable. Señala, no obstante, que el coste unitario por vehículo de este tipo de tecnología podría limitar su penetración en el mercado, bien por su elevado precio de venta, bien por la dificultad para el fabricante de obtener beneficios en el momento de la venta. Según Fiat, los niveles de emisión de CO_2 establecidos por la Comisión Europea de cara a 2020 constituyen un verdadero reto para todos los fabricantes. Las posibilidades de superarlo supondrían un enfoque de I+D múltiple, que no se centrase solamente en un proyecto de I+D para el desarrollo de tecnología única, como parece ser el caso del proyecto «50CO_2Cars» (según lo entiende Fiat).

(190) Fiat desconoce si otros fabricantes reciben ayudas públicas para apoyar proyectos de I+D. En su opinión, no habría barreras finales para los procesos de innovación, con excepción de los costes, las inversiones y el tiempo necesarios para corregir opciones tecnológicas. Los avances tecnológicos que permita el proyecto «50CO_2Cars» tampoco constituirían una barrera inicial. Sin embargo, Fiat considera que la posibilidad de recibir ayudas y, por consiguiente, reducir el coste final del desarrollo de nuevas tecnologías respecto a los competidores, otorgaría una ventaja indiscutible al beneficiario de la ayuda.

5.3.3. EL IMPACTO DE LA GARANTÍA EN EL MERCADO

(191) Según Fiat, la garantía pública concedida a BPF correspondería a un tercio de las deudas del banco cautivo de PSA. Además, la transacción no prevé el pago de una comisión de no utilización (*commitment fee*). Fiat considera que deberían añadirse al menos 100 puntos básicos para que el coste de la garantía se ajustase a las prácticas del mercado.

(192) Por último, la garantía pública habría provocado un falseamiento de la competencia respecto a los otros bancos cautivos presentes en los mercados. En efecto, gracias a la garantía, las acciones emitidas por BPF tendrían la misma calificación que el Estado francés (Aa1/AA), en lugar de ser calificadas según sus propios méritos. Fiat concluye que la calificación de BPF seguirá siendo la misma hasta 2016.

(193) Según Fiat, la diferencia de coste de financiación entre el grupo PSA y BPF, estimada en 40 puntos básicos, se explicaría fácilmente mediante la concesión de dicha garantía. Fiat considera que BPF podría financiarse en el mercado secundario con un «nuevo» diferencial de 360/380 puntos básicos, teniendo en cuenta que el de una obligación del grupo PSA sería de aproximadamente 400 puntos básicos para un vencimiento en 2016. En el momento de la emisión de 1 200 millones EUR cubierta por la garantía del Estado que BPF realizó en marzo de 2013, el coste total de financiación se situaba en torno a los 270 puntos básicos.

(194) Fiat considera también que la garantía pública haría permitido a BPF renegociar las condiciones de sus préstamos con las entidades financieras en el sentido de una convergencia con las condiciones solicitadas por el Estado francés.

(195) Por último, la garantía pública habría tenido un impacto positivo en la calificación de BPF. A pesar de la rebaja de su calificación a principios de 2013 por las principales agencias de calificación, BPF habría seguido beneficiándose de un mayor nivel de calificación, equivalente a un grado, que el que habría podido esperar en ausencia de garantía. Fiat se basa, en particular, en las declaraciones de Standard & Poor's de 28 de enero, 14 de febrero y 18 de abril de 2013. Además, Fiat subraya que es sabido que el compromiso de conceder una garantía o una financiación mejora *per se* la situación financiera del beneficiario, sea cual sea el grado de utilización de los fondos puestos a su disposición.

(196) De forma más general, Fiat considera que los bancos cautivos de los fabricantes de automóviles son unos instrumentos muy eficaces de venta y mercadotecnia:

a) para atraer nuevos clientes, proponiendo condiciones de financiación muy atractivas ([40]);

b) para apoyar el proceso de venta, en particular debido a la retirada de las entidades financieras «clásicas» del segmento de los préstamos a los consumidores y a los concesionarios, y

c) para aumentar el sentimiento de lealtad de los consumidores que ya son clientes.

(197) Fiat considera que un aumento de 100 puntos básicos del coste de financiación de BPF tendría un impacto directo, inmediato y extremadamente negativo en los beneficios del grupo PSA en los países europeos.

5.3.4. LAS MEDIDAS COMPENSATORIAS

(198) Según Fiat, las reducciones de capacidad se aprobaron en un plan anterior, cuya finalidad era cerrar fábricas no rentables. Por consiguiente, los cierres anunciadas no son fundamentales para PSA en una perspectiva de restablecimiento de la viabilidad (los índices de utilización siguen siendo los mismos). Su impacto se limitaría a una reducción de los costes fijos.

(199) Por lo que se refiere a las reducciones de las inversiones en activos fijos, Fiat considera que PSA utiliza su plan de reestructuración para justificar de manera oportunista sus decisiones estratégicas de reposicionamiento en los segmentos B y C, y para ocultar otras medidas menos eficaces, adoptadas hace poco. El final anunciado de los motores diésel de más de 2 litros se debe probablemente a la tendencia actual de los fabricantes a reducir sus cilindradas (*downsizing*). En cuanto a Sevelnord, Fiat considera que esta medida no supondrá una verdadera reducción de la capacidad sino solo un arrendamiento temporal de esta capacidad a un competidor, dejando la oportunidad a PSA de recuperarla con bastante facilidad en función de sus necesidades.

([40]) Fiat cita el ejemplo de su propio banco cautivo, cuyo índice de penetración pasó del 23,3 % en 2012 al 39,6 % en 2013 tras una modificación de su estrategia comercial tendente a proponer a los clientes unas ofertas financieras más competitivas.

(200) Por último, respecto a la última medida compensatoria, Fiat reconoce su dificultad para analizar las consecuencias del abandono de la tecnología híbrida enchufable sobre la base de la información obtenida. Este abandono se justificaría, en su opinión, por el reposicionamiento de PSA en el mercado. También podría interpretarse como un medio de corregir una mala opción tecnológica. Fiat niega que sea posible centrarse en una única tecnología para alcanzar los objetivos de reducción de emisiones impuestos por la Unión Europea.

(201) En lo que se refiere a la medida compensatoria relativa al índice de penetración, Fiat destaca que ninguna medida compensatoria estaría en condiciones de limitar el impacto del falseamiento causado por la garantía.

5.4. *OBSERVACIONES DE TOYOTA*

(202) Toyota considera que no está en condiciones de pronunciarse sobre el plan de reestructuración de PSA. Además, no tiene por qué hacerlo. Toyota confirma que las hipótesis en que se basan el plan de PSA son creíbles. En general, las múltiples factores que influyen en el mercado del automóvil hacen muy difícil cualquier intento de previsión.

(203) Por lo que se refiere al proyecto «50CO_2Cars», Toyota considera que el desarrollo de cualquier tecnología medioambiental será un factor clave para las ventas de los fabricantes. En su opinión, las ventas de vehículos híbridos de gasolina serán, en el futuro, más importantes que las ventas de híbridos diésel, si bien reconoce que podría existir un mercado para el híbrido de diésel. Sin embargo, las ventas se mantendrán por debajo de las del híbrido de gasolina debido al coste más elevado de esta tecnología. Toyota no prejuzga que este proyecto de I+D pueda impedir a los competidores de PSA penetrar en el mercado del «híbrido suave».

(204) Por lo que se refiere al papel de los bancos cautivos, Toyota cree que, en general, permitirían mejorar la fidelización de los consumidores respecto a la marca (*customer loyalty*) en un 15 % aproximadamente. Los índices de penetración serían, además, más elevados en los segmentos relativos a los modelos pequeños.

(205) Por lo que se refiere a las medidas compensatorias, Toyota se pregunta sobre la conveniencia de dar esta calificación jurídica a una medida cuya finalidad es poner fin a la producción de modelos poco vendidos. Considera que la colaboración entre Toyota y PSA en la planta de Sevelnord no era una condición necesaria para la supervivencia del grupo PSA. Por otra parte, la tecnología híbrida enchufable no estaría, según el, lo suficientemente madura, debido a los costes que genera y las infraestructuras que requiere. Según Toyota, la tecnología «híbrido total» seguirá siendo la única solución tecnológica a medio plazo.

(206) Por último, Toyota considera que no está en condiciones de evaluar la pertinencia de las medidas compensatorias propuestas por el grupo PSA.

5.5. *OBSERVACIONES DEL GRUPO PSA*

(207) Con carácter preliminar, el grupo PSA coincide plenamente con las observaciones presentadas por las autoridades francesas.

(208) PSA recuerda a continuación su estrategia de restablecimiento de la viabilidad, cuyo objeto es adaptar su capacidad productiva a las nuevas realidades del mercado. Esta adaptación se manifiesta, en particular, por una considerable reducción de la presencia del grupo en el mercado. PSA desea recordar también que estas medidas de reestructuración se financian casi exclusivamente con recursos propios procedentes de cesiones de activos. Estas medidas habrían sido, a su modo de ver, más que suficientes si BPF no se hubiera visto penalizado indebidamente por las normas de las agencias de calificación, ya que las dificultades del banco cautivo solo se deben a sus vínculos con el grupo PSA. Por lo tanto, y siempre según PSA, la intervención del Estado solo fue necesaria por culpa de estas normas de las agencias de calificación. De lo que PSA concluye que la garantía del Estado solo tendría un efecto limitado, tanto más cuanto que ninguna subvención pública directa se concedería a BPF.

(209) Además, PSA destaca que las medidas de reestructuración van acompañadas por una reorientación de su política comercial. Esta se basa en proyectos de I+D destinados a reducir el coste de las innovaciones tecnológicas para el consumidor final y en la creciente internacionalización del grupo a fin de reducir su exposición a las fluctuaciones del mercado europeo y, en particular, del de los países del sur de Europa.

(210) PSA señala que, si la situación del mercado del automóvil europeo se deteriorara respecto a las previsiones existentes, adoptaría todas las medidas necesarias para garantizar el restablecimiento de su viabilidad a largo plazo.

(211) Por lo que se refiere a las medidas compensatorias, PSA considera que representan un esfuerzo muy importante, que afecta notablemente su competitividad en todos los segmentos. Según PSA, su amplitud parece muy importante en relación con el importe de la ayuda y, en particular, respecto a la magnitud de los fondos comprometidos por PSA para financiar su reestructuración. Por otra parte, dada la estructura del balance de BPF, un recurso a la garantía es muy poco probable; en definitiva, los efectos de la ayuda en los competidores del grupo PSA serían muy limitados.

(212) Sin embargo, las medidas compensatorias previstas tendrán un impacto especialmente importante. En el plano industrial, el abandono de la tecnología híbrida enchufable tendrá un impacto negativo significativo en el mercado europeo. Además, al prestar capacidad de producción a uno de sus competidores directos en la planta de Sevelnord, PSA considera que le ayuda a entrar en un nuevo mercado. Por otra parte, la reducción de las inversiones afectará a la imagen de PSA en el mercado. Este es el caso, por ejemplo, del abandono de dos modelos en el segmento de los vehículos industriales ligeros, en el que PSA tiene una cuota de mercado importante. Por último, la no renovación de los vehículos de gama alta y de los motores potentes reducirá las posibilidades de participar en licitaciones públicas de empresas y tendría un impacto en la imagen de marca del grupo, mucho más allá del período de reestructuración.

(213) Según PSA, el límite máximo de los índices de penetración de BPF y su adaptación a la evolución de los bancos cautivos de los principales competidores, compensará ampliamente el hipotético efecto de la ayuda en el mercado.

(214) Por último, PSA recuerda que la aprobación de la ayuda por la Comisión sería de vital importancia para la economía francesa debido al peso del sector del automóvil en Francia (más de 2 millones de empleos directos e indirectos). La recuperación de PSA también sería crucial para la vitalidad y la competitividad de la industria europea del automóvil. A este respecto, PSA observa que algunos competidores se han beneficiado (o siguen beneficiándose aún) ampliamente del apoyo de sus respectivos gobiernos, mediante el mantenimiento de tipos de cambio especialmente favorables a sus exportaciones o nacionalizaciones temporales de sus bancos cautivos. Otros fabricantes, fuera de la Unión Europea, se benefician de acuerdos de libre comercio, lo que les permite desarrollar una política comercial agresiva en el mercado europeo.

6. **COMENTARIOS DE FRANCIA SOBRE LAS OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS**

6.1. *COMENTARIOS SOBRE LAS OBSERVACIONES DEL DENUNCIANTE ANÓNIMO*

(215) Con carácter preliminar, las autoridades francesas observan que la concesión de una ayuda para la reestructuración del grupo PSA no parece tener gran interés para los agentes del mercado europeo del automóvil: solo se han manifestado cuatro partes interesadas (a pesar de la publicidad que se dio a la Decisión de incoación).

(216) Sobre las observaciones del denunciante anónimo (resumidas en los considerandos 179 a 182 de la sección 5.1), las autoridades francesas destacan que no tienen ninguna relación con el presente procedimiento de examen de la ayuda a la reestructuración del grupo PSA, sino que tienen que ver más bien con la denuncia que el denunciante anónimo presentó ante la Comisión.

(217) De manera totalmente subsidiaria, las autoridades francesas consideran que estos comentarios no aportan ninguna prueba indiscutible del supuesto comportamiento de PSA respecto a Agrati France y que PSA, como empresa privada, puede mantener las relaciones comerciales que quiera con sus proveedores. A este respecto, en el marco de su alianza con GM, PSA puso en marcha una política de racionalización de sus compras desde el 25 de febrero de 2013, que incluye, en particular, la organización sistemática de licitaciones para obtener el mejor precio del mercado. Las autoridades francesas hacen hincapié en que solo una medida imputable a un Estado miembro puede incurrir en una infracción del artículo 34 del TFUE y no es el caso de las decisiones adoptadas por las empresas privadas, como PSA. Por último, el supuesto comportamiento del FMEA no tiene nada que ver con el presente procedimiento.

(218) Las autoridades francesas concluyen que la instrucción de la ayuda en cuestión no puede verse afectada por una alegación sin prueba de incumplimiento del artículo 34 del TFUE, que se referiría, por lo demás, a hechos sin relación ninguna con la ayuda en cuestión ni con la reestructuración del grupo PSA.

6.2. *COMENTARIOS SOBRE LAS OBSERVACIONES DEL GRUPO GM*

(219) Las autoridades francesas no han hecho ningún comentario a las observaciones del grupo GM [resumidas en los considerandos 183 a 186 de la sección 5.2]

6.3. *COMENTARIOS SOBRE LAS OBSERVACIONES DE FIAT*

6.3.1. RESTABLECIMIENTO DE LA VIABILIDAD DEL GRUPO PSA

(220) Según las autoridades francesas, Fiat presenta, en sus observaciones al respecto (resumidas en los considerandos 187 a 188 de la sección 5.3.1) una hipótesis de evolución del mercado más optimista que la del grupo PSA, lo que confirma que el escenario elaborado por el grupo PSA es creíble y bastante prudente. Recuerdan asimismo que Fiat (y, además, Opel) han confirmado la pertinencia de los datos del instituto IHS Global Insight para evaluar las perspectivas de evolución del mercado. Por último, Fiat se considera incapaz de opinar sobre el restablecimiento de la viabilidad con la información disponible. Por esta razón, las autoridades francesas consideran que es inútil rebatir cada uno de los puntos planteados por los analistas citados por Fiat.

6.3.2. EL ELEMENTO DE AYUDA QUE PROCEDE DE LA GARANTÍA Y SU EFECTO EN EL MERCADO

(221) Las autoridades francesas destacan que, en sus observaciones al respecto [resumidas en los considerandos 191 a 196 de la sección 5.3.3], Fiat evalúa el elemento de ayuda estatal en aproximadamente 100 a 110 puntos básicos, lo que representa un importe de ayuda de 231 millones EUR, muy por debajo del límite inferior de la franja mencionada por la Comisión en la Decisión de incoación. Según las autoridades francesas, esta evaluación de Fiat demuestra que el importe de ayuda elegido por la Comisión está probablemente sobrevalorado.

(222) En cuanto a la toma en cuenta de una comisión de compromiso (*commitment fee*), las autoridades francesas recuerdan que la prima de garantía pagada por el grupo PSA al Estado se calculó sobre la base del coste total de los bancos miembros del New Club Deal (440 puntos básicos) que incluye su coste de liquidez (estimado en 180 puntos básicos en referencia al Itraxx Senior Financial a 5 años sobre una base media a un mes). Este coste incluiría una comisión inicial de 120 puntos básicos y una comisión de compromiso por valor del 40 % del margen, es decir, superior a lo que Fiat considera la práctica del mercado. Las observaciones de Fiat confirman, pues, según las autoridades francesas, que está comisión fue sobrevalorada respecto a la norma del mercado.

(223) Por último, las autoridades francesas consideran que hubiera sido lógico no tener en cuenta la comisión *up-front* y la comisión de compromiso, ya que el Estado no soporta costes de oportunidad, es decir, costes derivados del hecho de movilizar capital, que debería, en el caso de un banco, estar remunerado.

(224) Las autoridades francesas destacan que Fiat afirma la existencia de efectos especialmente significativos de la garantía en el mercado, sin explicar en qué consistirían dichos efectos. Según Francia, Fiat considera, en particular, que la garantía concede a BPF una ventaja no analizada por la Comisión, que procede del mantenimiento de su coste de financiación a un nivel determinado, independientemente de la evolución del mercado. Este argumento sorprende a las autoridades francesas ya que el efecto alegado estaría obviamente vinculado a la existencia de la garantía, cuyo objeto es, precisamente, estabilizar los costes de refinanciación del banco por un importe máximo de 7 000 millones EUR. Además, la ventaja concedida a BPF y al grupo PSA debería, obviamente, analizarse en el momento en que la garantía se dio a conocer.

6.3.3. LAS MEDIDAS COMPENSATORIAS

(225) Con carácter preliminar, las autoridades francesas consideran las observaciones de Fiat sobre este punto [(resumidas en los considerandos 198 a 200 en la sección 5.3.4], particularmente insustanciales e infundadas.

(226) Por lo que se refiere a las reducciones de las inversiones en activos fijos, Fiat no aporta ningún elemento concreto y justificado que pudiera poner en entredicho el carácter especialmente vinculante del abandono de los vehículos de gama alta.

(227) Por lo que se refiere a la medida relativa a Sevelnord, Fiat no ve en ello más que un arrendamiento de capacidad que PSA podría recuperar a su antojo en cualquier momento. Las autoridades francesas consideran que esta crítica carece de pertinencia, ya que el argumento de Fiat no tiene en cuenta el carácter obligatorio de las medidas impuestas por las decisiones de la Comisión. Según Francia, esta medida tiene, al contrario, un carácter irreversible, ya que permitirá a Toyota acceder a un nuevo mercado en condiciones óptimas.

(228) Fiat critica también el abandono del híbrido enchufable basándose en que la estrategia más pertinente sería, al contrario, multiplicar los distintos medios de reducción de las emisiones contaminantes. Las autoridades francesas responden que se trata precisamente de la estrategia adoptada inicialmente por PSA. De este modo, al renunciar al híbrido enchufable, el grupo PSA recorta considerablemente su capacidad competitiva en el mercado, frente a fabricantes que pueden multiplicar las tecnologías de reducción de las emisiones contaminantes. Además, las críticas de Fiat en cuanto a las «malas opciones tecnológicas» de PSA, como invertir en el híbrido enchufable, deberían, según Francia, ponerse en perspectiva con las propias opciones tecnológicas de Fiat. Contrariamente a todos los fabricantes, que han optado por invertir en esta tecnología, incluidos los más eficaces, Fiat es uno de los pocos que no lo han hecho.

(229) Por último, las autoridades francesas señalan que Fiat no se pronuncia directamente sobre la medida compensatoria que limita el índice de penetración de BPF. Deducen de ello que la elaboración de un compromiso por país y por segmento sería extremadamente difícil. Siempre según las autoridades francesas, la evolución del mercado facilitada por Fiat corrobora la retirada de los bancos tradicionales del mercado y el aumento correlativo de los índices de penetración de los bancos cautivos. Por último, la nueva política comercial aplicada por Fiat en el primer trimestre de 2013, que le ha permitido alcanzar un índice de penetración del 39,6 %, demuestra claramente, para las autoridades francesas, el carácter particularmente vinculante de la medida compensatoria propuesta. Limitando la progresión de su índice de penetración, BPF reduce significativamente su capacidad para proponer ofertas competitivas y, por lo tanto, el impacto potencial de la garantía del Estado sobre el mercado.

6.3.4. EL PROYECTO «50CO_2CARS»

(230) Según Francia, las observaciones de Fiat [resumidas en los considerandos 189 a 190 de la sección 5.3.2] se refieren, por una parte, a la contribución de este proyecto al restablecimiento de la viabilidad y, por otra, al impacto de este proyecto sobre el mercado.

(231) Las autoridades francesas consideran que las críticas de Fiat carecen de toda pertinencia y desconocen el objeto mismo del proyecto, que busca precisamente reunir diversas competencias y tecnologías, con el apoyo de los poderes públicos, para permitir que los socios desarrollen una tecnología de hibridación de bajo coste.

(232) Según las autoridades francesas, Fiat reconoció la ausencia del efecto temido, al confirmar que todos los fabricantes invertirían de forma significativa en proyectos destinados a reducir las emisiones contaminantes.

(233) Por último, en cuanto al impacto en el mercado, las autoridades francesas consideran que las observaciones de Fiat son contradictorias. El proyecto responde en efecto, a las objeciones de Fiat: la ruptura tecnológica importante que se plantea permitiría reducir significativamente el coste de las tecnologías híbridas de forma que se puedan difundir lo suficiente para garantizar su rentabilidad. Por lo tanto, según las autoridades francesas, las críticas de Fiat en cuanto a las limitadas perspectivas de éxito comercial de «50CO_2Cars» son irrelevantes. Por último, las autoridades francesas consideran que Fiat no explica cómo una ayuda de 86 millones EUR puede afectar al precio final de los vehículos desarrollados, mientras que considera, por otra parte, que los fabricantes hacen grandes inversiones para alcanzar los objetivos de reducción de las emisiones contaminantes impuestos por la normativa europea.

6.4. *COMENTARIOS SOBRE LAS OBSERVACIONES DE TOYOTA*

(234) En general, las observaciones de Toyota (resumidas en los considerandos 202 a 206 en la sección 5.4) confirman globalmente, según Francia, la credibilidad de las hipótesis y la pertinencia de las opciones en las que se basa el plan de reestructuración del grupo PSA. Por lo que se refiere al proyecto «50CO_2Cars», Toyota confirma que las tecnologías respetuosas con el medio ambiente constituirán el principal impulso del mercado en el futuro. Según las autoridades francesas, de las observaciones de Toyota se desprende que la ayuda del Estado al proyecto «50CO_2Cars» no tendrá impacto en la capacidad de los competidores en el segmento «híbrido suave».

(235) Por lo que respecta a las medidas compensatorias y, en particular, para responder a las preguntas de Toyota sobre el carácter realmente compensatorio de una medida que pretende poner fin a la producción de vehículos vendidos en pocas cantidades, las autoridades francesas vuelven a afirmar que la comercialización de los modelos de gama alta da un impulso al conjunto de los vehículos comercializados con esta marca.

(236) En lo que se refiere a la planta de Sevelnord, Toyota declaró que su acuerdo con PSA le permitirá seguir estando presente en el segmento de los vehículos utilitarios ligeros. Las autoridades francesas subrayan de nuevo que su presencia en Sevelnord tendrá un impacto significativo en la capacidad competitiva de Toyota, lo que le permitirá desarrollar una presencia de mercado real y sustancial en este segmento.

(237) Por último, según las autoridades francesas, las observaciones de Toyota están en contradicción con su comportamiento en el mercado. La comercialización de una versión híbrida enchufable del Prius, que Toyota presenta como lo mejor de su flota híbrida, contradice sus apreciaciones negativas en cuanto a las perspectivas de mercado de este tipo de motores.

6.5. *COMENTARIOS SOBRE LAS OBSERVACIONES DE PSA*

(238) Las autoridades francesas no han hecho comentarios sobre las observaciones del grupo PSA (resumidas en los considerandos 207 a 214 de la sección 5.5).

7. **MODIFICACIONES INTRODUCIDAS EN LA NOTIFICACIÓN POR LAS AUTORIDADES FRANCESAS**

(239) En la nota de 16 de julio de 2013, modificada mediante carta de 23 de julio de 2013 (en lo sucesivo, la «carta de compromisos de 23 de julio de 2013» o la «carta de 23 de julio de 2013»), las autoridades francesas introdujeron cambios en la notificación del plan de reestructuración de 12 de marzo de 2013 y adoptaron las siguientes compromisos. Estos compromisos sustituyen a las medidas compensatorias propuestas inicialmente por las autoridades francesas.

(240) Las autoridades francesas precisaron que, salvo disposición contraria, los compromisos recogidos en la presente sección 7 se aplicarán hasta la ejecución completa del plan de reestructuración del grupo PSA, es decir, hasta el 31 de diciembre de 2015.

7.1. *COMPROMISO RELATIVO A LA VUELTA AL NIVEL DE ENDEUDAMIENTO DEL GRUPO PSA*

(241) Para cada año de la ejecución del plan de reestructuración, el endeudamiento neto consolidado de las actividades industriales y comerciales del grupo PSA, recogido en las cuentas anuales auditadas con marco contable constante, a 31 de diciembre de cada año («deuda neta»), no deberá sobrepasar el límite máximo «A» tal como se indica en el cuadro 16.

Cuadro 16

Límites máximos de deuda neta del grupo PSA

(en millones EUR)

	2013	2014	2015	2016
Deuda neta máxima A	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Deuda neta máxima B	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*

(242) Si la deuda neta supera el límite «A» en el plazo de un año determinado (N), el grupo PSA habrá de tomar las medidas de reestructuración financiera o industrial del tipo que sea, necesarias y suficientes para que al término del año siguiente (N+1), la deuda neta del grupo PSA no supere el límite máximo «A», excluidos los costes relacionados con la aplicación de estas medidas por PSA («las medidas correctoras»).

(243) Las medidas correctoras y sus efectos financieros anticipados deberán detallarse y cuantificarse individualmente e ir acompañadas de un calendario de aplicación preciso y vinculante. Entre estas medidas podrán figurar, total o parcialmente, medidas aplicadas por anticipado con posterioridad al 31 de julio de 2013, siempre que queden identificadas y claramente detalladas y que sus efectos financieros anticipados, correspondientes al plazo restante del plan de reestructuración, estén cuantificados. Las medidas correctoras, con previsiones actualizadas de los flujos de tesorería del grupo PSA, deberán comunicarse a la Comisión Europea con el dictamen del perito independiente tal como queda definido en la sección 7.6, en el plazo de un mes a partir de la publicación de las cuentas anuales consolidadas auditadas que pongan de manifiesto que la deuda neta del grupo PSA ha rebasado el límite máximo A del año correspondiente. Incumbe a la Comisión verificar que la cuantificación de los efectos financieros anticipados de estas medidas correctoras es suficiente, sin poner en peligro la viabilidad del grupo PSA. En caso contrario, otras medidas correctoras deberán ser propuestas y aprobadas por la Comisión.

(244) El plan de reestructuración se considerará realizado correctamente y los compromisos ofrecidos por las autoridades francesas se considerarán cumplidos si, al final del año N+1, las medidas correctoras, o cualquier otra medida de reestructuración financiera o industrial de cualquier naturaleza adoptada por el grupo PSA con posterioridad al 31 de julio de 2013, han producido los efectos financieros esperados en la deuda neta o si la

deuda neta no supera el límite máximo «A» en el año N+1. De no ser así, corresponderá, en su caso, a las autoridades francesas notificar a la Comisión un plan de reestructuración del grupo PSA modificado, dentro de los límites de la aplicación del principio «de ayuda única», para que la Comisión pueda modificar la presente Decisión por la que se declara la ayuda estatal a la reestructuración del grupo PSA compatible con el mercado interior.

(245) Las mismas consecuencias se producirán si la deuda neta del grupo PSA supera el límite máximo «B» durante dos años consecutivos en el transcurso del plan de reestructuración. También en este caso, y de la misma forma, corresponderá, si procede, a las autoridades francesas, notificar un plan de reestructuración modificado a la Comisión Europea para que lleve a cabo un nuevo análisis de la compatibilidad de la ayuda estatal a la reestructuración del grupo PSA.

(246) En cualquier caso, este compromiso se considerará realizado para todo el período de reestructuración, siempre que las medidas correctoras ejecutadas por el grupo PSA, tal como fueron comunicadas a la Comisión en las condiciones establecidas en el considerando 243, hayan producido efectos financieros acumulados en la deuda neta de [0-5 000] millones EUR.

7.2. *COMPROMISO RELATIVO AL ÍNDICE DE PENETRACIÓN DE BPF*

(247) Las autoridades francesas se comprometen a introducir las modificaciones descritas en los considerandos 248 a 250 en la comisión de garantía prevista en el artículo 3.3 del Protocolo celebrado entre Peugeot SA, el Banco PSA y el Estado el 5 de marzo de 2013 («el protocolo») para la remuneración de la garantía autónoma a primer requerimiento («la garantía»), que se celebrará entre el Estado y Banco PSA, en presencia de Peugeot SA y del Banco de Francia («la comisión de garantía»).

(248) Mientras exista un saldo vivo de «obligaciones garantizadas» emitidas y que se beneficien de la garantía (tal como estas obligaciones garantizadas se definen en el protocolo), la comisión de garantía de 260 puntos básicos citada en el artículo 3. 3 del protocolo se aumentará en las condiciones descritas en los considerandos 249 y 250 en cuanto el índice de penetración del Banco PSA en los países G10 (Alemania, Austria, Bélgica, Italia, España, Países Bajos, Portugal, Suiza, Francia y Reino Unido) supere el [26-29]* %.

(249) El incremento de la comisión de garantía:

a) se hará en función del índice de penetración del Banco PSA en el G10 como se indica en el cuadro 17 en el considerando 250, teniendo en cuenta que si el índice de penetración para un período determinado incluye uno o más decimales después de la coma, el incremento de la comisión de garantía se calculará mediante interpolación lineal entre la comisión de garantía pagadera para el índice de penetración sin decimal inferior y la pagadera para el índice de penetración sin decimal superior que figuran en dicho cuadro;

b) tendrá un máximo de 231 puntos básicos para que la comisión de garantía no pueda sobrepasar los 491 puntos básicos, correspondiente al valor de mercado de la garantía según estimación de la Comisión Europea.

(250) El índice de penetración se medirá anualmente a 30 de junio de cada año. El incremento de la Comisión de garantía se calculará a 30 de junio de cada año para los últimos 12 meses sobre el importe en principal de los saldos medios durante este período de las distintas líneas de «obligaciones garantizadas» emitidas que se beneficien de la garantía (tal como estas obligaciones garantizadas quedan definidas en el protocolo). El primer incremento de la comisión de garantía deberá calcularse a 30 de junio de 2013 a partir del índice de penetración del período que va del 1 de julio de 2012 al 30 de junio de 2013.

Cuadro 17

Incremento de la comisión de garantía

Índice de penetración (%)	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*	[…]*
Incremento de la comisión de garantía (puntos básicos) *	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[90-120]	[120-150]	[150-180]	[180-210]	[200-230]-	231

7.3. *COMPROMISO DE ABSTENERSE DE PROCEDER A ADQUISICIONES*

(251) El grupo PSA se abstendrá de adquirir cualquier participación en otras empresas o de realizar cualquier adquisición de activos de empresas mientras dure su plan de reestructuración, es decir, hasta el 31 de diciembre de 2015. Este requisito no cubre: i) la adquisición de participaciones o de activos de empresas cuando el importe en efectivo comprometido por el grupo PSA para llevar a cabo la adquisición prevista sea inferior a 100 millones EUR por año, y ii) la adquisición de una participación en una empresa o de activos de empresas, previa autorización de la Comisión Europea, si esta adquisición es necesaria para garantizar la viabilidad del grupo PSA y para que alcance así los objetivos de su plan de reestructuración. La intención de realizar una adquisición contemplada en el punto ii) del presente apartado deberá comunicarse a la Comisión en un plazo razonable para permitir que evalúe la adquisición prevista según los datos financieros detallados para ello, su valorización y su impacto en los fondos propios del grupo PSA.

(252) Por otra parte, el grupo PSA podrá, previa autorización de la Comisión Europea, realizar la adquisición de: i) una participación en remuneración de una aportación de participaciones o actividades efectuadas en el marco de una operación de puesta en común (mediante fusión o aportación de capital) de activos o actividades, ii) títulos o elementos de activos o pasivos para su reventa concomitante en condiciones que no aumenten el nivel de deuda neta del grupo PSA. Estas adquisiciones no se tomarán en cuenta en el importe de 100 millones EUR mencionado en el párrafo anterior. La intención de realizar una adquisición contemplada en los puntos i) y ii) del presente párrafo deberá comunicarse a la Comisión en un plazo razonable para que pueda evaluar la naturaleza de las operaciones previstas.

(253) Las adquisiciones de participaciones o de activos de empresas realizadas por Faurecia o cualquiera de sus filiales durante la ejecución del plan de reestructuración del grupo PSA, es decir, hasta el 31 de diciembre de 2015, más allá del límite máximo de 100 millones EUR por año previsto anteriormente, estarán sujetas a la autorización previa de la Comisión Europea, que tendrá en cuenta de forma positiva las adquisiciones que: i) contribuyan, directa o indirectamente, al restablecimiento de la viabilidad del grupo PSA teniendo un impacto positivo en la rentabilidad prevista del grupo PSA, y ii) no constituyan una elusión de la obligación de limitación de los efectos de la ayuda al mínimo necesario para alcanzar los objetivos del plan de reestructuración del grupo PSA. La intención de realizar una adquisición contemplada en el presente párrafo deberá ser comunicada a la Comisión en un plazo razonable para que pueda evaluar la adquisición prevista en relación con los dos criterios mencionados anteriormente.

(254) En los casos en que el nivel de deuda neta del grupo PSA (tal como se define más arriba) bajara, en un año determinado (N), a un nivel inferior al previsto para este mismo año por el PMP 2013 v1 con fecha 31 de mayo de 2013, notificado por las autoridades francesas el 3 de junio de 2013, el límite máximo de 100 millones EUR anuales previsto en el presente compromiso se aumentará automáticamente, para el año siguiente (N+1), hasta el importe de la diferencia, expresada en millones EUR, entre el nivel de deuda neta del grupo PSA realizado el año (N) y el previsto para este mismo año por el PMP 2013 v1 con fecha 31 de mayo de 2013, notificado por las autoridades francesas el 3 de junio de 2013.

7.4. *COMPROMISO SOBRE EL MARGEN DE LA FINANCIACIÓN CONCEDIDA A LOS CONCESIONARIOS*

(255) El grupo PSA no reducirá el margen comercial anual medio de la financiación concedida a los concesionarios de su red (saldos vivos red de empresas, tal como se recoge en el informe anual del Banco PSA) por debajo del margen comercial anual medio constatado en los últimos 12 meses a 30 de junio de 2013, durante todo el tiempo de ejecución del plan de reestructuración.

7.5. *COMPROMISO RELATIVO AL PROYECTO «50CO_2CARS»*

(256) Las autoridades francesas se comprometen a que, en el marco del proyecto «50CO_2Cars», tal como este término se definió en la parte 1.2 de la notificación de las autoridades francesas de 12 de marzo de 2013, la subvención de 24,5 millones EUR inicialmente prevista en beneficio del grupo PSA adopte la forma de anticipos reembolsables, según términos, condiciones y modalidades de reembolso similares, *mutatis mutandis*, a los previstos para los 61,4 millones EUR de anticipos reembolsables ya previstos en el proyecto «50CO_2Cars». Se mantendrá el calendario de reembolso inicialmente previsto. Los importes reembolsables en cada vencimiento se incrementarán proporcionalmente al aumento del importe de los anticipos.

7.6. *APLICACIÓN Y PERITO INDEPENDIENTE*

(257) Las autoridades francesas se comprometen a que el grupo PSA dé mandato a un perito independiente responsable de controlar detalladamente la aplicación de los compromisos suscritos en la carta de compromisos de 23 de julio de 2013 («el perito independiente») para la duración del plan de reestructuración, es decir, hasta el 31 de diciembre de 2015, en las condiciones descritas en el anexo.

8. **EVALUACIÓN DE LA AYUDA**

8.1. *EXISTENCIA DE UNA AYUDA A EFECTOS DEL ARTÍCULO 107, APARTADO 1, DEL TFUE*

(258) A efectos del artículo 107, apartado 1, del TFUE, serán «incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones».

(259) Sobre la base de esta disposición, la Comisión considera que para que una medida nacional pueda calificarse como ayuda estatal, tienen que cumplirse las siguientes condiciones acumulativas, a saber: i) que la medida otorgue una ventaja económica para el beneficiario, ii) que dicha ventaja tenga un origen estatal, iii) que dicha ventaja sea selectiva, y iv) que la medida falsee o amenace falsear la competencia y pueda afectar los intercambios comerciales entre Estados miembros.

(260) La Comisión considera que la garantía estatal a BPF y los anticipos reembolsables en favor del grupo PSA para la realización del proyecto de I+D «50CO_2Cars» constituyen una ayuda estatal a efectos del artículo 107, apartado 1, del TFUE por las siguientes razones.

8.1.1. GARANTÍA ESTATAL A LA FILIAL BANCARIA DEL GRUPO PSA

(261) La Comisión observa, en primer lugar, que en su Decisión de 11 de febrero de 2013 por la que se autoriza con carácter temporal una primera parte de la garantía como ayuda de salvamento, ya concluyó que la medida constituía una ayuda a efectos del artículo 107, apartado 1, del TFUE. Francia no cuestionó dicha decisión y notificó la presente medida como ayuda a la reestructuración.

8.1.1.1. ***Presencia de recursos estatales***

(262) Por lo que se refiere a la transferencia de recursos estatales, cabe destacar que Francia concederá la garantía en aplicación del artículo 85 de la Ley rectificativa de Presupuestos nº 2012-1510, de 29 de diciembre de 2012.

(263) Esta circunstancia es suficiente para demostrar por sí sola que la medida tendrá un origen estatal.

8.1.1.2. ***Existencia de una ventaja económica***

(264) En lo que se refiere a la existencia de una ventaja, se desprende de una jurisprudencia reiterada que, para apreciar si una medida estatal constituye una ayuda, debe determinarse si la empresa beneficiaria recibe una ventaja económica que no habría obtenido en condiciones normales de mercado. Por consiguiente, la Comisión debe examinar en qué medida la garantía concedida a BPF da lugar a una remuneración de mercado.

(265) En su notificación de 12 de marzo de 2013, las autoridades francesas han evaluado el elemento de ayuda entre 453 y 480 millones EUR por un importe máximo de garantías de 7 000 millones EUR de capital. Esta estimación se basaba en una interpolación de los rendimientos de las emisiones de obligaciones de BPF con vencimiento a 3 años. En las observaciones de Francia sobre la Decisión de incoación, resumidas en el considerando 128, las autoridades francesas consideran que el importe de la ayuda que se deriva de la garantía es de 396 millones EUR, teniendo en cuenta una prima de riesgo de 40 puntos básicos y un período de referencia de tres meses. En caso de que se tuviera en cuenta una prima de riesgo de 24 puntos básicos (como la observada en el momento de las emisiones realizadas en virtud de la ayuda de salvamento), el importe de la ayuda sería de 429 millones EUR.

(266) Por otra parte, las autoridades francesas insistieron en que las emisiones realizadas por BPF el 25 de marzo de 2013 lo fueron en condiciones de mercado especialmente favorables; los *spreads* respecto a la OAT observados entonces aparecen con unos niveles particularmente bajos (24 puntos básicos). Por lo tanto, consideran que la hipótesis de un diferencial para BPF del orden de 40 puntos básicos está perfectamente justificada.

(267) Por último, el período de referencia que las autoridades francesas consideran va del 12 de julio al 16 de octubre de 2013 ya que, según ellas, este período permite tener en cuenta la comunicación relativa a las dificultades del grupo, de 12 de julio, con el anuncio del plan de reorganización, y mitigar los efectos de los primeros rumores sobre la concesión de la garantía que se produjo el 16 de octubre de 2012.

(268) En primer lugar, la Comisión recuerda que, sobre la base de los hechos expuestos en el considerando 30, el importe de ayuda presente en la garantía de 1 200 millones EUR aprobada con carácter temporal el 11 de febrero de 2013 había sido objeto de una primera estimación en la Decisión de salvamento, según la cual el elemento de ayuda podría situarse entre 91,8 millones EUR y el importe nominal de la garantía, es decir, 1 200 millones EUR. Aplicando la misma metodología de estimación de reducción de la ayuda (*spread* de 24 puntos básicos y período de referencia de un mes), el elemento de ayuda contenido en la garantía de 7 000 millones EUR notificada por Francia ascendería, por tanto, a 486 millones EUR, como consta en el siguiente cuadro 18:

Cuadro 18

Cálculo del elemento de ayuda en obligaciones garantizadas

	16.10.2012	12.7-16.10	16.9-16.10
OAT a 3 años	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Spread sobre el Estado tras la garantía	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Tipo de interés BPSA tras la garantía (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Coste de la garantía (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Coste total estimado de las emisiones garantizadas (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Rendimiento mercado secundario BPSA interpolado a 3 años	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Importe de ayuda estatal inducido (en millones EUR)	401	429	486

(269) En lo que se refiere a las hipótesis elegidas para llegar a esta estimación, la Comisión desea precisar lo siguiente.

(270) En el considerando 51 de la Decisión de salvamento, la Comisión calculó el elemento de ayuda para el importe de las emisiones de 1 200 millones EUR en, como mínimo, 91,8 millones EUR. Para el importe de 7 000 millones EUR de emisión, el importe correspondiente sería 535 millones EUR.

(271) Como se describe en el considerando 26 de la Decisión de incoación, se observó una diferencia de rentabilidad de 24 puntos básicos en relación con las OAT en la emisión de obligaciones de 1 200 millones EUR. La Comisión confirma, de conformidad con los considerandos 119 y 120 de la Decisión de incoación, que tal diferencia, que se debe, según Francia, a una liquidez inferior de las obligaciones garantizadas respecto a las OAT, deberá tenerse en cuenta en el cálculo del elemento de ayuda en reducción del mismo.

(272) En cuanto al **período de referencia**, la Comisión considera que el período de un mes (16 de septiembre-16 de octubre) elegido es suficientemente largo para suavizar la posible volatilidad debido a efectos de anuncio. Con el fin de calcular el elemento de ayuda con precisión, el período de referencia debe, en efecto, estar próximo al momento de la notificación para que la información sobre las dificultades del grupo se reflejen de la mejor manera en los rendimientos del mercado. Por último, el mercado secundario seleccionado es un mercado líquido y, por lo tanto, no puede concluirse que es necesario un período más largo en la medida en que el anuncio del plan de reestructuración de PSA en julio de 2012, así como los últimos datos disponibles sobre ventas de vehículos, habían sido perfectamente asimilados por los mercados. Por otra parte, la Comisión considera que, sobre esta base, el elemento de ayuda está correctamente calculado y no debe volver a calcularse sobre la base de los niveles de rendimiento de las obligaciones del banco en el mercado secundario en el momento de recurrir parcialmente a la garantía. Este es el caso, por una parte, porque Francia considera que la ayuda se limita al mínimo necesario para restablecer la viabilidad y que, por tanto, la garantía será utilizada en su totalidad según Francia y, por otra, porque el precio de mercado representativo es realmente el nivel de las obligaciones secundarias antes del anuncio de la medida de ayuda. Esta ayuda da a PSA la opción de utilizar la garantía en cualquier momento tras su creación.

(273) En el considerando 51 de la Decisión de salvamento, la Comisión consideró que el importe de la ayuda podía ascender hasta el importe nominal de las emisiones de obligaciones. Teniendo en cuenta los hechos expuestos en los considerandos 105 y 106 de la Decisión de incoación en cuanto a la existencia de un excedente de liquidez que va de [1 000-3 000]* millones a [2 000-4 000]* millones EUR en un escenario más tenso en una gestión orientada a la liquidación, la Comisión considera que el importe de la ayuda no supera la ventaja en términos de precio de emisión de las obligaciones evaluado en 486 millones EUR en la garantía estatal de 7 000 millones EUR en principal en el considerando 33. Se trata de la ventaja de que se beneficia el grupo en caso de continuación de su actividad. Si la ayuda no se hubiera concedido y si el banco se hubiera puesto en liquidación, ni los acreedores ni los accionistas (el grupo PSA) habrían tenido ninguna ventaja adicional.

(274) La Comisión observa que, entre las partes interesadas, solo Fiat ha comentado la cuantificación de la ayuda y estima en el considerando 191, que deberían añadirse al menos 100 puntos básicos al coste de la garantía para que se ajuste a las condiciones del mercado. Una de las observaciones de Fiat se refiere al pago de una comisión de compromiso (*commitment fee*). A este respecto, la Comisión señala que, tal como se explica en el considerando 272, el elemento de ayuda está cuantificado sobre la hipótesis de que la garantía se va a utilizar totalmente, ya que la ayuda se limita al mínimo necesario para el restablecimiento de la viabilidad del grupo. Por otra parte, el elemento de ayuda estimado por la Comisión es superior al elemento de ayuda estimado por Fiat, incluso adaptado con una comisión de compromiso, ya que la Comisión considera que el precio pagado es inferior en 231 puntos básicos al precio del mercado, mientras que Fiat considera que el precio es inferior en 100 puntos básicos al precio del mercado.

(275) A la vista de lo anterior, la Comisión puede, por tanto, concluir que el elemento de ayuda contenido en la garantía estatal de 7 000 millones EUR en principal asciende a 486 millones EUR.

8.1.1.3. ***Carácter selectivo de la ventaja***

(276) Como BPF y, por consiguiente, el grupo PSA, son los únicos beneficiarios de la garantía, el carácter selectivo de la ventaja queda demostrado.

8.1.1.4. ***Repercusiones en los intercambios entre Estados miembros y falseamiento de la competencia***

(277) En cuanto a saber si la ayuda falsea la competencia y afecta a los intercambios en el seno de la Unión, conviene recordar que, según reiterada jurisprudencia, cuando una empresa opera en un sector en el que existe una competencia efectiva entre productores de diferentes Estados miembros, cualquier ayuda que esa empresa reciba de los poderes públicos puede afectar a los intercambios entre los Estados miembros y falsear la competencia, en la medida en que su mantenimiento en el mercado impide que las empresas competidoras aumenten su cuota de mercado y reduce sus posibilidades de aumentar sus exportaciones ([41]).

(278) En efecto, el mecanismo por el que se producirá el falseamiento de la competencia ha sido confirmado por el análisis de la Comisión, las observaciones de terceros y publicaciones de analistas. La garantía estatal tiene como consecuencia directa la reducción del coste de financiación de BPF (con respecto al escenario contrafactual en el que el banco no obtiene ayuda). Al reducir este coste de financiación, BPF podrá mejorar sus ofertas de financiación y fomentar así la venta de vehículos de las marcas Peugeot y Citroën. Ahora bien, tanto el grupo PSA como los terceros reconocen y subrayan unánimemente la importancia del papel de los bancos cautivos en el apoyo y el desarrollo de las ventas de automóviles.

(279) En sus observaciones, los terceros interesados subrayan la relación directa entre la actividad del banco cautivo y las ventas de vehículos. Por ejemplo, GM indica que la financiación por los bancos cautivos es «vital» y da «flexibilidad» a los productores de automóviles para responder a corto plazo a las condiciones del mercado. El grupo Fiat describe ampliamente el impacto de la financiación de las ventas por los bancos cautivos de las empresas del sector del automóvil. Según Fiat, esta financiación tiene tres consecuencias principales: atraer a nuevos clientes, apoyar el proceso de venta y aumentar la fidelidad de los clientes. Fiat menciona un estudio que realizó internamente sobre el atractivo de su modelo «Punto», que depende esencialmente de las condiciones de financiación, tales como los tipos de interés bajos. Los competidores que no ofrecen condiciones financieras atractivas (Peugeot, por ejemplo) están menos representados en las preferencias de los clientes. Según otro estudio

([41]) Véase, en particular, la sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de marzo de 1991, Italia c. Comisión, C-305/89, Rec. p. I-1603.

interno relativo a la serie «Eco», la mayoría de los clientes contactados indican que no habrían comprado su coche (o habrían retrasado su compra) sin una oferta de financiación al 0 %. Fiat concluye así que un subsidio destinado a apoyar la actividad de un banco cautivo tiene un efecto «inmediato y directo» en los resultados en términos de ventas de automóviles. El recurso a un banco cautivo tiene también, según otra encuesta interna descrita por Fiat, un impacto en los clientes existentes de la marca que desean cambiar su vehículo. En efecto, la proporción de clientes que han decidido volver a comprar un vehículo de la marca Fiat es más elevada entre los clientes que han recibido financiación del banco cautivo en su compra anterior.

(280) Sobre el impacto de las variaciones del coste de financiación de un banco cautivo, Fiat aporta un elemento de respuesta cuantitativa indicando que un aumento de 100 puntos básicos del coste de financiación podría inducir una reducción del índice de penetración del 5 al 10 %. De este modo, la experiencia de Fiat en el mercado europeo mediante FGA Capital parece confirmar una relación directa y negativa entre el coste de financiación del banco cautivo y su índice de penetración. Por lo tanto, la reducción del coste de financiación de BPF inducida por la garantía estatal puede provocar un incremento de su índice de penetración.

(281) Por su parte, Toyota confirma la importancia del papel de los bancos cautivos para reforzar la fidelidad de los clientes a la marca e incrementar las ventas: Toyota considera que los bancos cautivos aumentan la fidelidad en un 15 %, pero se declara incapaz de cuantificar el impacto de un aumento del coste de financiación de 100 puntos básicos sobre las ventas (no obstante, precisa que dicho impacto existe).

(282) De las observaciones de los terceros interesados se desprende que la reducción de los costes de financiación de un banco cautivo permite a este último ofrecer a sus clientes potenciales condiciones de financiación más atractivas. Tales préstamos competitivos tienen un impacto directo en las ventas de automóviles y constituyen incluso, en este momento, uno de los principales factores de desarrollo de estas ventas.

(283) Asimismo, una publicación de Morgan Stanley, de 21 de agosto de 2012, explica cómo los bajos costes de financiación de los que se beneficia la rama financiera de un fabricante de vehículos puede permitir a la marca proponer automóviles cuyo coste de uso (*Total Cost of Ownership* o TCO, en su abreviatura inglesa) es menor que el de los competidores. De forma general, este estudio demuestra que el primer factor que determina el coste de uso de un vehículo es el coste de financiación del banco cautivo del productor de automóviles. ([42]) Mediante ofertas de financiación atractivas, un banco cautivo contribuye directamente a reducir el TCO de los vehículos de la marca. Ahora bien, la importancia de las necesidades de financiación se nota especialmente en los segmentos B y C, en los que el grupo PSA concentra la mayor parte de sus ventas.

(284) En un estudio reciente de Moody's ([43]) de 5 de febrero de 2013, se confirma el importante papel de los bancos cautivos y estos se definen como «componentes clave de la estrategia de los grupos automovilísticos». Además, el estudio vaticina que, en el contexto de la crisis y del declive de las ventas, los grupos automovilísticos serán más proclives a recurrir a los bancos cautivos para estimular sus ventas. El análisis del riesgo de distorsión de la ayuda estatal que se lleva a cabo debe también tener en cuenta este contexto particular.

(285) Según el plan de viabilidad de BPF facilitado por las autoridades francesas, el papel de los bancos cautivos debería intensificarse en el futuro debido a cuatro factores principales (véase el considerando 116.

(286) Por consiguiente, la garantía estatal tendrá un impacto directo en el comportamiento competitivo de BPF cuyo papel, ya importante, se debería ampliar según las tendencias del mercado descritas en el plan de viabilidad mencionado en el considerando 285.

(287) A este respecto, la Comisión observa que numerosas instituciones financieras están presentes en el territorio de la Unión y que los capitales circulan entre los Estados miembros.

(288) La Comisión concluye que la medida en cuestión puede reforzar también la posición de BPF respecto a sus competidores en los intercambios entre Estados miembros.

(289) Por consiguiente, la Comisión concluye que esta garantía estatal constituye una ayuda estatal cuyo equivalente en subvención bruta asciende a 486 millones EUR. El beneficiario directo de esta garantía es BPF pero, finalmente, beneficia a todo el grupo en la medida en que la actividad de BPF consiste en financiar las ventas de la principal actividad del grupo, la producción de automóviles.

([42]) Véase Morgan Stanley, 21 de agosto de 2012, «Volkswagen - It's Cheaper to Own a VW».
([43]) Véase Moody's, 5 de febrero de 2013, «Key rating drivers for European car financiers».

8.1.2. AYUDAS PÚBLICAS AL GRUPO PSA PARA LA REALIZACIÓN DEL PROYECTO DE I+D «50CO_2CARS»

(290) La financiación pública ([44]) del grupo PSA para la realización del proyecto de I+D «50CO_2Cars» se ajusta a la definición de ayuda estatal a tenor del artículo 107 del TFUE. Las autoridades francesas notificaron la presente medida como ayuda a la reestructuración.

8.1.2.1. ***Existencia de recursos estatales***

(291) Esta financiación pública procede de la dotación presupuestaria abonada por el Estado a la ADEME en el marco de la acción «Vehículos del futuro» del programa de Inversiones de Futuro. En efecto, los fondos públicos concedidos por Francia al proyecto «50CO_2Cars» se inscriben en el marco del programa «Inversiones de Futuro» creado por la Ley de finanzas rectificativa nº 2010-237, de 9 de marzo de 2010. Esto confirma, por tanto, el origen estatal de esta medida.

8.1.2.2. ***Existencia de una ventaja económica***

(292) Al contribuir a sus gastos de I+D, la subvención proporciona al grupo PSA una ventaja económica.

8.1.2.3. ***Carácter selectivo de la ventaja***

(293) La medida va dirigida específicamente a los promotores del proyecto de I+D «50CO_2Cars», de los que el Grupo PSA forma parte, y no puede, por tanto, considerarse de alcance general.

8.1.2.4. ***Repercusiones en los intercambios entre Estados miembros y falseamiento de la competencia***

(294) Como el grupo PSA opera en el sector de la industria del automóvil, que es un sector económico abierto al comercio intracomunitario, la medida puede afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros, modificar la posición del grupo PSA en los mercados en cuestión respecto a sus competidores, y falsear la competencia en el mercado interior.

(295) En este sentido, la Comisión está en condiciones de concluir que el apoyo financiero concedido por Francia en forma de anticipos reembolsables al grupo PSA para la realización del proyecto «50CO_2Cars» constituye una ayuda estatal a tenor del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(296) Por último, la Comisión reconoce el carácter particular de los anticipos reembolsables como instrumento de ayudas estatales. Si bien es cierto que se trata de un «préstamo» en favor del grupo PSA para la realización de «50CO_2Cars», el reembolso de este préstamo estará supeditado a la conclusión de este proyecto de I+D. Como las probabilidades de éxito o de fracaso se desconocen *a priori*, la Comisión no puede calcular un equivalente bruto de subvención de las ayudas en forma de anticipos reembolsables. Por consiguiente, desde la perspectiva más negativa en la que no fuera a producirse ningún reembolso, la Comisión se quedará, por prudencia, con la totalidad del anticipo reembolsable como aumento del importe de ayuda estatal en cuestión.

8.2. *BASE JURÍDICA DE LA EVALUACIÓN*

(297) El artículo 107, apartados 2 y 3, del TFUE, establece determinadas excepciones a la incompatibilidad general establecida en el apartado 1 de dicho artículo. Obviamente, las excepciones previstas en el artículo 107, apartado 2, del TFUE, no son de aplicación en este caso concreto.

(298) En su Decisión de salvamento, la Comisión declaró la ayuda compatible con carácter temporal sobre la base del artículo 107, apartado 3, letra b), del TFUE. Sin embargo, la Comisión consideró que la garantía pública, cuyo objetivo a corto plazo era hacer frente a los problemas de liquidez de BPF, otorgaba también un beneficio al grupo PSA. Este dictamen no ha sido refutado por las autoridades francesas. La Comisión subrayó también que los problemas de liquidez de la filial bancaria se derivan de las dificultades estructurales del grupo. En este contexto, las autoridades francesas se han comprometido a presentar un plan de reestructuración para el grupo PSA en su conjunto, de conformidad con las Directrices de salvamento y reestructuración, que garantizaría también la viabilidad de BPF. Conforme a su compromiso, las autoridades francesas notificaron un plan de viabilidad de BPF y un plan de reestructuración del grupo PSA.

([44]) Estas financiaciones fueron notificadas inicialmente como subvenciones (por un importe de 24,5 millones EUR) y anticipos reembolsables (por un importe de 61,4 millones EUR). Teniendo en cuenta la medida compensatoria propuesta por las autoridades francesas (que se describe en el considerando 256), se transformarán finalmente en anticipos reembolsables por un importe de 85,9 millones EUR.

(299) Por lo que se refiere al plan de viabilidad de BPF, debe analizarse a la luz de la sección 2 de la Comunicación de la Comisión sobre la recuperación de la viabilidad y la evaluación de las medidas de reestructuración en el sector financiero en la crisis actual, con arreglo a las normas sobre ayudas estatales ([45]).

(300) Por lo que se refiere al plan de reestructuración, la Comisión ya dejó claro en el considerando 84 de su Decisión de salvamento que este plan debería examinarse a la luz del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE y, más concretamente, de las Directrices de salvamento y reestructuración ya mencionadas. En efecto, es notorio que las ayudas se han concedido para restablecer la viabilidad a largo plazo de una empresa y, por tanto, deben ajustarse a las Directrices de salvamento y reestructuración, que servirán de base jurídica a la evaluación. La Comisión señala asimismo que esta conclusión no se ve afectada por el hecho de que una parte de las ayudas previstas en el marco del plan de reestructuración adopte la forma de ayudas a un proyecto de I+D. En efecto, la integración de una dimensión I+D en un plan de reestructuración es aceptable con la doble condición de que las actividades previstas sean verdaderamente necesarias para restablecer la viabilidad de la empresa y que el conjunto de los elementos del plan de reestructuración (incluido el esfuerzo en I+D) cumpla las condiciones establecidas en las Directrices de salvamento y reestructuración ya mencionadas.

(301) Además, de acuerdo con el punto 21 de las Directrices de salvamento y reestructuración, las condiciones impuestas a la compatibilidad del apoyo público a las actividades de I+D de la empresa en crisis no deben conducir a una elusión de los principios de las normas de derecho común para una empresa con buena salud financiera.

(302) La Comisión observa que ningún interesado ha criticado la elección de las bases jurídicas.

8.3. *ADMISIBILIDAD DE LA EMPRESA A LAS AYUDAS DE REESTRUCTURACIÓN*

(303) Para beneficiarse de ayudas de reestructuración, en primer lugar, la empresa debe poder ser considerada como una empresa en crisis, tal como se define en la sección 2.1 de las Directrices de salvamento y reestructuración.

(304) En el considerando 150 de la Decisión de incoación, la Comisión indicó que el grupo PSA estaba en crisis con arreglo al apartado 11 de las Directrices de salvamento y reestructuración. En efecto, los índices habituales de una empresa en crisis están presentes en el caso que nos ocupa, en particular: nivel creciente de las pérdidas, reducción del volumen de negocios, presencia de una capacidad excesiva, reducción del margen bruto de autofinanciación, pérdida de cuotas de mercado. Además, el hecho de que BPF no haya podido finalizar su plan de financiación para el período 2013-2016 sin la garantía del Estado es prueba suficiente de la incapacidad del grupo para reestructurarse con sus propios recursos o con fondos obtenidos de sus propietarios/accionistas o de fuentes del mercado.

(305) En el considerando 151 de la Decisión de incoación, la Comisión concluyó, por lo tanto, que el grupo PSA, e indirecta y consecuentemente, BPF, son empresas en crisis con arreglo a la sección 2.1 de las Directrices de salvamento y reestructuración ya mencionadas.

(306) En el considerando 152 de la citada Decisión, la Comisión observó también que ni el grupo PSA ni su filial BPF son empresas de nueva creación y que, en la medida en que el beneficiario es un grupo, no hay ningún motivo para considerar que las dificultades de la empresa son el resultado de una asignación arbitraria de costes dentro del grupo. En efecto, tal como indican las autoridades francesas, las dificultades del grupo se deben esencialmente a razones inherentes al grupo y a la degradación del mercado del automóvil en Europa.

(307) La Comisión considera, por lo tanto, que no hay motivos para revisar la evaluación que hizo en la Decisión de incoación acerca de la admisibilidad de la empresa sobre la base de los apartados 11 y 13 de las Directrices de salvamento y reestructuración. En efecto, la Comisión observa que ninguna de las partes interesadas ha cuestionado este punto.

(308) En conclusión, la Comisión estima que se cumplen las condiciones establecidas en la sección 2.1 de las Directrices de salvamento y reestructuración.

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

8.4. *RESTABLECIMIENTO DE LA VIABILIDAD A LARGO PLAZO*

8.4.1. PLAN DE REESTRUCTURACIÓN DEL GRUPO PSA

(309) Frente al largo deterioro de su situación, el grupo PSA puso en marcha, en 2012, medidas para favorecer el restablecimiento de su viabilidad a largo plazo mediante el plan «Rebond 2015». Es el caso, en particular, de las medidas destinadas a reducir el exceso de capacidad del grupo en el segmento B y de las medidas de ahorro previstas. El plan «Rebond 2015» incluye:

a) una reorganización de la base industrial francesa y una reducción de los costes estructurales por un impacto estimado en 600 millones EUR, anunciadas el 12 de julio de 2012. Este proyecto prevé el cese de la producción en Aulnay en 2014, la adaptación de la estructura industrial de la planta de Rennes, medidas de revitalización en las plantas de Aulnay y Rennes, así como el ajuste de las estructuras del grupo;

b) una reducción de las inversiones en activos fijos de 550 millones EUR que se debería notar a partir de 2013, tras el fin del incremento de las inversiones para la creación de capacidad en Rusia, América Latina y China;

c) la optimización de los costes de producción derivada, en particular, de la unión con GM por 350 millones EUR; la mitad de los beneficios procede de las primeras sinergias en materia de compras del consorcio, la otra mitad de los planes de acción en los costes unitarios de diseño y producción.

(310) En la Decisión de incoación, la Comisión expresó dos tipos de dudas en cuanto al restablecimiento de la viabilidad.

a) En primer lugar, la Comisión consideró que las hipótesis sobre la evolución del mercado podrían ser demasiado optimistas.

b) En segundo lugar, la Comisión quiso comprobar en qué medida el proyecto «50CO_2Cars» podía contribuir al restablecimiento de la viabilidad.

8.4.1.1. ***Las hipótesis sobre la evolución del mercado***

(311) Las observaciones de los terceros interesados no contradicen la pertinencia de utilizar las previsiones de *IHS Global Insight* en cuanto a la evolución del mercado. En particular, las observaciones de Fiat confirman que se trata de la principal fuente de previsiones financieras para los fabricantes de automóviles.

(312) La Comisión observa, sin embargo, que estas previsiones son más optimistas que las otras fuentes del mercado, tales como las proyecciones de Standard&Poor's ([46]).

(313) La Comisión considera que la actualización de las previsiones de volumen de negocios respecto a la Decisión de incoación responde, en parte, a las dudas que había expresado en cuanto a credibilidad de las previsiones presentadas por Francia en la fase preliminar de examen. Por otra parte, a pesar del volumen de negocios inferior, los gastos de inversión de capital previstos no se han rebajado en las previsiones actualizadas; por lo tanto, esto no afectará negativamente a las ventas futuras.

(314) Las posibles divergencias en las previsiones intermedias deben analizarse en función de las consecuencias que podrían tener sobre la capacidad de PSA de mantener su actividad en un escenario desfavorable. Las dificultades del grupo, que provocaron la intervención del Estado, estaban vinculadas a la capacidad de BPF de refinanciarse a un nivel suficiente en los mercados para poder financiar las ventas de vehículos del grupo. Por otra parte, incluso tras registrar una depreciación del valor total de los activos de la división del automóvil, constatada en las cuentas a 31 de diciembre de 2012 por 3 888 millones EUR, Francia no indicó a la Comisión que los fondos propios del grupo serían insuficientes. La Comisión considera, por lo tanto, que conviene centrar su análisis en el nivel de la deuda neta industrial del grupo en los escenarios desfavorables.

(315) Las dudas de la Comisión en cuanto a la viabilidad del grupo fueron despejadas debido al compromiso de Francia, recogido en la sección 7.1, de imponer a PSA la toma de medidas suficientes para cubrir cualquier diferencia de tesorería que procediera de una evolución de las ventas desfavorable y que implicara el riesgo de desviar la deuda neta de PSA de su trayectoria. El nivel de deuda […]* quedaría entonces por debajo de […]* mil

([46]) El informe «For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region», de 24 de abril de 2013, no prevé que el mercado europeo, en cuanto a volúmenes, vuelva a su nivel de 2011 antes de 2018, mientras que las previsiones de IHS prevén dicha vuelta ya en 2014.

millones EUR, nivel que está en línea con las previsiones actuales de los analistas. Este compromiso permite al grupo elegir el modo más apropiado para estabilizar su deuda neta, como, por ejemplo, una reducción de la capacidad o bien la venta de participaciones. La Comisión observa, además, que Francia se comprometió a volver a notificar todo el plan en caso de fracaso de las medidas correctoras o de un rebasamiento, durante dos años consecutivos, de su objetivo en términos de deuda neta.

(316) Sobre la base de las consideraciones que preceden, la Comisión concluye que se han aclarado las dudas relativas al restablecimiento de la viabilidad que se plantearon en la Decisión de incoación.

8.4.1.2. ***Contribución del proyecto «50CO_2Cars» al restablecimiento de la viabilidad del grupo PSA***

(317) En el considerando 167 de la Decisión de incoación, la Comisión se preguntó sobre la contribución del proyecto «50CO_2Cars» a la reestructuración y al restablecimiento de la viabilidad del grupo PSA.

a) **Observación preliminar sobre la impugnación por Francia del método de análisis propuesto en la Decisión de incoación**

(318) Del considerando 152 se desprende que las autoridades francesas impugnan el método propuesto por la Comisión en la Decisión de incoación para comprobar la existencia y, en su caso, evaluar la magnitud, de la contribución del proyecto «50CO_2Cars» al restablecimiento de la viabilidad de PSA. Según Francia, tras un examen preliminar, las dudas de la Comisión se basan en el supuesto de que el proyecto «50CO_2Cars» «solo podría ser necesario para el restablecimiento de la viabilidad del grupo PSA en la medida en que pudiera permitirle recuperar el retraso acumulado en materia de I+D respecto a sus competidores». Por otra parte, el método propuesto por la Comisión se basaría en un criterio «jurídicamente innovador» cuya necesidad las autoridades francesas cuestionan ya que las otras alegaciones presentadas les parecen suficientes para demostrar una contribución positiva de «50CO_2Cars» al restablecimiento de la viabilidad del grupo.

(319) La Comisión niega que el método que propuso en la Decisión de incoación pueda resumirse de este modo y desea aportar las siguientes precisiones.

(320) El considerando 17 de las Directrices de salvamento y reestructuración dispone que «una reestructuración forma parte de un plan realista, coherente y de amplio alcance destinado a restablecer la viabilidad a largo plazo de una empresa.» La realización de este objetivo de «reorganización y racionalización de las actividades de la empresa sobre una base más eficiente» puede pasar por medidas de varios tipos:

— «desprend(erse) de sus actividades deficitarias»,

— «reestructur(ar) aquellas cuya competitividad pueda ser restablecida»,

— «diversifi(carse) orientándose hacia nuevas actividades viables».

(321) La Comisión considera que este tercer pilar de la «diversificación» es el que más puede justificar la inclusión de actividades de I+D en un plan de reestructuración. Esta justificación se basaría, en su caso, sobre la necesidad de ayudar a la empresa en crisis a encontrar nuevas salidas rentables, reorientando su producción mediante la innovación.

(322) Se desprende de sus observaciones (resumidas en el considerando 149) que las autoridades francesas parecen estar de acuerdo con este análisis y considerar que el mantenimiento de inversiones de I+D puede permitir a una empresa en crisis «recuperar la viabilidad a largo plazo». La Comisión considera, no obstante, que los precedentes citados por Francia en la nota a pie de página nº 34 en el considerando 149, no son pertinentes. En efecto, es evidente que dichos precedentes no se referían a asuntos en los que, como en el presente caso, la aplicación de un proyecto de I+D en el marco del plan de reestructuración podía contribuir positivamente al restablecimiento de la viabilidad de una empresa en crisis, sino más bien de casos en los que la Comisión consideró que el restablecimiento de la viabilidad podía pasar por la creación de nuevos productos procedentes de conocimientos «existentes» (y no obtenidos por la I+D). Así pues, del considerando 51 de la Decisión de la Comisión de 1.12.2004 (Ayuda estatal - Francia - Sociedad Bull, asunto C-504/03) se desprende que la nueva línea de servidores, cuyo papel se estimó «muy importante» en términos de volumen de negocios y de margen de explotación, se basaba en una tecnología propiedad de Intel y no desarrollada por el beneficiario de la ayuda. Del mismo modo, del considerando 98 de la Decisión de la Comisión de 3.7. 2001 (Ayuda estatal - España - Babcock

Wilcox España SA, asunto C-33/98), se desprende que la tecnología que permitió a NewCo cubrir un nuevo segmento de mercado español ya existía. Por último, la Comisión no ve la pertinencia del considerando 236 de su Decisión de 18.2.2004 (Ayuda estatal - Alemania - Bankgesellschaft Berlin AG, asunto C-28/02), del que se desprende que se ha negado a hacer una valoración definitiva del papel de los «nuevos productos y nuevos canales de comercialización» en el marco del restablecimiento de la viabilidad del banco en crisis.

(323) La Comisión desea subrayar que no ha de confundirse este objetivo con el, muy diferente, de fomentar la I+D y la innovación ([47]) que se persiguen con otros tipos de financiación pública a empresas que no están en crisis. A este respecto, conviene recordar el considerando 20 de las Directrices de salvamento y reestructuración, que indica claramente:

> «Dado que está en peligro su propia existencia, **una empresa en crisis no puede considerarse un instrumento adecuado para promover otros objetivos políticos hasta que su viabilidad no esté garantizada.** Por consiguiente, la Comisión considera que la ayuda a empresas en crisis no puede contribuir al desarrollo de actividades económicas sin afectar negativamente al comercio en forma contraria al interés común, únicamente si se cumplen los requisitos que figuran en las presentes Directrices. […]»

(324) La Comisión considera que una única ayuda no puede perseguir eficazmente dos objetivos distintos y que, por lo tanto, cualquier ayuda abonada por un Estado miembro en el marco de un plan de reestructuración, aunque sea presentada por este último como positiva en términos de fomento de la I+D, deberá tener como fin al restablecimiento de la viabilidad del beneficiario. Su contabilidad deberá examinarse a la luz de este objetivo prioritario.

(325) Además, en la medida en que se trata de una «inversión» en I+D, es necesario que el Estado miembro aporte pruebas de que las actividades respaldadas son coherentes con el resto del plan de reestructuración (y necesarias para el éxito del mismo). En efecto, el considerando 45 de las Directrices de salvamento y reestructuración antes mencionadas establece que:

> «Ninguna ayuda deberá servir para financiar nuevas inversiones que no sean **indispensables** para lograr que la empresa vuelva a ser viable.»

(326) Para saber si el esfuerzo de I+D representado por el proyecto «50CO_2Cars» constituye o no una medida interna para mejorar la viabilidad de la empresa en crisis que, en su caso, podría estar incluido como tal en el plan de reestructuración (considerando 35 de las Directrices de salvamento y reestructuración antes citadas), el análisis presentado por la Comisión en los considerandos 168 a 217 de la Decisión de incoación se enmarcó totalmente en las disposiciones del punto 36 de las Directrices de salvamento y reestructuración, de las que se desprende claramente que «las circunstancias que han generado las dificultades de la empresa» deben servir de base para determinar si las medidas propuestas son las adecuadas. Por ello, en la Decisión de incoación, la Comisión examinó sucesivamente:

a) en los considerandos 168 a 192, si el proyecto «50CO_2Cars» podía ayudar al grupo PSA a superar su retraso en materia de I+D, elemento presentado por las autoridades francesas como una de las dificultades estructurales del grupo en el considerando 16;

b) en los considerandos 193 y 194, si el proyecto «50CO_2Cars» podía ayudar al grupo PSA a racionalizar su herramienta industrial y la estructura de sus costes, en particular, sus costes de mano de obra, ya que dichos factores se presentaron como otras desventajas estructurales que afectan al grupo PSA en el considerando 15;

c) en los considerandos 208 a 217, si las nuevas tecnologías de hibridación suave contempladas por el proyecto «50CO_2Cars» podían ofrecer una respuesta a las dificultades de PSA, no solo coyunturales [contracción del mercado europeo citada en el considerando 11 de la Decisión de incoación] sino también estructurales [efecto «tijera» citado en el considerando 14 de la Decisión de incoación].

(327) La Decisión de incoación se basó, pues, en los elementos mencionados por las autoridades francesas en la fase de examen previo como circunstancias que originaron las dificultades de la empresa. En ningún caso la Comisión procedió a la presentación de un catálogo de criterios acumulativos o exclusivos para verificar si el proyecto «50CO_2Cars» estaba adaptado o no a la reestructuración del grupo.

([47]) Como se precisa en el considerando 39 anterior, el Marco I+D+i no es aplicable a las empresas en crisis, y esta exclusión sigue siendo válida durante todo el plan de reestructuración, como lo precisa el considerando 16 de las Directrices de salvamento y reestructuración: «Una vez se haya elaborado y comenzado a aplicar un plan de reestructuración o de liquidación para el que se haya pedido ayuda, toda ayuda posterior se considerará ayuda de reestructuración.»

(328) Hay que reconocer que durante la fase preliminar de examen, las autoridades francesas mencionaron la tendencia del mercado a sustituir las ventas de vehículos diésel por vehículos de gasolina (véase el considerando 210 de la Decisión de incoación y el considerando 147 anterior) no como uno de los obstáculos al restablecimiento de la viabilidad del grupo PSA, sino como un simple elemento de contexto a pesar del cual, además, habría existido, como se indica en el considerando 214 de la Decisión de incoación, «según los estudios de mercado realizados por PSA, (...) una oportunidad de mercado para sistemas de hibridación de diésel económicos».

(329) En cualquier caso, el objetivo del presente procedimiento formal es ofrecer la facultad al Estado miembro de presentar todas las justificaciones que estime necesarias respecto a la justificación de la ayuda en cuestión, y, en particular, precisar las circunstancias que generaron las dificultades de la empresa que habría podido no describir durante la fase preliminar. Esto es precisamente lo que las autoridades francesas han podido hacer en el presente caso.

b) **Contribución del proyecto «50CO_2Cars» a la reestructuración del grupo PSA**

(330) Según las observaciones de las autoridades francesas (resumidas en los considerandos 147 a 151) el proyecto «50CO_2Cars» pretende alcanzar el dominio de una tecnología de reducción del consumo y de las emisiones de CO_2 de los motores diésel por un precio «accesible».

i) *Contribuir a superar las desventajas estructurales del grupo PSA*

(331) **Invertir la tendencia a la baja de las ventas de motores diésel:** en la Decisión de incoación, la Comisión se preguntaba en el considerando 211 sobre la coherencia de una inversión en I+D respecto a una tecnología de hibridación diésel con el plan de reestructuración, cuando la tendencia reciente en el mercado (y que se prevé duradera) apuesta por la sustitución de las ventas de motores diésel por motores de gasolina.

(332) A este respecto, según las justificaciones presentadas por Francia en el considerando 148, respecto de la estructura actual de la herramienta de producción del grupo PSA (principalmente orientada hacia los vehículos diésel que representan el [60-80]* % de las ventas en Europa en 2012), una estrategia consistente en aguantar el movimiento de sustitución del diésel por la gasolina en lugar de acompañarlo, podría ser menos pertinente, a corto y medio plazo, para el restablecimiento de la viabilidad del grupo. La Comisión apunta, a este respecto, que, en sus observaciones del considerando 203, el fabricante Toyota reconoce que podría existir un mercado para el híbrido diésel, aunque considere que sus ventas deberían ser inferiores a las de híbrido gasolina, debido al coste adicional de la tecnología diésel. En este sentido, el desarrollo de una solución híbrida de diésel «accesible» alegado por «50CO_2Cars» podría contribuir, de cara al final del proyecto, a combatir la erosión de las ventas de diésel que afectan actualmente al grupo PSA. A más largo plazo, y si las tendencias de fondo observadas hasta ahora se mantienen (de modo que las ventas de vehículos híbridos de gasolina sigan siendo más importantes que las de híbridos diésel) como pronostica Toyota, los componentes principales del sistema de hibridación «50CO_2Cars» podrían adaptarse a bloques de gasolina [véase el considerando 50 de la Decisión de incoación].

(333) Por lo tanto, la Comisión comparte la opinión de las autoridades francesas de que la estrategia de PSA destinada a desarrollar una tecnología capaz de restaurar la imagen ecológica y mantener el atractivo económico de los motores diésel de cara a los consumidores, en particular los europeos, podría mejorar la rentabilidad a corto o medio plazo de la herramienta industrial del grupo PSA, y contribuir, por tanto, al restablecimiento de su viabilidad al final del plan de reestructuración.

(334) **Recuperar el retraso acumulado en materia de I+D:** si bien las autoridades francesas discuten la pertinencia de este criterio, del considerando 152 se desprende que el proyecto «50CO_2Cars» permitiría recuperar el retraso del grupo en materia de I+D, en particular respecto a la productividad en las actividades de innovación tecnológica realizadas (puesta en común de medios en un consorcio de investigación bajo el patrocinio de ADEME), la normalización de determinados componentes para automóviles (en particular el grupo motopropulsor), las tecnologías de reducción de consumo y emisiones de los motores diésel y las transmisiones DCT. Con estos esfuerzos se pretende hacer que los sistemas de hibridación sean más «accesibles» para los consumidores, en el sentido de que la arquitectura del grupo motopropulsor híbrido estaría considerablemente normalizada y optimizada en términos de rendimiento energético y de costes de producción.

(335) En el considerando 184, GM subraya la generalización de los proyectos tecnológicos de reducción de las emisiones de gases aplicados por los fabricantes, y en el considerando 189, Fiat confirma que las normas sobre emisiones de CO_2 establecidas por la normativa europea representan un reto al que cada uno de ellos deberá hacer frente. Toyota, por su parte, también estima que el desarrollo de tecnologías medioambientales será un factor clave de las ventas para los fabricantes (véase el considerando 203). En este contexto de «expansión tecnológica» en materia de reducción del consumo y de las emisiones de CO_2, sin infravalorar la dificultad de

anticipar las futuras salidas comerciales de las investigaciones en curso, la Comisión considera que el mantenimiento, por un fabricante de automóviles en crisis, de un determinado nivel de ambición tecnológica sigue siendo un garante del éxito de su reestructuración. La acumulación de retrasos en materia de I+D podría, al contrario, influir significativamente en las perspectivas de crecimiento de sus ventas a corto o medio plazo y, por consiguiente, en sus posibilidades de volver a ser viable.

(336) A la vista de todas estas consideraciones, la Comisión concluye que el proyecto «50CO_2Cars» podría muy bien contribuir a corregir algunas de las desventajas estructurales que afectan al grupo PSA.

ii) *Adaptar la herramienta industrial a los retos de la hibridación suave*

(337) En la Decisión de incoación, la Comisión se preguntaba si los medios previstos para el desarrollo de una tecnología de hibridación suave eran coherentes con la racionalización de la capacidad prevista por el resto del plan de reestructuración.

(338) Del considerando 154 se desprende que las inversiones industriales necesarias tras la ejecución del proyecto «50CO_2Cars» y, en particular, la adaptación de las capacidades de producción a los nuevos motores diésel y a los sistemas de hibridación, seguirán teniendo una importancia limitada respecto al total de las inversiones previstas para la ejecución del plan de reestructuración. Su impacto financiero ya fue integrado en las cifras comunicadas por las autoridades francesas. Por último, en el ámbito de las transmisiones, la Comisión considera, igual que las autoridades francesas, que la recuperación de una producción actualmente externalizada a proveedores japoneses contribuirá, en caso de éxito del proyecto «50CO_2Cars», al restablecimiento de la viabilidad de PSA, restaurando los márgenes del fabricante y liberándole al mismo tiempo de los costes logísticos y de los riesgos del tipo de cambio.

(339) Sobre la base de estos elementos, la Comisión concluye que la adaptación de la herramienta de PSA a los retos de la hibridación suave se inscribe en la lógica de la reestructuración y del restablecimiento de la viabilidad del grupo.

iii) *Orientar la empresa hacia actividades nuevas y rentables*

(340) En sus observaciones (resumidas en el considerando 189), Fiat indica esencialmente que el motor afectado por «50CO_2Cars» parece técnicamente factible, pero que existe el riesgo de aumentar el coste unitario de los vehículos equipados con el mismo, de forma que la difusión a gran escala de la tecnología desarrollada sea económicamente imposible.

(341) A este respecto, la Comisión observa, de hecho, que el coste actualmente elevado de las tecnologías de hibridación completa explica que solo se hayan aplicado a los segmentos superiores del mercado (automóviles *premium*). La estrategia prevista y los esfuerzos de I+D realizados por PSA y sus socios pretenden precisamente descubrir una tecnología de hibridación con una mejor relación coste/resultados que las soluciones disponibles actualmente: reducir en un [10-20]* % las emisiones de CO_2 respecto a un vehículo equivalente no híbrido por un coste inferior en un [70-80]* % al de la solución HY425.

(342) En el considerando 216 de la Decisión de incoación, la Comisión lamentó no estar en condiciones de evaluar el impacto de las nuevas tecnologías de hibridación suave en las ventas y la rentabilidad del grupo PSA; también expresó el deseo de disponer de indicadores financieros que sirven habitualmente para analizar la pertinencia de este tipo de inversiones en I+D, así como de un análisis de los riesgos que pudieran afectar a la rentabilidad del proyecto.

(343) Del considerando 150 se desprende que, en el marco del plan de reestructuración, la ausencia de ayuda estatal específica al proyecto «50CO_2Cars» habría obligado a PSA a crear un proyecto «contrafactual» que consiste en reducir sus inversiones en I+D al mínimo para continuar siendo capaz de seguir la evolución reglamentaria en

términos de emisiones de CO_2. El indicador financiero facilitado por las autoridades francesas en el cuadro 15 del considerando 155, es un valor actual neto (en lo sucesivo, «VAN») llamado «diferencial» que, contrariamente al VAN normalizado (que corresponde a la suma actualizada de los flujos de tesorería -positivos y negativos- generados por una inversión), no permite medir la rentabilidad intrínseca de la inversión, sino la diferencia de rentabilidad entre dos inversiones, en este caso, el proyecto «50CO_2Cars» (con o sin ayuda estatal) y el proyecto «contrafactual».

(344) Considerando que, con independencia del nivel del índice de actualización aplicado (respectivamente el [10-13] * % o el [13-15]* %), el proyecto «contrafactual» presenta siempre un VAN superior al del proyecto «50CO_2Cars» sin ayuda (entre [60-100]* millones EUR para la eDCT, entre [20-70]* millones EUR para la fachada accesoria), las autoridades francesas concluyen que, sin ayuda, la empresa habría sido espontáneamente «impulsada» a llevar a cabo el proyecto alternativo en lugar del «50CO_2Cars». Sin embargo, la Comisión refuta este planteamiento, recordando que debería, lógicamente, llevar a considerar que con un índice de actualización del [13-15]* %, y las autoridades francesas parecen pensar que podría ser el que refleja mejor las «bases» actuales de las condiciones de financiación de la empresa, incluso si el tipo de [10-13]* % parece ser el que se tiene en cuenta generalmente para apreciar la rentabilidad de sus inversiones, PSA se inclinaría también más por el proyecto «contrafactual» que para el «50CO_2Cars», en la medida en que la rentabilidad relativa de dos de sus componentes es superior: [50-60] * millones EUR para la eDCT y [20-30]* millones para la fachada accesoria.

(345) En definitiva, la Comisión considera que:

a) Por una parte, las conclusiones en las que el indicador «diferencial» propuesto podría desembocar dependen demasiado de hipótesis *ad hoc* sobre el índice de actualización utilizado para calcular el VAN «diferencial»;

b) por otra parte, la estructura de este indicador no permite realizar una evaluación económica del impacto global de «50CO_2Cars» sobre las ventas y las perspectivas financieras del grupo, sino solo comparar, de manera incremental, el beneficio obtenido (respecto a la carga soportada) con la realización de «50CO_2Cars» con respecto a lo que habría permitido obtener, para dos únicos componentes, el proyecto «contrafactual».

(346) Los indicadores financieros facilitados por Francia no permiten, pues, tomar en cuenta los efectos del sistema de hibridación suave al que apunta «50CO_2Cars». Ahora bien, la Comisión constata que, al contrario del proyecto «contrafactual», el proyecto «50CO_2Cars» permite responder a varias de las desventajas estructurales que afectan al grupo PSA actualmente: el proyecto le permitirá mejorar su situación en cuanto a normalización de los componentes y recuperar cierto retraso que había acumulado en I+D. El alcance reducido del proyecto «contrafactual» no permite tener tanta ambición. Además, los progresos incrementales contemplados en el proyecto «contrafactual», cuyo objetivo declarado es solo estar en condiciones de cumplir las normas reglamentarias en materia de emisiones de CO_2, serían probablemente insuficientes para luchar eficazmente contra la erosión de las ventas de vehículos diésel que el grupo padece. Finalmente, para evaluar la coherencia de los medios necesarios para cada uno de estos proyectos con el resto del plan de reestructuración, la Comisión comparó los costes globales del proyecto «50CO_2Cars» (es decir, [300-400]* millones EUR según el cuadro 4 del considerando 41), y los costes adicionales y riesgos industriales que implicaría el proyecto «contrafactual»: la posible pérdida de margen derivada de este fenómeno no es baladí y se evalúa en [500-700]* millones EUR en el considerando 148.

(347) En definitiva, la Comisión considera que, contrariamente a las mejoras incrementales contempladas en el proyecto «contrafactual», la ruptura tecnológica que ofrece el proyecto «50CO_2Cars» puede ofrecer, en caso de éxito, una reserva de crecimiento para PSA de cara a 2020, permitiéndole «diversificarse orientándose hacia actividades nuevas y rentables». Por ello, el proyecto «50CO_2Cars» contribuye al restablecimiento de la viabilidad del grupo mejor de lo que hubiera hecho el proyecto «contrafactual».

iv) *Conclusión parcial sobre la aportación del proyecto «50CO_2Cars» a la reestructuración del grupo PSA*

(348) Se desprende del análisis anterior que, como componente del plan de reestructuración, el proyecto «50CO_2Cars» aporta una contribución positiva al restablecimiento de la viabilidad del grupo PSA: la adaptación de su herramienta industrial, que su ejecución hizo necesaria, se ajusta a la estrategia y a los medios disponibles para la reestructuración y, en caso de éxito, el proyecto contribuirá no solo a corregir los efectos de las dificultades estructurales de la empresa (gran sensibilidad a la evolución de las ventas de vehículos equipados con motores diésel en Europa y retraso en algunos ámbitos en I+D), sino que también permitirá diversificar la producción del grupo orientándola hacia actividades «nuevas y rentables» que podrán ofrecerle una posibilidad de crecimiento de cara a 2020.

8.4.2. PLAN DE VIABILIDAD DE BPF

(349) En la Decisión de incoación, la Comisión constató que las dificultades de BPF provienen de su interdependencia con el grupo PSA, que condujo a la degradación de la calificación financiera del banco el 14 de febrero de 2013 por S&P a BB+, que es una calificación especulativa (*non-investment grade*), a pesar de la aprobación de la ayuda de salvamento.

(350) En sus observaciones sobre la Decisión de incoación, la Comisión considera que las autoridades francesas permitieron despejar sus dudas sobre el aumento del tamaño del balance y el índice de deudas de dudoso cobro de BPF.

(351) La Comisión mantiene la conclusión a la que llegó en la Decisión de incoación y que no ha sido refutada por ninguna de las partes interesadas, a saber, que el problema al que se enfrenta BPF es un problema de liquidez que se debe únicamente a su vínculo con el grupo PSA. En consecuencia, en la medida en que las dudas sobre la recuperación de la viabilidad del grupo se han despejado, debe considerarse que lo mismo ocurre en lo que se refiere al plan de viabilidad de BPF.

8.5. *PREVENCIÓN DE CUALQUIER FALSEAMIENTO EXCESIVO DE LA COMPETENCIA*

8.5.1. ANÁLISIS DE LA NECESIDAD DE MEDIDAS COMPENSATORIAS

(352) El apartado 38 de las Directrices de salvamento y reestructuración establece que, para que la Comisión pueda autorizar determinadas ayudas de reestructuración, deben adoptarse medidas compensatorias destinadas a reducir los efectos negativos de las ayudas en las condiciones de los intercambios comerciales. En su defecto, las ayudas deben considerarse «contrarias al interés común» y declararse incompatibles con el mercado interior. Con frecuencia, esta condición se manifiesta con una limitación de la presencia que la empresa puede conservar en su mercado o mercados tras el período de reestructuración.

(353) Recuérdese que las autoridades francesas propusieron inicialmente las medidas compensatorias siguientes: reducciones suplementarias de las inversiones en activos fijos, renuncia a la capacidad de la planta de Sevelnord en beneficio de un competidor, abandono del desarrollo y de la producción de la tecnología híbrida enchufable, así como una medida que fijara el índice máximo de penetración de BPF.

(354) En la Decisión de incoación, la Comisión expresó sus dudas bien sobre la calificación de algunas de estas medidas como medidas compensatorias, bien sobre su carácter suficiente, debido a las condiciones de su aplicación.

(355) Como resultado del presente procedimiento de investigación formal, la Comisión considera que, al menos respecto a las que ya han sido decididas y ejecutadas por PSA antes de la notificación del plan de reestructuración, las medidas descritas en el apartado 2.4.5 no pueden calificarse como «contrapartidas» en el sentido de los apartados 38 y siguientes de las Directrices de salvamento y reestructuración, y corresponden más bien a opciones estratégicas «necesarias, en cualquier caso, para restablecer la viabilidad del grupo».

(356) Sin embargo, en la nota de 23 de julio de 2013, las autoridades francesas decidieron retirar el conjunto de las medidas compensatorias notificadas el 12 de marzo de 2013, con la excepción de la medida sobre la fijación de un índice de penetración de BPF, que se modifica a tenor de lo expuesto en el apartado 8.5.2.

(357) Por lo tanto, la Comisión toma nota de esta retirada y considera que no tiene que pronunciarse sobre las siguientes medidas:

a) reducciones suplementarias de las inversiones en activos fijos y, en particular, el abandono de la producción de los modelos Citroën 6 - Peugeot 607, el abandono y la no renovación del modelo Bipper/Nemo, así como el abandono de la producción de motores diésel superiores a 2 litros,

b) renuncia a ciertas capacidades de la planta de Sevelnord en beneficio de un competidor, y

c) abandono del desarrollo y de la producción de la tecnología híbrida enchufable.

(358) En concepto de «*medidas compensatorias*», la Comisión solo evaluará la propuesta de las autoridades francesas destinada a crear, a partir de un índice mínimo del [26-29]* %, un mecanismo de aumento del coste de la garantía, en función del índice de penetración de BPF.

8.5.2. MECANISMO DE AUMENTO DEL COSTE DE LA GARANTÍA ESTATAL EN FUNCIÓN DEL ÍNDICE DE PENETRACIÓN DE BPF

(359) En la Decisión de incoación, la Comisión observaba que la limitación del índice de penetración parecía ser una medida adecuada para limitar el impacto del apoyo de la financiación de BPF en las ventas de vehículos de PSA. Sin embargo, la Comisión tenía dudas sobre el verdadero impacto de esta medida por sus condiciones de ejecución. En efecto, PSA proponía el compromiso, para el año 2013, por parte de cada país europeo de no sobrepasar el índice H2 2012 + 1 de flexibilidad, lo que representa un índice máximo del 33,4 %. Ahora bien, este límite parecía tener incluido el aumento previsto para el año 2013, ya que el índice fue del 29,8 % en 2012. Además, para los años 2014 y 2015, las autoridades francesas proponían que el índice de penetración se añadiera para el grupo G10 de BPF del año anterior, ajustado con la variación del índice de penetración de los bancos comparables citados por PSA (bancos cautivos de Renault, Ford, BMW, VW y Daimler), al tiempo que se preveía un tipo mínimo. Este cambio habría supuesto una flexibilidad para PSA, que habría rebajado el carácter vinculante y, por tanto, la eficacia de esta medida.

(360) Todavía quedaban cuestiones pendientes en cuanto a la identidad de los bancos comparables propuestos por PSA (que solo tuvo en cuenta los índices de penetración de los bancos cautivos de Renault y Volkswagen, cuando otros productores como Ford o Fiat son también competidores directos). Como los índices de penetración son muy variables de un país a otro, BPF habría podido concentrar sus préstamos en los segmentos en los que está más presente y, de este modo, desarrollar una estrategia comercial agresiva frente a sus competidores.

(361) Las autoridades francesas respondieron a los argumentos de la Comisión en sus observaciones sobre la Decisión de incoación (véase el considerando 173). Aceptaron, entre otras cosas, ampliar el ámbito de los comparables elegidos a los bancos cautivos de Fiat y Ford. Por lo demás, mantuvieron los principios del mecanismo propuesto en la notificación. Según ellas, en cuanto al grado de concentración de los índices de penetración, ningún fabricante comunica sus índices de penetración por segmento. En cuanto a la flexibilidad del mecanismo, consideran que resulta esencial para permitir la adaptación de BPF a la evolución previsible del mercado y no implica ninguna disminución de la eficacia ni del carácter vinculante de esta medida. La Comisión toma nota de la observación de las autoridades francesas en cuanto a la posible flexibilidad introducida por el uso de un índice de penetración global para la medida compensatoria impuesta a BPF: del considerando 177 se desprende que el […]* % de la financiación concedida por esta última se refiere a los segmentos B y C y a los cinco países siguientes: Francia, Reino Unido, Alemania, España e Italia. A la vista de estas estadísticas, la Comisión considera que puede descartarse el riesgo de que la medida compensatoria sea ineficaz debido a una excesiva flexibilidad derivada de la utilización de un índice de penetración global.

(362) De forma preliminar, la Comisión observa que, según las autoridades francesas, dicha medida relativa a los índices de penetración constituye la medida compensatoria «más específica y más adecuada para solventar cualquier posible falseamiento de la competencia que fuera consecuencia directa de la concesión de la ayuda en forma de garantía a favor del Banco PSA. En efecto, esta medida permite entender de forma adecuada el vínculo entre las consecuencias de la concesión de la garantía del Estado en la actividad del Banco PSA y las ventas de vehículos» ([48]).

(363) Por otra parte, la Comisión observa que todos los fabricantes han confirmado en sus comentarios el papel significativo de un banco cautivo en la financiación de las ventas de automóviles. Toyota subraya que un banco cautivo permite mejorar la fidelización de los consumidores respecto a la marca en cerca del 15 % y que el índice de penetración es más elevado en los segmentos relativos a los modelos pequeños. Fiat considera que los bancos cautivos de los fabricantes de automóviles son unos instrumentos de venta y mercadotecnia extremadamente eficaces. Coincide con los comentarios de Toyota sobre su papel en la fidelización de la clientela y añade que desempeñan también un papel importante para apoyar el proceso de ventas, en particular, cuando sustituyen a las entidades financieras «clásicas» que no se implicarían en este tipo de préstamos. Fiat considera que la garantía pública concedida a BPF tendrá, pues, un impacto directo, inmediato y extremadamente negativo en los competidores del grupo PSA.

(364) Frente a la unanimidad de las partes interesadas en lo que se refiere al papel central de un banco cautivo en la financiación de las ventas de los fabricantes de automóviles y al carácter especialmente negativo para la competencia que se deriva directamente de la concesión de la garantía a BPF, la Comisión considera que está confirmada la pertinencia de la medida destinada a limitar la posibilidad para BPF de utilizar la garantía pública con el fin de aumentar indebidamente su capacidad de financiación en detrimento de los bancos cautivos de sus competidores que no se benefician del apoyo público.

(365) En la carta de compromisos de 23 de julio de 2013, las autoridades francesas se comprometieron a introducir las modificaciones descritas en la sección 7.2, con objeto de compensar el falseamiento de la competencia creado por la garantía del Estado a BPF.

([48]) Apartado 234 de las observaciones.

(366) Con el fin de limitar los efectos de falseamiento de la competencia que la garantía hubiera podido implicar, ofreciendo al mismo tiempo a BPF una cierta flexibilidad par responder a las posibles evoluciones del mercado, el compromiso propuesto se presenta como una remuneración adicional de la garantía, en función del índice de penetración de BPF. El principio del compromiso es el siguiente: está previsto un aumento de la remuneración de la garantía cuando BPF supere un índice de penetración mínimo fijado en el [26-29] * % en el agregado G10. La Comisión observa que, por una parte, este agregado (Alemania, Austria, Bélgica, Italia, España, Países Bajos, Portugal, Suiza, Francia, Reino Unido) parece ser el más representativo, entre los indicadores disponibles, del mercado europeo ([49]). Por otra parte, dicho mecanismo parece adecuado para responder al principio de las medidas compensatorias (destinadas a limitar cualquier distorsión de la competencia), al tiempo que garantiza el restablecimiento de la viabilidad. En efecto, al asociar un aumento del índice de penetración a un aumento de la remuneración de la garantía, la capacidad de BPF para proponer unas condiciones de financiación especialmente atractivas gracias a la garantía se limitará a lo estrictamente necesario para garantizar su viabilidad, al tiempo que limitará el falseamiento de la competencia. El grupo no va pagar una remuneración más allá de lo que su situación de capital pueda financiar, puesto que tendrá la oportunidad de mantener el índice de penetración a un nivel correspondiente a un determinado nivel de remuneración. La remuneración se incrementará con el índice de penetración hasta alcanzar los 491 puntos básicos (índice de mercado estimado). El Gráfico 2 ilustra el vínculo entre la remuneración de la garantía y el índice de penetración de PSA (para las cifras exactas, véase el cuadro 17 en el considerando 250).

Gráfico 2

Relación entre la remuneración de la garantía (en puntos básicos) y el índice de penetración G 10 (%)

[…]*

(367) El análisis del impacto de esta medida debe tener en cuenta, entre otras cosas, el índice de penetración teórico que PSA hubiera podido obtener sin la ayuda (en lo sucesivo el «índice de penetración contrafactual»). La Comisión recuerda, en efecto, que, sin la garantía del Estado, la degradación de la calificación de BPF y la reducción de su capacidad de financiación habrían implicado una disminución correlativa de los préstamos, que habría llevado a una reducción del [5-20]* % de las ventas de la actividad del sector del automóvil ([50]). De este modo, el volumen de negocios de la división del automóvil de PSA, realizado gracias a la financiación del banco cautivo, ascendería, según las autoridades francesas, a [6 000-7 000]* millones EUR sin la ayuda, y a [35 000-40 000]* millones EUR con la ayuda (teniendo en cuenta la previsible disminución de las ventas de alrededor del [10-20] %). Estas cifras indican, por tanto, que el índice de penetración teórica de BPF habría sido de alrededor del [15-20]* %. En otras palabras, si BPF no hubiera recibido la garantía del Estado, su capacidad de financiación se habría reducido hasta el punto de implicar una disminución significativa de su índice de penetración. Como consecuencia, se habría producido una disminución de los volúmenes vendidos, habida cuenta del papel central de los bancos cautivos para las ventas de automóviles. Según las autoridades francesas, semejante caída no habría permitido el restablecimiento de la viabilidad y hubiera arrastrado a PSA hacia un círculo vicioso de sucesivas degradaciones de su calificación y de la de BPF, provocando, por ende, pérdidas adicionales para el grupo.

(368) Este índice de penetración contrafactual permite cuantificar de manera orientativa el límite inferior a tener en cuenta para la evaluación de la medida compensatoria. Dicho mínimo debería situarse en un nivel superior al teórico estimado en un [15-20]* %. El índice de penetración mínimo debería también situarse en un nivel inferior al índice de penetración actual ([29-31]* % para el G10 en 2012). De hecho, cualquier medida compensatoria pretende minimizar el impacto de una ayuda estatal en los competidores de la empresa beneficiaria. Ahora bien, la garantía estatal permite ya a BPF mantener su actual índice de penetración (como lo demuestra el índice de penetración contrafactual). Toda medida compensatoria que adopte la forma de una remuneración adicional debería aplicarse ya al índice de penetración actual.

(369) Teniendo en cuenta el índice de penetración del [29-31]* %, el límite inferior del [15-20]* % descrito anteriormente, las probables evoluciones al alza descritas por las autoridades francesas y la importancia del papel de financiación de los bancos cautivos en la actividad de ventas de automóviles, el compromiso de aumentar la remuneración de la garantía del Estado a partir del [26-29]* % ([51]) se considera una medida adecuada cuyo objetivo es limitar el falseamiento de la competencia. En efecto, habida cuenta del índice de penetración actual, el

([49]) El indicador G5, incluido en el indicador G10, ya cubre, como se recordó en el considerando 361, el […]* % de la financiación concedida por BPF.

([50]) Nota de las autoridades francesas de 7 de diciembre de 2012: escenario contrafactual - impactos preliminares en el grupo PSA.

([51]) Conviene observar, asimismo, que este índice de penetración del [26-29]* % es sensiblemente inferior al que propusieron inicialmente las autoridades francesas en la primera versión de la medida compensatoria: es decir, el 33,4 %, tal como se indica en el Cuadro 7 del considerando 102.

compromiso significa que BPF debería ya incrementar la remuneración de la garantía en unos [40-50]* puntos básicos (es decir, la garantía del Estado se remuneraría en unos [300-310]* puntos básicos en lugar de los 260 contemplados en el protocolo inicial celebrado con el Estado). Si BPF desea aumentar este índice de penetración, la remuneración se incrementará en las proporciones previstas en el cuadro 17 del considerando 250 ([52]). Si este índice de penetración disminuye, la remuneración adicional disminuirá de la misma forma ([53]). De este modo, el compromiso implica un aumento inmediato del coste de la garantía para BPF, que aumentará a medida que PSA vaya ampliando la proporción de vehículos financiados por BPF en el total de sus ventas.

(370) Por lo tanto, la Comisión considera que esta medida permite compensar excesivos falseamientos de la competencia, según lo dispuesto en los apartados 38 a 40 de las Directrices de salvamento y reestructuración.

(371) Por último, a pesar de la capacidad estructural excesiva que parece afectar al sector del automóvil europeo, la Comisión opina que una reducción suplementaria de la capacidad de producción del grupo PSA no sería la solución más adecuada en el caso que nos ocupa:

a) por una parte, como se indica en el considerando 49, la empresa ya realizó significativos esfuerzos estructurales en sus plantas de Aulnay y de Rennes;

b) por otra, como se explicó en el considerando 315, si fueran necesarios nuevos esfuerzos de reestructuración en el futuro, parece preferible dejar a PSA un margen de maniobra estratégico en la elección de las medidas que puedan adoptarse para estabilizar su situación económica; una reducción adicional de capacidad solo es una de las posibles maneras de lograrlo.

8.5.3. COMPROMISO SOBRE EL MARGEN DE LA FINANCIACIÓN CONCEDIDA A LOS CONCESIONARIOS

(372) La Comisión señala además que las autoridades francesas se han comprometido a que PSA no reducirá el margen comercial anual medio de la financiación concedida a los concesionarios de su red por debajo del margen comercial anual medio constatado en los últimos 12 meses a 30 de junio de 2013 para toda la duración de la ejecución del plan de reestructuración.

(373) La Comisión considera que este compromiso permite no reducir el carácter vinculante de la limitación del índice de penetración de BPF. En efecto, manteniendo el margen comercial medio sobre los concesionarios al nivel existente sin la ayuda, BPF no podrá utilizar la garantía para proseguir una política comercial agresiva frente a estos concesionarios.

8.5.4. TRANSFORMACIÓN DE LAS SUBVENCIONES INICIALMENTE PREVISTAS PARA LA REALIZACIÓN DEL PROYECTO «50CO_2CARS» EN ANTICIPOS REEMBOLSABLES

(374) Para que los medios empleados por los poderes públicos para mantener las competencias tecnológicas del fabricante en crisis sigan siendo proporcionados, la Comisión considera que es necesario que:

(a) las actividades de I+D realizadas en el marco del plan de reestructuración no tengan una dimensión tal que surja el riesgo de desanimar a los competidores de desarrollar proyectos de I+D alternativos, mencionado por la Comisión en el considerando 243 de la Decisión de incoación;

(b) en caso de vuelta a la rentabilidad, una parte significativa de los fondos públicos puestos a disposición del fabricante con el fin de mantener su nivel de competencia en la «frontera tecnológica» se restituya a la autoridad que otorgó la ayuda en caso de éxito del proyecto de I+D y de restablecimiento de la viabilidad.

(375) Respecto al primer punto, la Comisión deberá, pues, comprobar si, en caso de ejecución del proyecto «50CO_2Cars», los incentivos dinámicos de los demás fabricantes de automóviles para proseguir sus esfuerzos de I +D en materia de hibridación se reducirían considerablemente (o totalmente). Ahora bien, como se desprende de las observaciones de GM, si los importes de fondos públicos aportados a la ejecución del proyecto «50CO_2Cars» son considerables para un proyecto de I+D de desarrollo de un sistema de hibridación suave, no por ello serán significativos respecto a los gastos de I+D del sector en su conjunto y, en cualquier caso, insuficientes para «impedir que un fabricante competidor desarrolle su propio programa de I+D en este mismo ámbito» (véase el

([52]) Por ejemplo, si el índice de penetración alcanza el [30-40]* % (frente al [29-31]* % de hoy), el incremento del coste de la garantía será de [70-80]* puntos básicos.

([53]) Por ejemplo, si el índice de penetración alcanza el [20-30]* % (frente al [29-31]* % de hoy), el incremento del coste de la garantía solo será de [20-30]* puntos básicos.

considerando 184). Por su parte, Fiat confirma también que los avances tecnológicos que permite el proyecto «$50CO_2$Cars» no constituirán una barrera inicial que pueda desanimar a los otros fabricantes (véanse los considerandos 190 y 232). Sobre la base de dicha información de los terceros interesados, la Comisión está en condiciones de concluir que el riesgo de que la ejecución del proyecto «$50CO_2$Cars» desanime a los competidores de desarrollar un proyecto alternativo se puede descartar en el presente caso.

(376) Con respecto al segundo punto, la Comisión remite a la medida compensatoria propuesta por las autoridades francesas en la sección 7.5, que tiene por objeto transformar las subvenciones iniciales previstas por un importe de 24,5 millones EUR en forma de anticipo reembolsable por la ADEME, de tal forma que, en caso de vuelta del grupo PSA a la rentabilidad, la totalidad de las sumas adelantadas por el Estado para la realización de las actividades de I+D apoyadas le sea restituida.

(377) En definitiva, la Comisión considera que el apoyo público a la realización del proyecto «$50CO_2$Cars» en el marco del plan de reestructuración no solo no supondrá un gran riesgo para las motivaciones de los demás fabricantes para proseguir sus esfuerzos en I+D, sino que también es proporcional al objetivo de recuperación de la viabilidad del grupo PSA, en la medida en que las autoridades francesas se han comprometido a que, en caso de vuelta a la rentabilidad del grupo, las cantidades adelantadas por los poderes públicos para apoyar la realización de este proyecto de I+D se reembolsen en su importe actualizado a la autoridad que concedió la ayuda (véase el considerando 256).

8.5.5. COMPROMISO DE ABSTENERSE DE REALIZAR ADQUISICIONES

(378) La Comisión observa, por último, que las autoridades francesas se han comprometido a que PSA se abstenga de adquirir participaciones en otras empresas o de realizar cualquier adquisición de activos de empresas, durante la aplicación de su plan de reestructuración, en las condiciones descritas en los considerandos 251 y siguientes, por un valor superior a 100 millones EUR por año. Como excepción al principio general establecido en los considerandos 251 y 252, Faurecia y sus filiales podrán realizar adquisiciones previa autorización de la Comisión, tal como se indica en el considerando 253. En su evaluación, la Comisión tendrá en cuenta de manera positiva las adquisiciones: i) que contribuyan, directa o indirectamente, al restablecimiento de la viabilidad del grupo PSA y que tengan un impacto positivo en la rentabilidad previsible del grupo PSA, y ii) que no constituyan elusión de la obligación de limitación de los efectos de la ayuda al mínimo necesario para alcanzar los objetivos del plan de reestructuración del grupo PSA.

(379) La Comisión considera esta medida necesaria y suficiente para compensar los efectos de falseamiento de la competencia creados por la concesión de la ayuda.

8.5.6. NECESIDAD DE UNA MEDIDA COMPENSATORIA RESPECTO AL FMEA

(380) Un tercero anónimo considera que PSA debería vender su participación en el FMEA. La Comisión observa que los comentarios de este tercero se basan en una denuncia en curso de instrucción por la Comisión y no afectan el objeto del presente caso. Por consiguiente, no es necesario responder a dichas observaciones en el marco de esta Decisión.

8.6. *LIMITACIÓN DE LA AYUDA AL MÍNIMO NECESARIO: CONTRIBUCIÓN REAL, SIN AYUDA*

(381) Para poder autorizar la ayuda, según los términos de los apartados 43 a 45 de las Directrices de salvamento y reestructuración, conviene que el importe y la intensidad de la ayuda se limiten a lo estrictamente necesario para proceder a la reestructuración en función de las disponibilidades financieras de la empresa, sus accionistas o el grupo al que pertenece. Los beneficiarios de la ayuda deberán contribuir de forma sustancial al plan de reestructuración con sus propios recursos, incluida la venta de activos que no sean indispensables para la supervivencia de la empresa, o mediante financiación externa obtenida en las condiciones del mercado.

(382) Como se indica en los considerandos 246 y 247 de la Decisión de incoación, la Comisión recuerda que esta condición de compatibilidad no planteaba dudas. Los costes de la reestructuración, tal como se describen en la notificación de las autoridades francesas, ascienden a [1 300-1 800]* millones EUR. Con el fin de financiar su reestructuración, el grupo PSA ha llevado a cabo un programa de transferencia de activos que permitió al grupo obtener un importe de 1 956 millones EUR de tesorería libre (2 050 millones en términos de posición financiera neta). Recuérdese que el importe de la ayuda asciende a 571,9 millones EUR.

(383) Por otra parte, la Comisión considera que el requisito de la limitación del importe de la ayuda a lo estrictamente necesario para permitir la reestructuración está garantizado asimismo por el compromiso de las autoridades francesas de no realizar adquisiciones, en las condiciones descritas en los considerandos 251 y siguientes. La Comisión considera que este compromiso permite evitar que el grupo PSA utilice recursos financieros eventualmente disponibles con fines distintos de la recuperación de la viabilidad a largo plazo.

(384) La Comisión considera, por tanto, que no hay motivos para revisar la evaluación que hizo en la Decisión de incoación sobre el cumplimiento de los requisitos enunciados en los apartados 43 a 45 de las Directrices de salvamento y reestructuración.

8.7. *PRINCIPIO DE «AYUDA ÚNICA»*

(385) De conformidad con los apartados 72 y siguientes de las Directrices de salvamento y reestructuración, una ayuda a la reestructuración solo podrá concederse una vez en un período de diez años.

(386) Las autoridades francesas especificaron en la notificación de 12 de marzo de 2013 que el grupo PSA no se ha beneficiado de ayudas de reestructuración en el transcurso de los últimos diez años.

(387) Por consiguiente, el principio de «ayuda única» requerido por las Directrices de salvamento y reestructuración ha sido respetado.

9. **CONCLUSIÓN**

(388) Habida cuenta de los compromisos suscritos por las autoridades francesas, la ayuda puede declararse compatible con el mercado interior,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La ayuda estatal que Francia tiene previsto ejecutar en favor del grupo PSA Peugeot Citroën SA, en forma de garantía estatal para las emisiones de obligaciones de Banque PSA Finances realizadas hasta el 31 de diciembre de 2016, dentro del límite de 7 000 millones EUR (para un equivalente bruto de subvención de 486 millones EUR), por una parte, y en forma de anticipos reembolsables de 85,9 millones EUR para la realización del proyecto de I+D «$50CO_2$Cars», por otra, lo que representa un importe total de ayuda de 571,9 millones EUR, es compatible con el mercado interior.

Por consiguiente, se autoriza la concesión de esta ayuda estatal.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 29 de julio de 2013.

Por la Comisión
Joaquín ALMUNIA
Vicepresidente

ANEXO

EJECUCIÓN Y PERITO INDEPENDIENTE

1. NOMBRAMIENTO DE UN PERITO INDEPENDIENTE

1) Las autoridades francesas se comprometen a que el grupo PSA dé mandato a un perito independiente para que controle detalladamente la aplicación de los compromisos suscritos en la carta de compromisos de 23 de julio de 2013 (en lo sucesivo, «el perito independiente») para la duración del plan de reestructuración, es decir, hasta el 31 de diciembre de 2015.

2) El perito independiente no deberá estar vinculado al grupo PSA. A la luz de sus funciones, por ejemplo como banco de inversiones, asesor o auditor, el perito independiente deberá tener la capacidad y los conocimientos prácticos necesarios para la ejecución de su mandato; en ningún momento deberá verse envuelto en un conflicto de intereses. El perito independiente deberá ser remunerado por el grupo PSA de forma tal que ello no pueda, en modo alguno, afectar la realización efectiva e independiente de sus funciones.

3) A más tardar cuatro semanas después de la fecha de notificación a las autoridades francesas de la futura Decisión de la Comisión en el asunto SA.35611, las autoridades francesas presentarán a la aprobación previa de la Comisión Europea al menos a dos personas o instituciones para su nombramiento en calidad de perito independiente.

4) Las propuestas de las autoridades francesas deberán ser lo suficientemente detalladas como para permitir que la Comisión Europea pueda comprobar que el perito independiente cumple las condiciones establecidas en el marco del presente compromiso. Las propuestas deberán contener, entre otros, los elementos siguientes:

   a) un proyecto de mandato en el que figuren detalladamente todos los requisitos que permitan al perito independiente cumplir sus funciones;

   b) un proyecto de plan de trabajo en el que se explique detalladamente la manera en que el perito independiente piensa desempeñar sus funciones.

5) La Comisión Europea podrá aprobar o rechazar las propuestas del perito independiente, y podrá aprobar el proyecto de mandato con las modificaciones que considere oportunas para que el perito independiente pueda realizar sus funciones. Si la Comisión Europea solo aprueba una de las propuestas del grupo PSA, este designará a la persona o institución de que se trate como perito independiente o hará todo lo necesario para que esta persona o institución sea nombrada en virtud del proyecto de mandato aprobado por la Comisión Europea. Si se aprueba más de un nombre, el grupo PSA tendrá la libertad de decidir cuál de las personas o instituciones desea nombrar como perito independiente. El perito independiente será nombrado en el plazo de una semana a partir de la autorización de la Comisión y en virtud del proyecto de mandato aprobado por la Comisión.

6) En caso de que se rechacen todas las propuestas de las autoridades francesas, estas se comprometerán a que el grupo PSA proponga a la Comisión Europea, como mínimo, otras dos personas o instituciones según las condiciones y el procedimiento establecidos en el presente compromiso, en un plazo de dos semanas a partir de la fecha de la notificación por parte de la Comisión Europea de su rechazo de la primera propuesta.

7) En caso de que la Comisión Europea rechace las nuevas propuestas de las autoridades francesas, la Comisión nombrará a un perito independiente al que el grupo PSA deberá dar mandato en virtud del proyecto de mandato aprobado por la Comisión.

2. FUNCIONES Y OBLIGACIONES DEL PERITO INDEPENDIENTE

8) El perito independiente deberá: i) prestar asistencia a la Comisión Europea para comprobar que el grupo PSA cumple con las obligaciones que le incumben en virtud de la carta de compromisos de 23 de julio de 2013, y ii) cumplir su misión tal como está definida en dicha carta. El perito independiente deberá realizar sus funciones en virtud del plan de trabajo aprobado por la Comisión Europea y, en su caso, modificado con el acuerdo de esta última. La Comisión Europea podrá, por propia iniciativa o a petición del perito independiente o del grupo PSA, dar instrucciones al perito independiente. El grupo PSA no podrá dar instrucciones al perito independiente.

9) La misión del perito independiente es garantizar que todas las obligaciones presentadas en la carta de compromisos de 23 de julio de 2013 sean respetadas y plenamente aplicadas, así como garantizar que el grupo PSA ejecute el plan de reestructuración notificado a la Comisión Europea el 12 de marzo de 2013.

10) El perito independiente deberá:

a) proponer a la Comisión Europea en su primer informe un plan de trabajo detallado, en el que describa cómo piensa comprobar el cumplimiento de la carta de compromisos de 23 de julio de 2013;

b) verificar que el grupo PSA aplica plena y correctamente su plan de reestructuración y, en particular:

— que ejecuta los compromisos objeto de la carta de 23 de julio de 2013 y las medidas compensatorias descritas en la misma;

— que ejecuta las medidas de viabilidad descritas en el punto 6 de la carta de compromisos de 23 de julio de 2013;

c) comprobar que se cumplen todos los demás compromisos recogidos en la carta de 23 de julio de 2013.

d) desempeñar todas las demás funciones que se le hayan asignado en la carta de compromisos de 23 de julio de 2013;

e) proponer al grupo PSA las medidas que considere apropiadas para el cumplimiento de los compromisos recogidos en la carta de 23 de julio de 2013;

f) tener en cuenta los cambios normativos que pudieran tener consecuencias en la liquidez y en la solvencia, a fin de controlar la evolución de los principales indicadores financieros pertinentes en relación con las previsiones del plan de reestructuración del grupo PSA;

g) proponer un proyecto de informe semestral escrito a la Comisión Europea, a las autoridades francesas y al grupo PSA en un plazo de 30 días. La Comisión Europea, las autoridades francesas y el grupo PSA podrán proponer modificaciones en un plazo de cinco días laborables. En el plazo de cinco días laborables a partir de la recepción de las observaciones, el perito independiente deberá preparar un informe final, teniendo en cuenta, en la medida de lo posible y según su propio criterio, los comentarios recibidos. A continuación, deberá enviarlo a la Comisión Europea y a las autoridades francesas. Posteriormente, podrá enviarlo al grupo PSA. No podrá, en ningún caso, enviar su informe a las autoridades francesas o al grupo PSA antes de enviarlo a la Comisión Europea. En caso de que el informe final del perito independiente contuviera información confidencial sobre el grupo PSA, el perito independiente deberá enviarle una versión no confidencial.

El informe deberá, en particular, especificar las gestiones llevadas a cabo por el perito independiente para cumplir con su misión y en qué medida el grupo PSA ha respetado las obligaciones que le incumben en virtud de la carta de compromisos. Deberá permitir a la Comisión Europea verificar que la gestión del grupo PSA es conforme a las obligaciones de la carta de compromisos de 23 de julio de 2013. Si procede, la Comisión Europea podrá indicar de forma más detallada lo que desea que figure en el informe.

Además de estos informes, el perito independiente deberá informar, por escrito y en breve plazo, de cualquier sospecha de incumplimiento de los compromisos recogidos en la carta de 23 de julio de 2013, y mandar simultáneamente al grupo PSA una versión no confidencial de su carta.

3. OBLIGACIONES DEL GRUPO PSA

11) El grupo PSA deberá proporcionar y exigir a sus asesores que presten, respetando el secreto profesional, toda la cooperación, asistencia e información que el perito independiente pudiera razonablemente solicitar para el desempeño de sus funciones en virtud de su mandato. El perito independiente deberá tener acceso, sin ninguna restricción, a la información, documentos o archivos, así como a todos los directores o empleados del grupo PSA, si ello fuera necesario para el ejercicio de sus funciones. El grupo PSA deberá poner a disposición en sus locales un despacho al perito independiente y cualquier empleado del grupo PSA deberá estar dispuesto a reunirse con el perito independiente y a suministrarle toda la información que pudiera necesitar para el ejercicio de sus funciones.

12) Previo acuerdo del grupo PSA (que no se podrá denegar o retrasar sin motivo) y corriendo con los gastos correspondientes, el perito independiente podrá recurrir a los asesores que desee, en particular en los ámbitos jurídico o de financiación de empresas, si lo considera necesario para el desempeño de sus funciones en virtud de la carta de compromisos del 23 de julio de 2013, siempre que los costes y otros gastos derivados sean razonables. En caso de que el grupo PSA no aceptara que el perito independiente recurriera a dicho asesoramiento, la Comisión podrá aprobar el nombramiento de los asesores tras oír al grupo PSA. Solo el perito independiente podrá impartir instrucciones a sus asesores.

4. SUSTITUCIÓN, CESE Y NOMBRAMIENTO DE UN NUEVO PERITO INDEPENDIENTE

13) En caso de que el perito independiente ponga fin a sus funciones tales como se describen en los compromisos recogidos en la carta de 23 de julio de 2013 o por cualquier otra razón, tal como la aparición de un conflicto de intereses que le afecte:

a) la Comisión podrá, tras haber oído al perito independiente, imponer al grupo PSA la obligación de sustituirlo;

b) el grupo PSA podrá, previo acuerdo de la Comisión, sustituir al perito independiente.

14) En caso de que el perito independiente fuera relevado de su cargo en virtud de la sección 4 del presente anexo, se le podrá obligar a seguir ejerciendo sus funciones hasta que se nombre a un nuevo perito independiente y que le haya facilitado toda la información pertinente de que dispone. El nuevo perito independiente será nombrado según el procedimiento descrito en la sección 1 del presente anexo.

15) Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado (13) del presente anexo, el perito independiente solo podrá poner fin a sus funciones tras haber sido relevado por la Comisión, tras haber cumplido todas las obligaciones que le incumben. No obstante, la Comisión podrá, en cualquier momento, exigir que se nombre a un nuevo perito independiente, en caso de que se descubriera posteriormente que los compromisos recogidos en la carta de 23 de julio de 2013 no han sido plena y enteramente respetados.