ISSN 1977-1045

Uradni list Evropske unije

C 137

Slovenska izdaja

Zvezek 56

16. maj 2013

Informacije in objave

Številka objave | Vsebina | Stran

II *Sporočila*

SPOROČILA INSTITUCIJ, ORGANOV, URADOV IN AGENCIJ EVROPSKE UNIJE

Evropska komisija

2013/C 137/01 Sporočilo Komisije o količini nekaterih proizvodov v sektorju mleka in mlečnih proizvodov, ki je na voljo v drugi polovici leta 2013 v okviru nekaterih kvot, ki jih je odprla Unija 1

2013/C 137/02 Nenasprotovanje priglašeni koncentraciji (Zadeva COMP/M.6860 – Volvo/Dongfeng Motor Group Company/JV) ([1]) 2

IV *Informacije*

INFORMACIJE INSTITUCIJ, ORGANOV, URADOV IN AGENCIJ EVROPSKE UNIJE

Evropska komisija

2013/C 137/03 Menjalni tečaji eura 3

SL

Cena: 3 EUR

([1]) Besedilo velja za EGP

(Nadaljevanje na naslednji strani)

Številka objave | Vsebina (nadaljevanje) | Stran

INFORMACIJE V ZVEZI Z EVROPSKIM GOSPODARSKIM PROSTOROM

Sekretariat Efte

2013/C 137/04 Seznam naravnih mineralnih vod, ki jih priznavata Islandija in Norveška *(Razveljavlja in nadomešča besedilo, objavljeno v UL C 28, 4.2.2010, str. 24 in v Dopolnilu EGP št. 5, 4.2.2010, str. 1)* 4

V *Objave*

UPRAVNI POSTOPKI

Evropska komisija

2013/C 137/05 Razpis za prijavo interesa za posameznike, ki želijo biti vključeni na seznam strokovnjakov na podlagi sklepa Komisije z dne 20. julija 2010 o ustanovitvi skupine za uporabnike finančnih storitev – MARKT/2013/20/H 5

POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM SKUPNE TRGOVINSKE POLITIKE

Evropska komisija

2013/C 137/06 Obvestilo v zvezi z uporabo v Uniji veljavnih protidampinških in protisubvencijskih ukrepov po širitvi z namenom vključitve Republike Hrvaške ter v zvezi z možnostjo pregleda 9

POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM POLITIKE KONKURENCE

Evropska komisija

2013/C 137/07 Državna pomoč – Francija – Državna pomoč SA.35611 (13/C) (ex 13/N) – pomoč za prestrukturiranje za skupino PSA – Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije ([1]) 10

SL

([1]) Besedilo velja za EGP

II

(Sporočila)

SPOROČILA INSTITUCIJ, ORGANOV, URADOV IN AGENCIJ EVROPSKE UNIJE

EVROPSKA KOMISIJA

Sporočilo Komisije o količini nekaterih proizvodov v sektorju mleka in mlečnih proizvodov, ki je na voljo v drugi polovici leta 2013 v okviru nekaterih kvot, ki jih je odprla Unija

(2013/C 137/01)

Uvozna dovoljenja, ki so bila dodeljena za drugo polovico leta 2012 za nekatere kvote iz Uredbe Komisije (ES) št. 2535/2001 ([1]), niso krila celotne količine, ki je bila na voljo v okviru navedenih kvot. Preostale količine so navedene v Prilogi. Na voljo bodo od 1. julija do 31. decembra 2013.

([1]) UL L 341, 22.12.2001, str. 29.

PRILOGA

Proizvodi s poreklom iz Republike Moldavije	
Številka kvote	Količina (kg)
09.4210	1 500 000

Maslo s poreklom iz Nove Zelandije	
Številka kvote	Količina (kg)
09.4182	31 507 000
09.4195	33 228 000

Proizvodi s poreklom iz Norveške	
Številka kvote	Količina (kg)
09.4179	5 961 100

Nenasprotovanje priglašeni koncentraciji

(Zadeva COMP/M.6860 – Volvo/Dongfeng Motor Group Company/JV)

(Besedilo velja za EGP)

(2013/C 137/02)

Komisija se je 8. maja 2013 odločila, da ne bo nasprotovala zgoraj navedeni priglašeni koncentraciji in jo bo razglasila za združljivo s skupnim trgom. Ta odločitev je sprejeta v skladu s členom 6(1)(b) Uredbe Sveta (ES) št. 139/2004. Celotno besedilo odločitve je na voljo samo v angleščini in bo objavljeno po tem, ko bodo iz besedila odstranjene morebitne poslovne skrivnosti. Na voljo bo:

— v razdelku o združitvah na spletišču Komisije o konkurenci (http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/). Spletišče vsebuje različne pripomočke za iskanje posameznih odločitev o združitvah, vključno z nazivi podjetij, številkami zadev, datumi ter indeksi področij,

— v elektronski obliki na spletišču EUR-Lex (http://eur-lex.europa.eu/sl/index.htm) pod dokumentarno številko 32013M6860. EUR-Lex zagotavlja spletni dostop do evropskega prava.

IV

(Informacije)

INFORMACIJE INSTITUCIJ, ORGANOV, URADOV IN AGENCIJ EVROPSKE UNIJE

EVROPSKA KOMISIJA

Menjalni tečaji eura [1]

15. maja 2013

(2013/C 137/03)

1 euro =

	Valuta	Menjalni tečaj		Valuta	Menjalni tečaj
USD	ameriški dolar	1,2864	AUD	avstralski dolar	1,3015
JPY	japonski jen	132,04	CAD	kanadski dolar	1,3133
DKK	danska krona	7,4539	HKD	hongkonški dolar	9,9849
GBP	funt šterling	0,84640	NZD	novozelandski dolar	1,5662
SEK	švedska krona	8,5960	SGD	singapurski dolar	1,6045
CHF	švicarski frank	1,2499	KRW	južnokorejski won	1 436,74
ISK	islandska krona		ZAR	južnoafriški rand	11,9820
NOK	norveška krona	7,5415	CNY	kitajski juan	7,9050
BGN	lev	1,9558	HRK	hrvaška kuna	7,5615
CZK	češka krona	26,003	IDR	indonezijska rupija	12 549,23
HUF	madžarski forint	292,27	MYR	malezijski ringit	3,8612
LTL	litovski litas	3,4528	PHP	filipinski peso	53,086
LVL	latvijski lats	0,6994	RUB	ruski rubelj	40,4920
PLN	poljski zlot	4,1827	THB	tajski bat	38,270
RON	romunski leu	4,3355	BRL	brazilski real	2,5997
TRY	turška lira	2,3464	MXN	mehiški peso	15,6385
			INR	indijska rupija	70,4527

[1] *Vir*: referenčni menjalni tečaj, ki ga objavlja ECB.

INFORMACIJE V ZVEZI Z EVROPSKIM GOSPODARSKIM PROSTOROM

SEKRETARIAT EFTE

Seznam naravnih mineralnih vod, ki jih priznavata Islandija in Norveška

(Razveljavlja in nadomešča besedilo, objavljeno v UL C 28, 4.2.2010, str. 24 in v Dopolnilu EGP št. 5, 4.2.2010, str. 1)

(2013/C 137/04)

V skladu s členom 1 Direktive 2009/54/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 18. junija 2009 o izkoriščanju in trženju naravnih mineralnih vod [1], kakor je vključena v točko 54zzzzd poglavja XII Priloge II k Sporazumu EGP, se seznam priznanih naravnih mineralnih vod objavi v *Uradnem listu Evropske unije* in v Dopolnilu EGP k *Uradnemu listu Evropske unije*.

Seznam naravnih mineralnih vod, ki jih priznava Islandija

Trgovsko ime	Ime izvira	Kraj izkoriščanja
Icelandic Glacial	Ölfus Spring	Hlíðarendi, Ölfus, Selfoss

Seznam naravnih mineralnih vod, ki jih priznava Norveška

Trgovsko ime	Ime izvira	Kraj izkoriščanja
Bonaqua Silver	Telemark kilden	Fyresdal
Eira	Eira kilden	Eresfjord
Farris	Kong Olavs kilde	Larvik
Isbre	Isbre kilden	Buhaugen, Osa, Ulvik
Isklar	Isklar kildene	Vikebygd i Ullensvang
Modal	Modal kilden	Fyresdal
Olden	Blåfjell kilden	Olderdalen
Osa	Osa kilden	Ulvik/Hardanger
Rustad Spring	Rustad kilden	Rustad/Elverum

[1] UL L 164, 26.6.2009, str. 45.

V

(Objave)

UPRAVNI POSTOPKI

EVROPSKA KOMISIJA

Razpis za prijavo interesa za posameznike, ki želijo biti vključeni na seznam strokovnjakov na podlagi sklepa Komisije z dne 20. julija 2010 o ustanovitvi skupine za uporabnike finančnih storitev

MARKT/2013/20/H

(2013/C 137/05)

Uvod

Komisija je s sklepom z dne 20. julija 2010 ([1]) ustanovila skupino za uporabnike finančnih storitev (v nadaljnjem besedilu: skupina). Ker mandat sedanje skupine in veljavnost seznama strokovnjakov potečeta oktobra 2013, je treba objaviti nov razpis za prijavo interesa, ki bo omogočil pripravo novega seznama strokovnjakov in nato sestavo nove skupine. Komisija zato poziva k prijavi interesa posameznike, ki želijo biti vključeni na seznam strokovnjakov, ki se bo uporabil kot podlaga za izbiro 20 članov skupine za uporabnike finančnih storitev. Kot je navedeno v *Beli knjigi o politiki finančnih storitev za obdobje 2005–2010*, Komisija pripisuje velik pomen zagotavljanju sorazmerne zastopanosti uporabnikov. Komisija je v svojem sporočilu z dne 4. marca 2009 „Spodbujanje okrevanja evropskega gospodarstva“ navedla, da morajo biti interesi evropskih vlagateljev, potrošnikov in MSP v središču reforme finančnega trga.

Med prvim triletnim mandatom se je skupina za uporabnike finančnih storitev izkazala za zelo koristen in učinkovit organ, ki pomaga Komisiji pri številnih pobudah in pripravlja lastne zamisli in projekte. Pomagala je racionalizirati in dodatno izboljšati kakovost prispevkov potrošnikov, malih vlagateljev in mikropodjetij k pripravi politike Komisije na področju finančnih storitev. Zato je bilo sklenjeno, da se pripravi nov seznam strokovnjakov, ki bo veljal za obdobje 6 let od 1. novembra 2013. Dvajset članov skupine bo izbranih na podlagi tega seznama strokovnjakov. Kot je navedeno v sklepu z dne 20. julija 2010, mandat članov skupine traja tri leta (enoletna pogodba se podaljša za največ dve dodatni obdobji enega leta); ta triletni mandat se lahko dvakrat podaljša.

Člani skupine bodo posamezniki, imenovani, da zastopajo interese potrošnikov, malih vlagateljev ali mikropodjetij, ter posamezni strokovnjaki s strokovnim znanjem s področja finančnih storitev, in sicer z vidika uporabnikov finančnih storitev.

Ta razpis za prijavo interesa v zvezi s sestavo skupine za uporabnike finančnih storitev je na voljo ustrezno usposobljenim strokovnjakom iz vseh delov EU.

Več informacij o delu, ki ga je opravila skupina za uporabnike finančnih storitev v prvih treh letih delovanja, je na voljo na internetu:

http://ec.europa.eu/internal_market/finservices-retail/fsug/index_en.htm

([1]) UL C 199, 21.7.2010, str. 12.

1. **Naročnik**

European Commission
Directorate-General for the Internal Market and Services
Rue de Spa/Spastraat 2
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

E-naslov: ec-intmarket-contracts@ec.europa.eu
http://ec.europa.eu/dgs/internal_market/calls_en.htm

2. **Razpis za prijavo interesa**

Osebe, ki se želijo prijaviti za vključitev na seznam strokovnjakov, naj to storijo v skladu s pravili iz tega razpisa.

Prijavo interesa je treba vložiti v elektronski obliki v enem od uradnih jezikov Evropske unije na naslednji e-naslov:

ec-intmarket-contracts@ec.europa.eu

Javni organ naročnik bo sestavil seznam strokovnjakov, ki izpolnjujejo merila iz točke 8 spodaj. Ko bo seznam pripravljen, bo Komisija izbrala 20 kandidatov, ki bodo vključeni v skupino, na podlagi zahtevanih sposobnosti, izkušenj in znanja ter v skladu z načeli nediskriminacije, enake obravnave in odsotnosti navzkrižja interesov. Komisija jih bo povabila, da sklenejo pogodbo o izvajanju strokovnih storitev. (Vsaj 11 članov bo posameznikov, imenovanih, da zastopajo interese potrošnikov ali malih vlagateljev).

Vključitev na seznam Komisije ne obvezuje k sklenitvi pogodb.

3. **Vrsta pogodbe**

Seznam, ki bo sestavljen na podlagi tega obvestila, se bo uporabljal izključno za pogodbe o izvedbi javnih naročil naslednje vrste: Pogodba o naročilu storitev za izvajanje strokovnih storitev. Glej standardno pogodbo na spletni strani http://ec.europa.eu/dgs/internal_market/calls_en.htm

— Pogodbe s strokovnjaki, ki se sklenejo za 12 mesecev, morajo podpisati kandidati, izbrani za članstvo v skupini. Pogodbe se lahko obnovijo za nadaljnji dve obdobji po 12 mesecev.

— Člani skupine prejmejo za svoje storitve letni honorar v višini 10 000 EUR. Njihovi potni stroški in po potrebi dnevnice v povezavi z dejavnostmi skupine se povrnejo na podlagi določb, ki veljajo za strokovne skupine pri Komisiji.

— V celotnem obdobju veljavnosti pogodbe morajo člani skupine dokazati ustrezno raven zavezanosti za doseganje zahtevanih nalog (delovna obremenitev približno 35 dni, poleg sodelovanja na sestankih skupine). Če član ne pokaže ustrezne zavezanosti, ima Komisija pravico, da zmanjša njegovo plačilo in/ali predčasno, po predhodnem obvestilu, prekine pogodbo.

4. **Opis nalog**

Strokovna skupina ima naslednje naloge:

— svetovati Komisiji pri pripravi zakonodajnih aktov ali drugih političnih pobud, ki vplivajo na uporabnike finančnih storitev, vključno s potrošniki, malimi vlagatelji in mikro podjetji,

— zagotoviti vpogled v praktično izvajanje teh politik ter mnenja in nasvete v zvezi z njimi,

— si proaktivno prizadevati za opredelitev ključnih vprašanj na področju finančnih storitev, ki so pomembna za uporabnike finančnih storitev,

— se po potrebi in v soglasju s Komisijo povezati s predstavniki uporabnikov finančnih storitev in predstavniškimi organi na ravni Evropske unije in nacionalni ravni ter drugimi posvetovalnimi skupinami, ki jih upravlja Komisija, na primer evropsko posvetovalno skupino za potrošnike, strokovno skupino na trgu plačilnih sistemov in strokovno skupino za evropske trge vrednostnih papirjev ter jim zagotavljati informacije.

Vprašanja, o katerih se lahko skupino zaprosi za mnenje, vključujejo celoten spekter področij politike o finančnih storitvah, med drugim majhne bančne posle, potrošniške in hipotekarne kredite, plačilna sredstva in sisteme, življenjska in neživljenjska zavarovanja, pokojnine, naložbene produkte za male vlagatelje, trge vrednostnih papirjev in finančni nadzor.

5. **Kraj opravljanja storitev**

Skupina se bo sestala približno osemkrat na leto, navadno v prostorih Komisije v Bruslju, v sestavi in po razporedu, ki ju določi Komisija. Na zahtevo članov se lahko en sestanek na leto organizira v drugi državi članici.

6. **Obdobje veljavnosti seznama**

Ta seznam bo ostal veljaven za obdobje 6 let od 1. novembra 2013. Kandidati lahko zaprosijo za vključitev na seznam kadar koli, vendar najmanj 3 mesece pred iztekom obdobja veljavnosti.

7. **Pravna oblika**

Poseben pravni status ni zahtevan.

8. **Merila za vključitev na seznam**

8.1 *Merila za izključitev*

Merila za izključitev, ki jih morajo izpolnjevati vsi kandidati, so podrobno navedena v prijavnih obrazcih, ki jih lahko prenesete s spletnega naslova:

http://ec.europa.eu/dgs/internal_market/calls_en.htm

8.2 *Izbirna merila*

Izbirna merila, ki jih morajo izpolnjevati vsi kandidati, ter seznam potrebnih dokazil so podrobno navedeni v prijavnih obrazcih, ki jih lahko prenesete s spletnega naslova:

http://ec.europa.eu/dgs/internal_market/calls_en.htm

V skupini strokovnjakov bo 20 članov, imenovanih v skladu s členom 3 zgoraj navedenega sklepa, in sicer bodo to usposobljeni posamezniki, ki jih izbere Komisija na podlagi njihovega strokovnega znanja na področju finančnih storitev. Komisija oceni ustreznost posameznih strokovnjakov po naslednjih merilih:

— najmanj 4 leta delovnih izkušenj v sektorju finančnih storitev, od tega najmanj 2 leti dela na področju storitev za uporabnike,

— odlično znanje angleščine, jezika, ki se običajno uporablja na področju financ, na stopnji, ki strokovnjaku omogoča, da sodeluje v razpravah in piše povzetke poročil. Kot referenca se uporabi evropski referenčni okvir za jezike, ki ga je pripravil Svet Evrope (http://www.coe.int/t/dg4/linguistic/source/framework_en.pdf);

— razpoložljivost za sodelovanje na sestankih približno osemkrat letno in zavezanost trdemu delu med sestanki z namenom priprave rezultatov dela skupine (mnenja, stališča, poročila itd.).

Prejete prijave interesa morajo vključevati dokumentacijo, ki dokazuje, da strokovnjak kandidat izpolnjuje zgoraj navedena merila.

Pri končnem izboru članov skupine na podlagi predloženih predlogov, bo Komisija upoštevala potrebo po pridobitvi prispevkov posameznikov, imenovanih, da zastopajo interese potrošnikov, malih vlagateljev ali mikro-podjetij na eni strani in posameznih strokovnjakov na drugi strani. Poleg tega si bo Komisija prizadevala zagotoviti, da skupina vsebuje ravnovesje med strokovnim znanjem v vseh sektorjih finančnih storitev, ter da so v skupini uravnoteženo zastopani člani različnega geografskega porekla znotraj Evropske unije.

9. **Izbira kandidatov**

9.1 Sprejemajo se vloge fizičnih oseb. V primeru uspešne vloge bo v skupino sprejeta samo fizična oseba, ki jo je prvotno izbrala izbirna komisija. V času veljavnosti pogodbe ali med njenim podaljšanjem fizične osebe ni mogoče zamenjati.

9.2 Prvi krog izbora kandidatov, ki bodo vključeni na seznam strokovnjakov, bo potekal septembra 2013. Iz tega seznama strokovnjakov bo izbirna komisija, kakor je navedeno v oddelku 9.6(b), izbrala 20 strokovnjakov, s katerimi se bo sklenila pogodba za 12 mesecev, ki bo začela veljati 1. novembra 2013. Ta enoletna pogodba se lahko podaljša za največ dve dodatni obdobji enega leta.

9.3 Strokovnjaki, ki ne bodo izbrani v skupino, ostanejo na seznamu strokovnjakov, pri čemer obstaja možnost, da bodo v skupino sprejeti pozneje.

9.4 Komisija se lahko odloči, da povabi strokovnjake, ki so na seznamu za sklenitev pogodbe, kadar to oceni za primerno, in sicer kadar koli po prvem krogu izbirnega postopka in pred iztekom obdobja veljavnosti seznama. Uporabi se enak izbirni postopek kot v prvem krogu sklepanja pogodb.

9.5 Vloge, ki bodo prejete po prvem krogu izbora, bo Komisija ocenila, kadar se pojavi potreba po zaposlitvi novega strokovnjaka, vendar vsaj enkrat na leto. Kandidati, ki izpolnjujejo merila, bodo dodani na seznam strokovnjakov in lahko pozneje postanejo člani skupine.

9.6 *Izbirne komisije*

Komisija bo ustanovila izbirne komisije, ki jih sestavljajo uradniki iz služb Komisije, ki bodo:

(a) izbirale kandidate za vključitev na seznam strokovnjakov;

(b) izbirale člane skupine iz seznama strokovnjakov.

9.7 *Vloge morajo biti oddane v skladu s spodaj navedenimi postopki*

9.7.1 Prijavni obrazec

Prijavni obrazec je mogoče prenesti z naslednjega spletnega naslova:

http://ec.europa.eu/dgs/internal_market/calls_en.htm

Vzorčno predlogo za evropski življenjepis lahko prenesete s spletnega naslova:

http://europass.cedefop.europa.eu/sl/documents/curriculum-vitae/templates-instructions

9.7.2 Vloge je treba predložiti v enem od uradnih jezikov Evropske unije, v elektronski obliki na naslednji e-naslov: ec-intmarket-contracts@ec.europa.eu. Na vlogi je treba jasno navesti sklic „Call for expressions of interest "FSUG" (MARKT/2013/20/H)", **predložena pa mora biti najpozneje 21. junija 2013**.

Vlogo mora strokovnjak podpisati osebno. Nepodpisane vloge ne bodo upoštevane.

Komisija bo objavila seznam članov strokovne skupine na spletnih straneh Generalnega direktorata za notranji trg in storitve ter Generalnega direktorata za zdravje in potrošnike. Osebni podatki članov bodo zbrani, obdelani in objavljeni v skladu z določbami Uredbe (ES) št. 45/2001 Evropskega parlamenta in Sveta ([1]).

Dodatne informacije so določene v mandatu skupine, ki je na voljo na naslednjem spletnem naslovu:

http://ec.europa.eu/dgs/internal_market/calls_en.htm

10. **Drugi podatki**

Kandidati bodo glede izida njihove vloge obveščeni. Nejasne ali nepopolne vloge ne bodo upoštevane.

Kandidati morajo Komisijo še naprej obveščati o vsaki spremembi njihovega položaja ali naslova, da bo njihova vloga lahko posodobljena.

([1]) UL L 8, 12.1.2001, str. 1.

POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM SKUPNE TRGOVINSKE POLITIKE

EVROPSKA KOMISIJA

Obvestilo v zvezi z uporabo v Uniji veljavnih protidampinških in protisubvencijskih ukrepov po širitvi z namenom vključitve Republike Hrvaške ter v zvezi z možnostjo pregleda

(2013/C 137/06)

S širitvijo 1. julija 2013 se bodo vsi veljavni protidampinški in protisubvencijski ukrepi samodejno začeli uporabljati za uvoz v razširjeno Unijo osemindvajsetih držav članic. Ti ukrepi se bodo zato uporabljali tudi za uvoz v Republiko Hrvaško. Na dan širitve bodo potekale številne tekoče preiskave, ki so se začele pred 1. julijem 2013. Če bodo v okviru teh preiskav sprejeti ukrepi, se bodo uporabili tudi za uvoz v osemindvajset držav članic Unije.

Komisija obvešča, da je pripravljena opraviti pregled protidampinških in protisubvencijskih ukrepov v skladu s členom 11(3) Uredbe (ES) št. 1225/2009 ([1]) in členom 19 Uredbe (ES) št. 597/2009 ([2]), kadar to zahteva katera koli zainteresirana stran, ki predloži dokaze, da bi bili ukrepi bistveno drugačni, če bi temeljili na podatkih, ki bi vključevali Republiko Hrvaško. V zvezi s tem bi bilo treba poudariti, da širitev sama po sebi ni zadostna podlaga za začetek pregleda, če takšnih dokazov ni. Vse zainteresirane strani so vabljene, da obiščejo spletno stran GD za trgovino o instrumentih trgovinske zaščite in širitvi

(http://trade.ec.europa.eu/doclib/press/index.cfm?id=880), če želijo nadaljnje informacije in podatke o kontaktnih osebah za pomoč uporabnikom.

([1]) UL L 343, 22.12.2009, str. 51.
([2]) UL L 188, 18.7.2009, str. 93.

POSTOPKI V ZVEZI Z IZVAJANJEM POLITIKE KONKURENCE

EVROPSKA KOMISIJA

DRŽAVNA POMOČ – FRANCIJA

Državna pomoč SA.35611 (13/C) (ex 13/N) – pomoč za prestrukturiranje za skupino PSA

Poziv k predložitvi pripomb na podlagi člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije

(Besedilo velja za EGP)

(2013/C 137/07)

Z dopisom v verodostojnem jeziku z dne 2. maja 2013 na straneh, ki sledijo temu povzetku, je Komisija uradno obvestila Francijo o svoji odločitvi, da začne postopek na podlagi člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije v zvezi z zgoraj navedeno pomočjo.

Zainteresirane strani lahko v enem mesecu od dneva objave tega povzetka in dopisa, ki mu sledi, predložijo svoje pripombe o pomoči, v zvezi s katero Komisija začenja postopek, na naslov:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Registry
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Faks +32 22961242
E-naslov: stateaidgreffe@ec.europa.eu

Te pripombe se pošljejo Franciji. Zainteresirana stran, ki predloži pripombe, lahko pisno zaprosi za zaupno obravnavo svoje identitete in navede razloge za to.

BESEDILO POVZETKA

POSTOPEK

Evropska komisija je 11. februarja 2013 v skladu s pravili o državni pomoči Franciji začasno odobrila, da banki Banque PSA Finance zagotovi pomoč za reševanje v obliki 1,2 milijarde EUR jamstva, ki pokriva njene izdaje obveznic. Ker pomoč ne koristi le banki Banque PSA Finance, temveč celotni skupini PSA, je Komisija svojo odobritev pomoči pogojila s predložitvijo načrta prestrukturiranja za celotno skupino PSA, s katerim bi bilo treba zagotoviti tudi uspešno poslovanje banke Banque PSA Finance.

Francoski organi so 12. marca 2013 Komisiji priglasili, da nameravajo zagotoviti državno pomoč za prestrukturiranje skupine PSA, ter predložili načrt prestrukturiranja za skupino PSA in načrt za uspešno poslovanje banke Banque PSA Finance.

OPIS UKREPOV, V ZVEZI S KATERIMI KOMISIJA ZAČENJA POSTOPEK

Priglašena pomoč za prestrukturiranje skupine PSA je sestavljena iz dveh ukrepov.

Prvi ukrep je državno jamstvo za dodatne izdaje obveznic banke Banque PSA Finance v višini 5,8 milijarde EUR, s čimer se je skupni znesek odobrenih jamstev povečal na 7 milijard EUR.

Drugi ukrep zajema izplačilo 85,9 milijona EUR skupini PSA v podporo raziskovalnega in razvojnega projekta „50CO_2CARS“.

OCENA UKREPOV

V skladu z načrtom prestrukturiranja, ki so ga predložili francoski organi, se bo prestrukturiranje skupine PSA zaključilo leta 2015, ko bo skupina PSA lahko sama pridobila financiranje za svoje finančne potrebe na finančnih trgih.

Glede na nedavni razvoj trga v Evropski uniji Komisija dvomi, da načrt za prestrukturiranje temelji na dovolj previdnih predpostavkah.

Načrt prestrukturiranja podrobno določa izravnalne ukrepe, ki bodo sprejeti, da bi se preprečilo kakršno koli neupravičeno izkrivljanje konkurence. Komisija dvomi, da bi bilo mogoče vse ustrezne ukrepe, ki so jih predstavili francoski organi, sprejeti kot izravnalne ukrepe ali da so nekateri ukrepi potrebni za ponovno vzpostavitev uspešnega poslovanja. Ukrepi, ki se nanašajo na zadnjo kategorijo, ne bodo šteli za zmanjševanje zmogljivosti ali prisotnosti na trgu za namen ocene izravnalnih ukrepov v smislu Smernic za reševanje in prestrukturiranje [1].

Zato se je Komisija odločila, da začne postopek na podlagi člena 108(2) Pogodbe o delovanju Evropske unije.

[1] Smernice skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah (UL C 244, 1.10.2004, str. 2).

BESEDILO DOPISA

„Par la présente, la Commission a l'honneur d'informer la France qu'après avoir examiné les informations fournies par vos autorités sur l'aide citée en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après «TFUE»).

I. **PROCÉDURE**

(1) Par décision du 11 février 2013 [1] (ci-après "la décision de sauvetage") la Commission a temporairement autorisé pour des raisons de stabilité financière, la garantie par la France d'émissions obligataires par Banque PSA Finance S.A. (ci-après "BPF") d'un montant nominal de 1,2 milliard d'euros. Dans ce cadre, les autorités françaises se sont engagées à notifier un plan de restructuration du groupe PSA Peugeot Citroën S.A. (ci-après «PSA» ou le «groupe» ou le «groupe PSA») et un plan de viabilité de BPF dans les 6 mois suivant la décision de sauvetage.

(2) Les autorités françaises ont notifié le 12 mars 2013 un plan de restructuration du groupe PSA ainsi qu'un plan de viabilité de BPF.

(3) Les autorités françaises ont communiqué des informations complémentaires les 22 et 29 mars, ainsi que le 2 avril 2013, date à laquelle une réunion a également été organisée dans les locaux de la Commission. A la demande de la Commission, les autorités françaises ont produit de nouvelles informations les 12, 19 et 22 avril 2013. Une conférence téléphonique a eu lieu le 18 avril 2013 avec les autorités françaises.

(4) La Commission a par ailleurs reçu une plainte d'une entreprise souhaitant garder l'anonymat.

II. **DESCRIPTION DES FAITS**

2.1. **Le groupe PSA**

(5) Le groupe PSA est une société cotée sur l'Euronext Paris. En 2011, le groupe a vendu plus de 3,5 millions de véhicules et d'éléments détachés dans le monde (42 % hors d'Europe). Présent commercialement dans 160 pays, le groupe PSA exploite 11 usines dites «terminales» (dont 9 dans l'Union européenne), dans lesquelles sont assemblées les véhicules du groupe, ainsi que 12 usines dites «mécaniques», qui sont spécialisées dans la production de certaines pièces mécaniques. Les activités du groupe s'étendent aussi au financement automobile (BPF) et à l'équipement automobile (Faurecia). Jusqu'en décembre 2012, PSA détenait aussi Gefco (activités logistiques). Le groupe PSA a réalisé un chiffre d'affaires (ci-après «CA») de 55,4 milliards d'euros en 2012 (l'évolution du CA du groupe au cours des six dernières années est présentée dans le tableau ci-dessous).

Tableau 1

Chiffre d'affaires du groupe PSA en millions d'euros

	2008	2009	2010	2011	2012
Chiffre d'affaires historique	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

(6) BPF est une banque captive contrôlée à 100 % par PSA, qui assure le financement des ventes de véhicules de marques Peugeot et Citroën, les stocks de véhicules et de pièces de rechange des réseaux de distribution, et propose des moyens de financements aux clients du groupe. BPF est présente dans 23 pays. Avec un taux de pénétration de 29,8 % en 2012, BPF finance une large partie de la demande des véhicules produits par le groupe et contribue de façon déterminante au financement de l'activité commerciale du groupe. En 2012, son encours était de l'ordre de 23 à 24 milliards d'euros. En 2011, son résultat net s'est élevé à 354 millions d'euros. Le taux de pénétration moyen de 29,8 % masque des différences entre le taux de pénétration dans les différents segments. En particulier, le taux de pénétration est plus élevé dans les segments B et C avec des taux de pénétration dépassant les 30 %, voire les 40 % dans certains pays. L'activité de financement d'achat de véhicules semble donc primordiale pour ces segments.

(7) Faurecia est un équipementier automobile détenu à 57,18 % par PSA au 31 décembre 2012. Son activité est essentiellement orientée vers la fabrication de sièges d'automobiles, de systèmes d'intérieurs, de technologies de contrôle d'émissions et d'extérieurs d'automobiles. En 2012, son chiffre d'affaires s'est élevé à environ 17,4 milliards d'euros.

2.2. **Les difficultés rencontrées par le groupe PSA**

(8) En 2012, le chiffre d'affaires du groupe était en repli de 5,2 %, en raison essentiellement de la mauvaise performance de la division automobile en recul de 10,3 % à 38,3 milliards d'euros. Le résultat opérationnel courant du groupe s'est soldé par une perte de 576 millions d'euros, contre un résultat positif de 1,093 milliard d'euros en 2011. Pour la seule division automobile la perte opérationnelle s'est élevée à 1,5 milliards d'euros en 2012 contre une perte de 92 millions d'euros en 2011.

(9) Les difficultés rencontrées découlent à la fois de facteurs spécifiques au marché automobile, des effets de la dégradation économique et financière de la zone euro et des handicaps structurels du groupe PSA.

Persistance de la contraction du marché automobile européen depuis 2007

(10) Depuis 2007, le marché européen n'a cessé de se contracter. Le marché automobile européen représentait avant 2007 environ 18 millions de véhicules par an, contre 14 millions d'unités vendues seulement en 2012, soit une baisse de 15 %.

(11) Dans ce contexte, PSA, très implanté en Europe et en particulier en Europe du Sud a vu ses ventes baisser de 6,1 % sur ce marché où il réalise 58 % de ses ventes. La part de marché du groupe PSA a baissé à 13,3 % contre 14,2 % en 2010.

(12) Or, le groupe PSA ne compense pas la contraction du marché européen par ses ventes hors Europe. En 2012, les ventes de véhicules particuliers et utilitaires dans

[1] Décision SA.36059 (13/N) – Aide au sauvetage de Banque PSA Finance

le reste du monde n'ont pas été suffisantes à elles seules pour compenser la moindre performance du groupe sur le marché européen.

Une structuration de la concurrence défavorable aux constructeurs généralistes

(13) Selon les autorités françaises, PSA entre en concurrence avec:

— L'ensemble des autres généralistes: les généralistes premium (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen) ainsi que les autres généralistes tels que Ford, Fiat, Skoda, Seat et Honda;

— L'ensemble des spécialistes (Audi, BMW, Mercedes, etc.) qui ont de plus en plus tendance à développer des produits premium sur l'ensemble des segments empiétant ainsi sur le cœur de marché des généralistes;

— Des constructeurs récents de plus en plus performants sur les segments essentiellement milieu de gamme (Hyundai, Kia, etc.).

(14) En résumé, selon les autorités françaises, le marché naturel des généralistes serait attaqué par le «haut», c'est-à-dire par les constructeurs spécialistes haut-de-gamme qui visent de nouveaux segments (ex: Audi A1…) et par le «bas», c'est-à-dire par des constructeurs de moyenne/bas-de-gamme, notamment coréens comme Hyundai-Kia, qui souhaitent monter en gamme.

Les handicaps structurels du groupe PSA

(15) Plus de la moitié (53 % en 2011) de la production automobile du groupe PSA est localisée en Europe de l'Ouest, où les coûts de main d'œuvre sont plus élevés que dans le reste du monde. Or, le facteur coût du travail représente au total plus de [20-30] (*) % du prix de revient pour PSA. En outre, l'essentiel des effectifs de recherche et développement (ci-après «R&D») et de structure du groupe est situé en France ce qui implique des frais de personnels élevés.

(16) Le groupe a également pris du retard par rapport à ses concurrents dans le domaine de la R&D, et notamment dans le domaine de la standardisation des composants.

(17) Enfin, PSA souffre d'un déficit d'image et de notoriété par rapport aux constructeurs allemands.

(18) Les difficultés du groupe, et notamment de sa division automobile, ont des répercussions immédiates sur BPF (et vice-versa). En effet, les difficultés de la banque captive proviennent essentiellement des difficultés du groupe au travers du lien entre leurs notations financières. La dégradation de la notation de PSA entraîne la dégradation de celle de BPF, ce qui rend difficile son accès aux marchés pour se refinancer. Or, BPF est d'une importance primordiale pour soutenir l'activité automobile du groupe PSA. En 2012, elle a par exemple assuré le financement de 29,8 % des ventes du constructeur et de 100 % de ses concessionnaires européens. La réduction significative des capacités de financement de BPF (et la diminution corrélative de la production de prêts) ont donc un impact dépressif sur l'activité de la division automobile. Via le mécanisme du rating, un cercle vicieux peut dès lors s'enclencher en conduisant à une réduction supplémentaire des sources de financement de BPF, qui influerait à son tour sur les ventes du groupe PSA via la restriction du crédit, et ainsi de suite.

2.3. **Les mesures d'aides**

2.3.1. *La garantie d'État sur les émissions obligataires de BPF*

(19) Pour permettre au groupe PSA de mettre en œuvre son plan de restructuration, le gouvernement français a décidé d'accorder au groupe PSA une garantie couvrant les émissions de marché obligataires de long terme de Banque PSA Finance réalisées au plus tôt à la date de la convention de garantie ou de l'autorisation de la Commission européenne et au plus tard le 31 décembre 2016 («la garantie»). À cet égard, une convention de garantie autonome sera signée entre, d'une part, l'État français et, d'autre part, le groupe PSA sous condition suspensive de l'approbation de la Commission européenne au titre des articles 107 et 108 TFUE. Après avoir conclu une première convention de garantie à titre temporaire correspondant à une tranche de 1,2 milliard d'euros en principal en application de la décision de la Commission du 11 février 2013 autorisant une aide au sauvetage, les autorités françaises envisagent de conclure avec le groupe PSA une deuxième convention de garantie couvrant la tranche résiduelle pour un encours plafonné à 5,8 milliards d'euros en principal.

(20) L'article 85 de la loi n° 2012-1510 du 29 décembre 2012 de finances rectificative pour 2012 autorise le ministre chargé de l'économie à accorder à titre onéreux la garantie de l'État aux titres de créances émis entre le 1er janvier 2013 et le 31 décembre 2016 par BPF. La garantie couvrira de nouvelles émissions de marché obligataires et de long terme de BPF. Elle bénéficiera ainsi aux titres de créance chirographaires émis par BPF après la date d'autorisation de la mise en œuvre de la garantie par la Commission et au plus tard le 31 décembre 2016. Ces titres auront une échéance contractuelle de trente-six mois au maximum à compter de leur date d'émission.

(21) Les autorités françaises précisent que la détermination du plafond de la garantie nécessaire au groupe PSA repose sur l'analyse de la structure actuelle du bilan de BPF et, en particulier, de la structure de financement de BPF ainsi que sur les prévisions 2013-2016 des besoins de financements futurs. Ces besoins de financement ont été déterminés par les autorités françaises en tenant compte des hypothèses suivantes:

— un total des encours supposé quasiment constant à environ 24/25 milliards d'euros permettant de maintenir le financement des ventes automobiles du groupe PSA;

— une hausse de la titrisation dans le financement de BPF, compensant partiellement la réduction des billets de trésorerie/certificats de dépôt (impact rating A-3 / P-3);

(*) Information confidentielle

— le renouvellement des lignes de financement bancaire ayant permis à BPF de confirmer en janvier 201 311,6 milliards d'euros de crédit bancaire moyen terme avec notamment la mise en place d'un nouveau crédit syndiqué de 4,1 milliards d'euros d'une maturité de 5 ans, le renouvellement de la majorité de ses lignes bancaires bilatérales, la prolongation d'une ligne de crédit revolving de 1,2 milliard d'euros en principal, avec une maturité étendue à janvier 2016 et l'extension simultanée d'une ligne de crédit pour 1,8 milliard d'euros à décembre 2015;

— le recours aux dépôts à partir de 2013.

(22) Selon les autorités françaises la rémunération de la garantie a été déterminée afin d'assurer que celle-ci soit fournie à un prix de marché en application des critères des lignes directrices communautaires concernant les aides au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté ([1]) (ci-après les lignes directrices sauvetage et restructuration) et de la communication de la Commission sur l'application des articles 87 et 88 du traité CE (devenus articles 107 et 108 du TFUE) aux aides d'Etat sous forme de garanties ([2]). La communication sur les garanties prévoit que, s'il n'existe pas de prime de garantie de référence correspondante sur les marchés financiers, le coût financier total du prêt garanti, comprenant le taux d'intérêt et le prime versée, doit être comparé au prix de marché d'un prêt similaire non garanti.

(23) Les autorités françaises exposent qu'afin de déterminer le niveau de la rémunération de l'Etat, celui-ci aurait entendu agir dans une logique de *pari passu* avec les banques participant au New Club Deal, un accord entre BPF et ses banques créditrices. Pour cela, le coût du risque estimé par les banques a été calculé d'après la rémunération totale des lignes de liquidités du New Club Deal, retraité notamment pour tenir compte des différences entre un apport en liquidité et une garantie. La rémunération pour la Garantie a ainsi été fixée à 260 points de base.

(24) BPF a émis des titres obligataires en son nom propre pour lesquels existe un marché secondaire. Le tableau 2 ci-dessous illustre les rendements médians des obligations existantes de BPF d'une maturité proche de trois ans pour une période de 1 mois avant que la mesure de soutien au groupe ne soit annoncée dans la presse ([3]). Le rendement d'une obligation hypothétique d'une maturité d'exactement trois ans a été interpolé sur la base des rendements des obligations de BPF ayant la maturité la plus proche de trois ans à chaque date donnée. Enfin le tableau 2 présente également les niveaux de rendement des obligations étatiques d'une maturité de trois ans.

Tableau 2

Rendements (marché secondaire)

	au 16/10/2012	Médiane 16/09-16/10
Obligation maturité 25/09/2015	5,04 %	5,52 %
Obligation maturité 24/06/2015	4,84 %	5,57 %
Obligation maturité 25/02/2016	5,37 %	6,23 %
Obligation hypothétique de 3 ans (rendements interpolés)	5,09 %	5,54 %
Obligation assimilable du Trésor 3 ans	0,34 %	0,39 %

(25) Fin décembre 2012, BPF a négocié avec un ensemble de banques de nouveaux crédits pour un montant total de 11,6 milliards d'euros. Cet accord a pris le nom de New Club Deal. Les banques concernées ont accepté d'accorder à BPF des liquidités par le biais de prêts à long terme d'un montant de 4 milliards d'euros (ci-après le «New Club Deal») et des lignes de crédit bilatérales à hauteur de 4,6 milliards d'euros, soit pour un montant total de 8,6 milliards d'euros. BPF bénéficiera également d'une extension de deux lignes de «back-up» n'ayant pas vocation à être tirées pour un montant de 3 milliards d'euros, portant ainsi l'engagement total des banques à 11,6 milliards d'euros. Selon les informations fournies par la France, le tirage des lignes de crédit du New Club Deal est conditionnel à la mise en place de la mesure de support étatique ([4]).

(26) Le 25 mars 2013, Banque PSA Finance a réalisé une émission obligataire couverte par une garantie de l'Etat pour un montant de 1 200 millions d'euros Cette obligation, qui porte un coupon de 0,625 %, affiche

([1]) JO C 244, p. 2 du 1.10.2004.
([2]) JO C 155, p. 10 du 20.6.2008.
([3]) La presse a rapporté l'intention de l'Etat de mettre en place la mesure le 17 octobre 2012.
([4]) Selon les exemples de Term sheet fournies par la France le 7 janvier 2013: "Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan (adoption du plan dans la loi de Finance)".

un rendement de 0,664 % soit un surcoût de 24 points de base par rapport à l'obligation assimilable du Trésor (OAT) à 3 ans.

(27) La Commission a quantifié l'élément d'aide au considérant (51) de la décision de sauvetage dans une fourchette allant de 91,8 millions d'euros au montant nominal des obligations émises de 1,2 milliards d'euros. Les autorités françaises indiquent que sur la base de la méthodologie utilisée dans la décision de sauvetage, les résultats obtenus quant à l'élément d'aide contenu dans la mesure sont:

Tableau 3

Calcul de l'élément d'aide dans obligations garanties

Données interpolées 3 ans - Spread de 24 bp sur Etat	Spot	Médiane des rendements obligataires	
	16/10/2012	12/07-16/10	16/09-16/10
OAT 3 ans	0,34 %	0,35 %	0,39 %
Spread sur Etat estimé après garantie	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Taux d'intérêt BPSA après garantie (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Coût de la garantie (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Coût total estimé des émissions garanties (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Rendement marché secondaire BPSA interpolé 3 ans	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Différentiel vs. coût total des émissions garanties	1,91 %	2,04 %	2,32 %
Montant d'aide d'Etat induit (M€)	401	429	486

Source: BNP Paribas Global Markets, Datastream

(28) Les autorités françaises considèrent que la Commission retient une période de référence particulièrement défavorable dans l'historique des rendements des émissions de BPF. La période du 12 juillet au 16 octobre 2012, c'est-à-dire à compter de la date de révélation des difficultés du groupe PSA avec l'annonce d'un plan de réorganisation, apparaît comme une meilleure estimation du rendement de l'obligation selon les autorités françaises.

2.3.2. *L'aide au projet «50CO_2Cars»*

(29) Les financements publics que la France a l'intention d'octroyer au projet «50CO_2Cars» s'inscrivent dans le cadre du programme des «investissements d'avenir» mis en place par la loi de finances rectificative n° 2010-237 du 9 mars 2010. L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (ci-après, l' «ADEME») est l'un des opérateurs ([1]) chargés par l'État de gérer les crédits alloués aux investissements d'avenir. Le budget total à la disposition de l'ADEME est de 2,65 milliards d'euros.

(30) Au sein des investissements d'avenir, le projet «50CO_2Cars» s'inscrit dans le cadre de l'action «Véhicule du futur», qui vise à expérimenter et promouvoir des technologies et organisations moins consommatrices d'énergie et moins émettrices de gaz à effet de serre. Dans le cadre de cette action, les différentes briques technologiques exposées au point (52) ci-dessous ont été sélectionnées dans le cadre de deux Appels à Manifestation d'Intérêt (ci-après «AMI»):

a. La nouvelle famille de moteurs Diesel à très haute efficacité énergétique et la boîte de vitesse DCT ont été sélectionnées dans le cadre de l'AMI «Chaîne de traction et auxiliaires des véhicules à motorisation thermique» (ci-après «AMI n° 1»)

b. La technologie d'hybridation électrique a été sélectionnée dans le cadre de l'AMI «Chaînes de traction, auxiliaires et systèmes de stockage d'énergie réversible pour véhicules électriques et hybrides» en ce qui concerne la troisième brique (ci-après «AMI n° 2»).

(31) L'action «Véhicule du futur» est notamment couverte par le régime d'aides SA.32466 (11/X) ([2]) exempté de notification en vertu du Règlement Général d'Exemption par Catégories ([3]) (ci-après «RGEC»).

(32) Les autorités françaises ont fourni le détail et la forme des financements publics qui seront reçus par chacun des partenaires listés du projet. Hormis pour le chef de file PSA, les montants de financement public en jeu pour la réalisation du projet «50CO_2Cars» sont inférieurs aux seuils de notification individuelle définis à l'article 6-1-e) du RGEC pour tous les autres partenaires (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON, et IC2MP). Pour autant qu'ils constituent des aides d'État au sens d'article 107 TFUE ([4]), ces financements publics sont donc déjà couverts par le régime exempté SA.32466 (11/X) précité.

(33) En revanche, conformément à son article 1-6-c), le RGEC ne s'applique pas aux aides aux entreprises en difficulté, définition à laquelle répond de façon certaine le groupe PSA depuis au moins le 17 octobre 2012 date à laquelle les autorités françaises ont annoncé leur intention d'octroyer une garantie au groupe PSA. L'aide que l'État a

([1]) Voir la liste de ces opérateurs, telle qu'arrêtée par l'article 8 de la loi n° 2010-237 précitée et le décret n° 2010-442 du 3 mai 2010.

([2]) JO C 78, 11.3.2011, p. 33.

([3]) Règlement (CE) n° 800/2008 de la Commission du 6 août 2008 déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché commun en application des articles 87 et 88 du traité (Règlement général d'exemption par catégorie), JO L 214, 9.8.2008, p. 3.

([4]) Sur ce point, la Commission rappelle en particulier que le financement public des activités (non-économiques) de recherche indépendante des organismes de recherche n'emporte pas d'élément d'aide d'État.

l'intention d'octroyer à PSA pour soutenir le projet «50CO_2Cars» ne peut dès lors être couvert par le régime d'aides SA 32466 (11/X), ni faire l'objet d'une notification individuelle sur la base de l'Encadrement communautaire des aides d'état à la recherche, au développement et à l'innovation [1] (ci-après l' «Encadrement R&D&I») [2].

(34) Dans un souci de simplification administrative, les coûts des activités de PSA dans le cadre du projet «50CO_2Cars» ont été classifiés de la même façon que pour les autres partenaires, c'est-à-dire en utilisant les catégories prévues par le RGEC (qui coïncident avec celles de l'Encadrement R&D&I).

(35) PSA réalisera donc des activités qualifiées [3] de recherche fondamentale (ci-après «RF»), recherche industrielle (ci-après «RI») et développement expérimental (ci-après «DE») :

Tableau 4

(en milliers d'euros)

Coûts	Totaux	Admissibles [1]	RF	RI	DE
AMI n° 1	[260-330] (*)	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
AMI n° 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] Les coûts du projet «50CO_2Cars» ont été alloués aux catégories de R&D définies à l'article 31-5 du RGEC (qui correspond aux catégories du point 5.1.4 de l'Encadrement R&D&I).

(36) D'un montant total de 85,9 millions d'euros, les aides que l'État a l'intention d'octroyer au groupe PSA sur ce volet du plan de restructuration prendront la forme de subventions (pour 24,5 millions d'euros) et d'avances remboursables (pour 61,4 millions d'euros): En termes d'intensité, elles correspondront à un taux de couverture de 100 % des coûts éligibles de RF, de 30 % pour les activités de RI et de 25 % pour les activités de DE.

(37) S'agissant plus spécifiquement des avances remboursables, leur actualisation se fera au taux de référence en vigueur en janvier 2012, date de décision d'octroi de l'aide: 3,07 % pour la France. Elles seront remboursées par PSA selon des modalités différentes pour chacun des AMI.

(38) Pour la partie du projet relative à l'AMI n° 1, trois architectures d'hybridation sont possibles et évaluées en parallèle: par la boîte de vitesse eDCT, par la façade accessoire du moteur et par la façade accessoire avec route libre. Le schéma de remboursement, qui dépendra en toute fin de l'architecture sélectionnée au cours d'un des jalons décisionnels du projet, prendra l'une des formes suivantes:

a. Si le choix se porte sur une hybridation à travers la boîte de vitesses eDCT, le remboursement sera basé sur deux unités d'œuvre:

i. [10-20] (*) euros par moteur diesel de puissances 40/50 kW et 70 kW produit à partir de la [500 000-600 000] (*) unité produite, de sorte que cette partie de l'avance sera remboursée à l'euro près en quatre ans, en valeur actualisée, sur la base du scénario nominal de production. À l'issue de ce remboursement à 100 % du montant actualisé, le groupe PSA continuera à verser un montant réduit de [0-5] (*) euros par moteur produit pendant [0-5] (*) ans.

ii. [30-40] (*) euros par boîte de vitesses eDCT produite à partir de la [50 000-60 000] (*) unité produite, de sorte que cette partie de l'avance sera remboursée à l'euro près en cinq ans, en valeur actualisée, sur la base du scénario nominal de production. À l'issue de ce remboursement à 100 % du montant actualisé, le groupe PSA continuera à verser un montant réduit de [5-10] (*) euros par boîte de vitesses eDCT produite.

b. S'il se porte sur l'hybridation à travers la façade accessoire, le remboursement aura comme seule unité d'œuvre le moteur diesel de puissances 40/50 kW et 70 kW, pour lequel PSA versera [10-20] (*) euros par unité produite à partir de la [500 000-600 000] (*) jusqu'à complet remboursement du montant actualisé (environ [0-5] (*) ans dans le scénario nominal), puis [5-10] (*) euros par unité.

c. S'il se porte sur une façade accessoire avec roue libre, le remboursement sera également calculé sur l'unité d'œuvre du moteur diesel de puissances 40/50 kW et 70 kW : PSA versera [20-30] (*) euros par unité produite à partir de la [500 000-600 000] jusqu'à complet remboursement du montant actualisé (environ [0-5] (*) ans dans le scénario nominal), puis [5-10] (*) euros par unité.

(39) Pour la partie du projet relative à l'AMI n° 2, le remboursement sera basé sur l'unité d'œuvre de la chaîne de traction électrique: PSA remboursera [20-30] (*) euros par unité produite à partir de la [500 000-600 000] (*) jusqu'au complet remboursement du montant actualisé (environ [5-10] (*) ans dans le scénario nominal), puis [5-10] (*) euros par unité.

[1] JO C 323, 30.12.2006, p. 1.

[2] Voir en particulier le point 2.1, dernier alinéa, de l'Encadrement R&D&I : «*Les aides à la recherche, au développement et à l'innovation en faveur d'entreprises en difficulté au sens des lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté sont exclues du champ d'application du présent encadrement*».

[3] Au sens des définitions des articles 30-1, 30-2 et 30-3 du RGEC (qui coïncident avec les définitions des articles 2.2. e), f) et g) de l'Encadrement R&D&I)

(40) Les autorités françaises considèrent que ces modalités sont telles que l'avance sera remboursée en valeur actualisée dans un scénario d'issue favorable du projet fondé sur des hypothèses prudentes et raisonnables, et qu'en cas d'échec partiel, le remboursement sera proportionnel au degré de réussite du projet.

2.4. **Le plan de restructuration du groupe PSA**

(41) Le plan de restructuration fait suite à des mesures de réduction de coûts présentées le 26 octobre 2011 (réduction de coûts de 800 millions d'euros, entraînant la suppression de 2 500 emplois en Europe) et le 15 février 2012 (mesures complémentaires à hauteur de 200 millions d'euros).

(42) Le plan de restructuration comporte trois types de mesures: restructuration industrielle, réduction de la structure administrative du groupe et réalisation du projet de recherche et développement «$50CO_2$Cars ». Bien que le groupe PSA soit un groupe implanté dans de nombreux pays du monde, les mesures de restructuration concernent essentiellement la France qui concentre la majeure partie des moyens de production du groupe.

2.4.1. *Les mesures de restructuration du dispositif de production industrielle*

(43) Les principales mesures concernent des sites situés en France: la fermeture de l'usine d'Aulnay et la réduction significative des capacités de l'usine de Rennes, qui se traduiront par 4 400 suppressions d'emplois. Ces deux mesures s'inscrivent dans le cadre général d'une optimisation des sites de production de PSA.

(44) Par son positionnement historique sur le segment des véhicules citadins-polyvalents (ci-après «segment B»), PSA dispose de capacités de production importantes sur ce segment B: en France (Aulnay, Poissy, et Mulhouse), en Espagne (Madrid) et en Slovaquie (Trnava). Malgré des mesures d'adaptation menées depuis le début des années 2000 (fermeture de Ryton (Grande-Bretagne) en 2006 et réduction des capacités d'Aulnay en 2008), ses capacités de production restent excédentaires sur le segment B. La fermeture d'Aulnay se traduira par une réduction de la production de 155 000 véhicules/an de modèles 208, C3, DS3, par rapport à l'organisation mise en place en 2012, ce qui correspondra à une réduction de capacité maximale de 232 000 véhicules/an, et à une concentration de la production du segment B sur les sites de Poissy, Mulhouse et Trnava. Selon les autorités françaises, cette mesure réduira durablement la capacité dans le segment B et induira une économie importante de frais fixes sur le périmètre du groupe (estimée à [100-200] (*) millions d'euros par an).

(45) Le site de Rennes est actuellement dédié à la production de véhicules des segments D et E [1]. Il est confronté à la baisse continue de la demande, en particulier pour les berlines du segment D. Le passage de [0-5] (*) équipes à [0-5] (*), la suppression de l'équipe de nuit et de la mini-ligne permettront, selon les autorités françaises, de limiter la production aux seuls Peugeot 508 (berline et break) et C5 (berline et break).

(46) L'activité R&D sera aussi redimensionnée à la baisse ([10-20] % (*)), les équipes se limitant au seul soutien au site (suppression des tâches de développement bénéficiant à l'activité générale du groupe).

(47) PSA espère ainsi améliorer l'efficacité de son dispositif européen, notamment grâce à une meilleure utilisation des capacités installées et par la spécialisation accrue des sites qui ne produiront plus qu'un, voire de deux segments. L'enjeu de cette réorganisation est de diminuer d'environ [200-300] (*) à [200-300] (*) d'euros le prix de revient moyen de chaque véhicule.

2.4.2. *Les mesures portant sur la structure administrative du groupe PSA*

(48) La réorganisation des services administratifs se traduira au total par des suppressions d'effectif égales à 3 586 emplois, au sein de la direction des marques et de la direction industrielle, et en lien avec une diminution de l'activité R&D et leur concentration sur des domaines stratégiques (recherche de compétitivité à moyen terme).

(49) Un plan d'économie de 1 milliard d'euros, portant à la fois sur les achats (400 millions d'euros) et les frais fixes (600 millions d'euros) et une série d'actions portant sur les activités industrielles, la R&D et sur les frais généraux, sera notamment réalisé grâce à l'alliance avec General Motors.

2.4.3. *Le projet de R&D «$50CO_2$Cars»*

(50) Dans le cadre de sa restructuration industrielle, le groupe PSA envisage également le développement de nouvelles technologies d'hybridation qui participeraient, selon les autorités françaises, au retour à la viabilité. En effet, en cas de succès, ce projet de R&D permettrait au groupe PSA de maîtriser la production à grande échelle de véhicules diesel hybrides sur le segment B (poids compris entre 900 kg et 1,3 tonne), et ainsi de diversifier sa production dans un segment d'activité porteur de rentabilité. Les motorisations Diesel sont privilégiées par les consommateurs européens, mais, par la suite, les composants majeurs [2] du système d'hybridation pourraient être adaptés à des bases de moteurs à essence de puissance équivalente et déclinés à l'échelle mondiale.

(51) Ce projet de R&D, dénommé «$50CO_2$Cars», vise la conception et la production d'une chaîne de traction hybride (non-rechargeable) destinée au segment B, qui permettrait de limiter à terme à 50 grammes par km les émissions de CO_2 (ci-après «g CO_2/km») de ces véhicules, et par extension, de positionner des véhicules familiaux (segment C) autour de 65g CO_2/km. Le projet vise à rendre cette technologie économiquement accessible au plus grand nombre.

(52) Techniquement, le projet associera une nouvelle famille de moteurs Diesel à haute efficacité énergétique, une

[1] Le segment D et E correspond à de véhicules de type "familiaux", "routiers", "monospaces" et "tout-terrain" dont les dimensions varient en Europe en moyenne de 4,40 à 5 mètres. Les Peugeot 508 berline, 508 SW, 807, 4007 et les Citroën C5 Berline, C5 break, DS5, C8, C-Crosser et C6 font partie de ce segment.

[2] Le stockeur, la machine électrique de puissance et son électronique de contrôle et le convertisseur de tension permettant de disposer d'un réseau bitension.

boîte de vitesse à double embrayage motorisée compatible avec l'hybridation («DCT»), ainsi qu'une technologie d'hybridation électrique à bas coût.

(53) PSA sera le chef de file du consortium de R&D mené pour réaliser le projet «50CO_2Cars».

(54) Ce consortium associera également des partenaires industriels et académiques: cinq grandes entreprises (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, et Rhodia), une PME (CTI), une association (IRMA) et quatre organismes de recherche (IFPEN, LACCO, IRCELYON, et IC2MP).

2.4.4. *Le plan d'affaires du groupe PSA*

(55) Le plan d'affaires du groupe PSA couvre la période 2013-2017. Les autorités françaises ont précisé que le résultat opérationnel courant du groupe, selon le scénario médian, sera positif dès 2014, à [1 200-2 000] (*) millions d'euros, soit [1-5] (*) % du chiffre d'affaires. L'amélioration de la viabilité résultera principalement de mesures internes contenues dans le plan de restructuration. Elle se fonde, d'une part, sur une réduction importante des coûts de production et d'amélioration de la trésorerie et, d'autre part, sur une hypothèse de recentrage géographique des activités du groupe PSA. L'objectif est de parvenir en 2015 à ce que 50 % des ventes du groupe soient réalisées hors de l'Union européenne, permettant ainsi de capter les potentiels de croissance dans ces parties du monde (notamment, Chine, Brésil, etc.).

(56) Les autorités françaises ont soumis le plan d'affaires du groupe PSA jusqu'à 2017. Le plan est basé sur des hypothèses concernant la taille du marché européen et des parts de marché de PSA; ces hypothèses reflètent des estimations fournies par l'Institut IHS Global Insight.

(57) Quant à la taille de marché européen, un recul de 2,2 % en 2013 est attendu selon les autorités françaises, mais une croissance de 6 % par an en 2014 et 2015 suivis par une croissance de 3 % par an en 2016 et 2017 devrait être enregistrées. […] (*) les parts de marché de PSA atteindraient [12-15] (*) % en 2013, [13-16] (*) % en 2014 et [11-15] (*) % en 2015, 2016 et 2017.

(58) Le plan d'affaire considère plusieurs scénarios. Selon ce plan, pour un scénario médian, le résultat opérationnel courant du groupe PSA est positif dès 2014, à [1 200-2 000] (*) milliards d'euros soit [1-5] (*) % du chiffre d'affaires du groupe. Il atteint en 2017 un montant de [3 000-3 800] (*) milliards d'euros soit [2-6] (*) % du chiffre d'affaires du groupe PSA. D'après les autorités françaises un tel niveau de rentabilité est suffisant afin de permettre au groupe PSA de bénéficier d'une notation suffisante et ainsi d'assurer son refinancement de manière autonome sur les marchés; cette meilleure notation se répercuterait automatiquement sur celle de BPF.

(59) Des scénarios alternatifs ont également été considérés. Dans un scénario défavorable, les ventes du groupe PSA se contractent de [100 000-150 000] (*) véhicules par an en Europe à compter de 2013 par rapport au scénario médian décrit ci-dessus. Dans un scénario favorable, les ventes européennes du groupe PSA connaissent au contraire une croissance de l'ordre de [100 000-150 000] (*) véhicules par an à partir de 2013. Selon le plan, le résultat opérationnel courant du groupe PSA dans son ensemble, y compris en scénario défavorable, est positif à compter de 2014 (de l'ordre de [1-5] (*) % du chiffre d'affaires du groupe PSA), et atteint [2-6] (*) % en 2017. Il convient néanmoins de noter que les prévisions du groupe PSA font apparaître une forte croissance du chiffre d'affaires hors Europe, c'est-à-dire sur des marchés en croissance. Cela explique qu'en dépit des prévisions pessimistes concernant le marché européen, le groupe PSA fonde son plan d'affaires sur une croissance de ses ventes: l'objectif du groupe PSA est de réaliser 50 % de ses ventes hors d'Europe en 2015.

(60) S'agissant de l'évolution des capacités du groupe PSA, les autorités françaises ont produit deux tableaux mentionnant les taux d'utilisation Harbour [1] de chaque usine avant et après la restructuration du groupe. A l'exception de Poissy, ces taux restent les mêmes. Les autorités françaises ont précisé que la viabilité de chaque site ne peut se mesurer de manière indépendante de celle du groupe PSA. Au contraire, il convient d'examiner l'activité automobile du groupe PSA de manière globale pour chaque segment du marché. Toujours selon les autorités françaises, chaque site a un portefeuille de véhicules qu'il peut potentiellement produire. Si certains sites ont des taux d'utilisation plus bas ou plus hauts, il s'agit généralement de variations connues et maîtrisées liées au cycle de vie des produits.

Tableau 5

Chiffre d'affaires prévisionnel dans trois scénarios en millions d'euros (*)

	2013	2014	2015	2016	2017
Scénario médian	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-70 000]
Scénario défavorable (– de 100 000 véhicules)	[55 000-60 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]
Scénario favorable (+ de 100 000 véhicules)	[57 000-62 000]	[60 000-65 000]	[60 000-65 000]	[65 000-70 000]	[65 000-70 000]

[1] La capacité "Harbour" correspond au standard utilisé dans l'industrie et suppose que pour chaque usine, deux équipes travaillent 8h par jour, 235 jours par an. Le taux d'utilisation Harbour indique le volume de véhicules effectivement produits dans chaque usine par rapport à la capacité Harbour.

2.4.5. *Les mesures compensatoires telles que présentées par les autorités françaises*

(61) Le groupe PSA a annoncé des mesures de restructuration qui réduiront ses capacités de production et sa présence sur le marché, en particulier la fermeture de son usine d'Aulnay (laquelle emploie 3 000 salariés) ainsi qu'une réduction de capacité significative de son usine de Rennes résultant dans une réduction des effectifs d'environ 1 400 postes. Pareillement, des cessions d'actifs rentables sont en voie de réalisation ou ont déjà été réalisées, notamment l'ouverture du capital de GEFCO, la cession de certains actifs immobiliers et celle de la société de location de voitures Citer. PSA a également annoncé une réduction de ses dépenses d'investissement qui limitera sa capacité de production à un niveau inférieur à celui qui était initialement prévu avant le début de ses difficultés.

(62) En plus de cela, les autorités françaises ont proposé les mesures compensatoires suivantes (détaillées ci-dessous): des réductions supplémentaires de CAPEX («*capital expenditures*»), le renoncement à des capacités de l'usine de Sevelnord au profit d'un concurrent, le retrait du développement et de la production de la technologie hybride plug-in ainsi qu'une mesure fixant un taux maximum de pénétration de BPF. Ces mesures s'ajoutent aux mesures de restructuration qui avaient été prévues dans le cadre du plan moyen terme initial 2012.

(a) Réductions supplémentaires des investissements du groupe PSA

(63) Les réductions supplémentaires (par rapport au plan à moyen terme initial 2012) de CAPEX sont envisagées à hauteur de 300 millions d'euros en 2013 et de 500 millions d'euros par an en 2014 et 2015. Le plan 2013-2015 (CAPEX et R&D) a de ce fait été ramené de 9,9 milliards d'euros à 8,6 milliards d'euros. Soit une baisse de 13 % entre les deux plans. Ce montant est en retrait de 27 % par rapport à la moyenne 2011-2012.

(64) Les investissements de PSA seraient ainsi réduits de 3,3 milliards d'euros par an à 2,86 milliards d'euros par an en moyenne, soit pour un montant de 1,3 milliard d'euros concernant de façon prépondérante (plus de 80 %) l'activité automobile du groupe en Europe.

(65) Selon les autorités françaises, la réduction des CAPEX amputerait significativement la capacité du groupe PSA à être une force compétitive sur le marché. La réduction supplémentaire de certains investissements R&D et des CAPEX entraînerait également d'autres conséquences négatives importantes pour PSA. En particulier, le groupe PSA serait considérablement pénalisé dans sa capacité:

— à répondre aux attentes de certaines catégories de clients qui sont particulièrement attachés à l'effet de gamme et aux technologies dont le déploiement sera abandonné par le groupe PSA;

— à réagir aux évolutions des concurrents;

— à industrialiser lui-même certaines technologies attractives qu'il devra acheter auprès des concurrents au détriment de ses marges;

— à bénéficier de certaines incitations fiscales, comme celles sur le CO_2, etc.

(66) La réduction se traduirait notamment par: (i) l'arrêt de la production du modèle Citroën C6 au 31 décembre 2012 et le non renouvellement du modèle Peugeot 607 (segment E); (ii) l'arrêt anticipé de deux ans, dès 2015, des véhicules Bipper/Nemo et le non renouvellement de ces véhicules (segment B LCV); (iii) l'abandon des motorisations diesel supérieures à 2 litres (segment D).

(i) Arrêt de la production des modèles Citroën 6 – Peugeot 607

(67) Cette mesure compensatoire comprend deux aspects concernant le segment E dans son ensemble: (i) l'arrêt de la Citroën C6, initialement prévu en 2016, dès 2013; et (ii) le non renouvellement des Citroën C6/Peugeot 607.

(68) S'agissant du premier aspect seul, le groupe PSA estime son impact à 3 000 véhicules (soit 1 000 véhicules par an), ce qui représente un chiffre d'affaires de 90 millions d'euros sur trois ans. La C6 fait partie du segment E, qui est un segment «haut de gamme». Selon les estimations internes du groupe PSA, ce segment représenterait en 20 135,7 % du marché automobile européen.

(69) D'après les autorités françaises, le non renouvellement du haut de gamme du groupe conduit à une réduction significative de la couverture de marché. Sur la base du dernier modèle Peugeot (607) les volumes potentiels étaient de l'ordre de 20 000 / an, soit une perte de chiffres de l'ordre de 500 millions d'euros. Sur la base du dernier modèle de Citroën (C6), les volumes potentiels étaient de l'ordre de 7 000 / an, soit une perte de chiffre d'affaires de l'ordre de 200 millions d'euros.

(70) L'engagement de non renouvellement des modèles Citroën C6/Peugeot 607 porte sur la période 2016-2018. Le groupe PSA chiffre les conséquences de ce volet de la mesure à 40 500 véhicules, soit un chiffre d'affaires de 1,05 milliard d'euros. De plus, le non renouvellement de ces modèles permettrait à PSA de renoncer aux investissements liés dès 2013 (la durée habituelle de développement d'un nouveau véhicule étant généralement de trois ans).

(71) Selon les autorités françaises, cette mesure compensatoire aura un grand impact en termes d'image de marque du groupe PSA et l'empêchera de répondre à des appels d'offres. A leur avis, le groupe PSA ne sera d'emblée pas consulté pour certains appels d'offres sur les flottes faute de présence sur le segment E ou de motorisations assez puissantes. L'absence du groupe PSA du segment E entraînerait également une baisse de fréquentation du réseau du groupe PSA par les particuliers intéressés par les offres haut de gamme, ce qui nuirait à sa montée en gamme y compris sur le segment B (ligne DS).

(72) Le groupe PSA estime l'impact de l'absence sur le segment haut de gamme sur les appels d'offres sur les flottes à 2 000 véhicules par an représentant un chiffre d'affaires annuel de 30 millions d'euros, soit au total un chiffre d'affaires de 180 millions d'euros pour 12 000 véhicules.

(73) Le groupe PSA estime les conséquences de cette mesure compensatoire à 1,32 milliard d'euros de chiffre d'affaires.

(ii) Arrêt et non renouvellement du modèle Bipper/Nemo

(74) Le Bipper/Nemo est un véhicule utilitaire commercialisé sous deux dénominations différentes. La mesure proposée comporte deux aspects: (i) le renoncement au renouvellement (c'est-à-dire lancement d'une nouvelle génération) des véhicules Bipper/Nemo à partir de 2017, dont l'impact en termes de chiffre d'affaires est estimé par PSA à 1 milliard d'euros; et (ii) l'arrêt anticipé des véhicules actuels Bipper/Nemo, initialement prévu en 2017, dès 2015, dont l'impact en termes de chiffre d'affaires est estimé à 560 millions d'euros.

(75) En 2012, PSA a vendu 35 650 Bipper/Nemo (16 678 Bipper en version véhicule particulier (VP) et véhicule utilitaire (VU) et 18 972 Nemo VP et VU) pour un chiffre d'affaires unitaire moyen de 8 950 euros soit un chiffre d'affaires total de 319 millions d'euros /an.

(76) Les modèles Bipper/Nemo VU font partie du segment B light commercial vehicles (LCV ou véhicule utilitaire léger VUL): en 2012, ce segment représentait 3,7 % du marché VUL européen et PSA en représentait 49 %. Le groupe PSA a commercialisé en 2012 26 674 Nemo/Bipper VU pour un marché de 54 514. En 2012, le groupe PSA a vendu 8 976 versions VP (ce qui représente une part de marché de 10 %).

(77) La commercialisation de ces véhicules n'a pas généré des bénéfices nets sur la durée de vie du véhicule. Selon les autorités françaises, des modèles qui sont en début de vie ne sont pas rentables immédiatement. Ces véhicules seraient donc devenus rentables qu'au-delà de la première génération.

(78) Le groupe PSA estime les conséquences de cette mesure compensatoire à 1,56 milliard d'euros de chiffre d'affaires.

(iii) Motorisation diesel supérieure à 2 litres

(79) Cette proposition de mesure compensatoire vise à renoncer à produire des motorisations de plus de 2 litres à l'horizon de la norme EURO 6. Selon les autorités françaises, le groupe PSA dispose des moyens industriels pour les produire. Il pourrait produire, par exemple, la version EURO 6 du moteur DW12. A la différence de ses concurrents, le groupe PSA ne dispose pas de motorisations essence supérieures à 2 litres (ses motorisations essence sont limitées à 1,6 litre turbo). Cette mesure affecterait donc tout particulièrement le segment D.

(80) Les ventes de véhicules particuliers du groupe PSA sur ce segment D représentent 1 % du marché européen en 2012 (150 000 véhicules). Le nombre de véhicules particuliers du groupe PSA équipés de moteurs supérieurs à 2 litres a atteint au maximum 30 000 véhicules au cours des meilleures années. Le groupe PSA a retenu dans ses estimations de l'impact de la mesure, le nombre de 10 000 véhicules an, représentant environ 20 % du segment D.

(81) Se basant sur les données historiques 2011 et 2012 d'immatriculation de véhicules VP diesel avec une motorisation supérieure à 2 litres, PSA estime que le développement d'une offre VP Diesel Hybride plug-in aurait fait porter le nombre de véhicules à motorisations de cylindrée supérieure à 2 litres ou puissance équivalente à 30 000 - 40 000 pour le groupe PSA. Selon les autorités françaises cette mesure concernerait 10 000 voitures par an représentant un chiffre d'affaires annuel de 200 millions d'euros.

(b) Renoncement à des capacités de l'usine de Sevelnord au profit d'un concurrent

(82) Au terme de cette mesure, le groupe PSA renonce à des capacités de l'usine de Sevelnord au profit de Toyota. Le site de Sevelnord a été créé en 1988 dans le cadre de l'extension des activités de la Société Européenne de Véhicules Légers («Sevel») en joint-venture avec le groupe Fiat. En 2011, cette usine employait 2 700 salariés et produisait en moyenne 420 véhicules par jour (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo), avec un total de 94 843 véhicules produits en 2011.

(83) Lorsque Fiat a souhaité se retirer du partenariat de coentreprise avec le groupe PSA pour le site de Sevelnord, PSA a signé avec Toyota un accord de coopération en vertu duquel le groupe PSA construirait des véhicules utilitaires légers que Toyota commercialiserait en Europe sous sa propre marque. Cela permettrait à Toyota de constituer une base de clientèle importante et à moindre coût.

(84) En vertu de cet accord, dans un premier temps, à partir du deuxième trimestre de 2013, le groupe PSA fournira des véhicules utilitaires légers issus de ses gammes existantes Peugeot Expert et Citroën Jumpy (offre «G9»). L'accord prévoit également une collaboration sur la prochaine génération de véhicules devant être produits par le groupe PSA (offre «K0»).

(85) D'après les autorités françaises, à défaut d'accord avec Toyota, le groupe PSA estime que le groupe aurait pu assurer seul la viabilité de son activité de véhicules utilitaires légers et que le contrat avec Toyota n'était pas nécessaire pour assurer le maintien de l'activité sur ce site.

(86) Les autorités françaises précisent que cette mesure contribue à la limitation de la présence du groupe PSA sur le marché au profit direct de ses concurrents dans la mesure où:

— le groupe PSA renonce à près de 30 % de la capacité de production du site Sevelnord au profit de Toyota;

— cet accord permet à un concurrent majeur, Toyota, d'entrer sur un marché sur lequel elle n'était pas présente jusqu'à lors ainsi que d'élargir sa gamme en matière de véhicules utilitaires;

— cet accord procure un avantage concurrentiel direct et certain à Toyota dans la mesure où il lui permet de capter une partie importante de la marge des véhicules objet de l'accord ainsi que de recruter et de fidéliser des clients sur un marché duquel elle est absente;

— cette mesure concerne un des marchés sur lequel le groupe PSA a une présence de marché particulièrement importante de 21 % dans l'Europe au titre de l'année 2011.

(87) En termes de chiffres d'affaires, l'impact de cette mesure est estimé à 443 millions d'euros.

(c) Retrait du développement et de la production de la technologie hybride plug-in

(88) Le groupe PSA réduirait sa présence sur le marché en mettant un terme à l'accord conclu le 25 octobre 2011 avec BMW concernant la création d'une joint-venture («JV») consacrée au développement et à la production d'une technologie dédiée aux véhicules hybrides et électriques.

(89) La JV développait et fabriquait tous les composants électriques indispensables à une chaîne de traction électrique. Le groupe PSA et BMW ont investi plus de 100 millions d'euros dans ce projet, lequel, à la fin 2011, employait 400 collaborateurs dans le centre de recherche et développement de Munich. La fin de cette JV aurait pour conséquence le retrait du groupe PSA du segment des véhicules hybrides dits «plug-in» via la résiliation de l'accord de co-entreprise avec BMW (segment C).

(90) Selon les autorités françaises, en mettant fin à la JV, le groupe PSA se retire de manière définitive d'un segment considéré comme porteur et s'interdit l'accès à un segment représentant environ 6 % du marché à l'horizon 2016. Le groupe PSA perd également un accord valorisant en termes d'image de marque, lié à son statut de partenaire de BMW.

(91) Le retrait du groupe PSA de la joint-venture avec BMW produirait deux impacts:

— en premier lieu, l'annonce de l'abandon de la technologie hybride plug-in nuirait à l'image du groupe sur ce segment et impacterait dès 2013, par voie de conséquence, les ventes d'hybrides diesel du groupe PSA. Le groupe PSA estime cet impact (sur la base de 10 % des volumes) à 3 000 véhicules par an correspondant à un chiffre d'affaires annuel de 60 millions d'euros;

— en second lieu, l'arrêt du développement de la technologie hybride plug-in, dont le lancement était prévu en 2016, se traduirait par une baisse de 20 000 véhicules en moyenne sur trois ans, soit une perte de chiffre d'affaires de 400 millions d'euros par an en moyenne.

(92) Au total, le groupe PSA évalue l'impact de cette mesure à 1,56 milliard d'euros de chiffre d'affaires.

(d) Engagement à un taux de pénétration maximum pour Banque PSA Finance

(93) Les autorités françaises envisagent de prendre un engagement sur le taux de pénétration [1] maximum. Selon les autorités françaises le taux a très nettement augmenté ces dernières années, autant chez BPF que chez ses concurrents, passant notamment, pour BPF, de 27,5 % en 2009 à 29,8 % sur 2012; et pour RCI Banque SA [2], de 30,0 % à 35,0 % sur la même période ainsi qu'il ressort du tableau 6 ci-dessous.

(94) Les autorités françaises envisagent de prendre cet engagement notamment parce qu'elles considèrent que le contrôle du taux de pénétration est simple et peut être suivi à partir de sources publiques.

(95) L'engagement envisagé s'articulerait différemment pour l'année 2013, d'une part, et pour les années 2014 et 2015, d'autre part. En ce qui concerne l'année 2013, il serait proposé de ne pas dépasser, pour chacun des pays européens (sur le périmètre G10 [3]) dans lesquels opère BPF, le taux H2 2012 augmenté d'un niveau de flexibilité de +1 point de pénétration.

(96) Pour les périodes suivantes, les autorités françaises considèrent que les évolutions rapides du secteur imposent de prévoir comment l'engagement de BPF va varier en fonction de ces évolutions. Il est donc proposé de faire évoluer le taux de pénétration réalisé de BPF sur l'année «n-1» en fixant un taux maximum de pénétration pour l'année «n» au regard des variations de l'année «n-1» de ce taux chez les concurrents européens de BPF. Ceci permettrait d'éviter que BPF soit déconnectée des tendances inhérentes à son environnement concurrentiel.

(97) Ainsi, à partir du 31 décembre 2013, l'engagement de taux de pénétration maximum sur le périmètre G10 de BPF pour une année «n» serait égal au taux de BPF réalisé sur ce même périmètre pour l'année «n-1» ajusté de la variation du taux de pénétration des comparables pour l'année «n-1», étant précisé que cet ajustement ne pourrait avoir pour effet de réduire le taux de pénétration de BPF en dessous d'un minimum (cf. infra). Les comparables proposés ici seraient le segment «Europe Occidentale» de RCI Banque SA et le segment «Europe» de Volkswagen Financial Services (VWFS). Afin de se prémunir d'évolutions erratiques chez les concurrents et de tenir compte d'un taux de pénétration de BPF actuellement inférieur à ceux de ses concurrents, un taux de pénétration plancher serait toutefois fixé pour le taux de pénétration maximum à 32,4 %, correspondant au taux de pénétration constaté pour le G10 au deuxième semestre en 2012.

[1] Ventes de véhicules PSA financées par des prêts de la banque rapportées aux ventes totales

[2] RCI Banque SA est une filiale à 100 % de Renault SAS. RCI Banque assure le financement des ventes des marques du Groupe Renault et du Groupe Nissan.

[3] Allemagne, Autriche, Belgique, Italie, Espagne, Pays-Bas, Portugal, Suisse, France, Grande-Bretagne

Tableau 6

Taux de pénétration G10 VN (%)

	Taux plafond H2 2012 (*)	Niveau de flexibilité	Taux maximum proposé (*)
Allemagne	[…]	+1.0	[…]
Autriche	[…]	+1.0	[…]
Belgique	[…]	+1.0	[…]
Italie	[…]	+1.0	[…]
Espagne	[…]	+1.0	[…]
Pays-Bas	[…]	+1.0	[…]
Portugal	[…]	+1.0	[…]
Suisse	[…]	+1.0	[…]
France	[…]	+1.0	[…]
Grande-Bretagne	[…]	+1.0	[…]
G5	33,3	+1.0	34,3
M5	27,3	+1.0	28,3
G10	32,4	+1.0	33,4

VN: Véhicules neufs

G5: France, Allemagne, Italie, Espagne et Royaume-Uni.

M5: Belgique, Pays-Bas, Suisse, Autriche et Portugal.

2.4.6. *Estimation des coûts de restructuration et de leur financement*

(98) Les coûts estimés de la restructuration s'élèvent à 1 708,9 millions d'euros. Ils concernent les mesures envisagées suivantes: l'arrêt en 2014 des activités de production à Aulnay, qui emploie 3 000 salariés, le recentrage de la production en région parisienne sur Poissy et la revitalisation du site d'Aulnay. Ces coûts sont estimés à [400-500] (*) millions d'euros sur la période 2012-2017. Les coûts de l'adaptation du dispositif industriel du site de Rennes, qui conduira à un redéploiement des effectifs de 1 400 emplois sur un total de 5 600 salariés, sont estimés à [100-200] (*) millions d'euros sur la période 2012-2017. L'adaptation des structures du groupe PSA, par l'intermédiaire des GPEC 1 et 2 («Gestion prévisionnelle de l'Emploi et des Compétences») produira des coûts totaux estimés à [500-600] (*) millions d'euros pour 2012 et 2013. Il est à noter qu'il n'y a pas de recoupement entre les plans GPEC 1 et 2 et les coûts de restructurations relatifs à Aulnay et Rennes. Les coûts pour d'autres mesures, en particulier, les restructurations du commerce Europe et la réduction d'effectifs PCR (Peugeot Citroën Retail) correspondant à la partie PSA du réseau de concessionnaires, essentiellement en Europe du Sud, sont estimés à [100-200] (*) millions d'euros. Enfin, les coûts des activités de PSA dans le cadre du projet «50CO_2Cars» s'élèvent à [300-400] (*) millions d'euros.

(99) Afin de financer les coûts de restructuration, le groupe PSA a mis en œuvre depuis le début de l'année 2012 un programme de cessions d'actifs, qui ont permis d'apporter au groupe PSA les ressources suivantes:

— cession de Gefco en décembre 2012: 878 millions d'euros (cession nette de frais: 797 millions d'euros + dividende exceptionnel de 100 millions d'euros – 19 millions d'euros correspondant à l'annulation de la marge brute d'autofinancement).

— cession de Citer en février 2012: 449 millions d'euros;

— cession d'actifs immobiliers dont le siège social au cours de l'année 2012: 628,7 millions d'euros.

(100) Selon les autorités françaises, le groupe PSA a d'ores et déjà dégagé 1,956 milliard d'euros de trésorerie libre réinvestis dans la restructuration du groupe PSA afin de lui permettre de renouer avec la viabilité.

(101) En termes de liquidité, le New Club deal apporte 11,6 milliards d'euros de banques privées pour contribuer au financement du groupe au cours de la période de restructuration.

2.5. **Le plan de viabilité de Banque PSA Finance**

(102) Le plan de viabilité de BPF présenté par les autorités françaises contient des projections financières et un plan de financement de BPF jusqu'à fin 2015. Selon les autorités françaises, le rendement des fonds propres de BPF sera de [5-10] (*) % dès 2014 et de [10-20] (*) % en 2016. Elles rappellent que selon la pratique décisionnelle de la Commission, le rendement des fonds propres jugé acceptable pour démontrer la viabilité d'une banque est de l'ordre de 8 à 12 %.

Plan de financement

(103) BPF prévoit d'augmenter son financement bancaire à long terme du niveau de [0-5] (*) milliards d'euros fin 2012 à [5-10] (*) milliards d'euros fin 2015. La banque a également lancé un produit dépôt adressé aux particuliers, le financement en provenance de ce produit s'élèverait à [800-900] (*) millions d'euros en 2015 selon les projections financières comparé à zéro fin 2012. Le financement obtenu par la titrisation et les émissions EMTN diminuerait sur la même période.

Tableau 7

[…] (*)

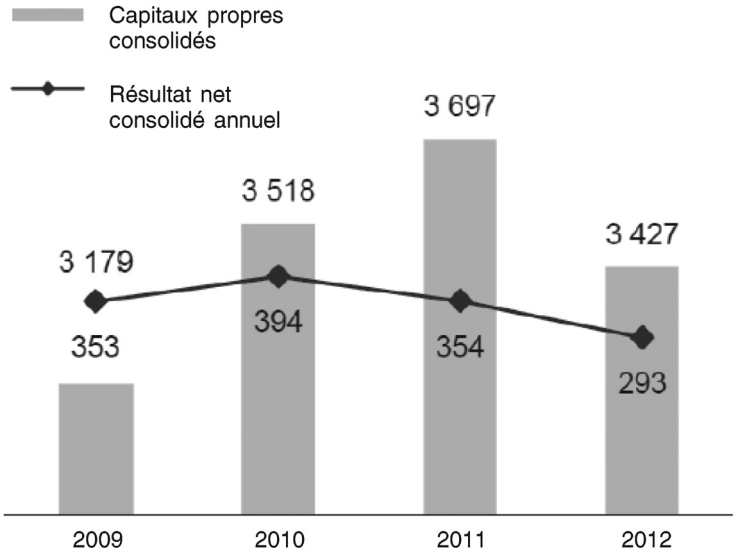
(104) Le total bilan de la banque et donc le besoin de financement prévoit d'augmenter progressivement pendant la période de projection du niveau de 27 186 millions d'euros fin 2012 à [> 28 000] (*) millions d'euros fin 2015.

Rentabilité et solvabilité

(105) BPF était profitable dans le passé (voir graphe ci-dessous). Fin 2012 le niveau de capitalisation mesuré par le ratio core 1 s'élevait à 13 %.

Graphique 1

CAPITAUX PROPRES ET RESULTAT NET
AU 31 DECEMBRE 2012 (en millions d'euros)



(106) La banque prévoit de continuer de dégager des profits au cours de la période de restructuration du groupe, comme illustré dans le tableau ci-dessous.

Tableau 8

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
retour sur fonds propres (RoE)	8,0 %	[4-6] (*) %	[6-8] (*) %	[8-10] (*) %	[10-12] (*) %	[10-12] (*) %

(107) Selon les informations présentées, un arrêt de l'activité de BPF n'entrainerait aucune perte pour les créanciers. Une gestion extinctive permettrait de préserver au terme de trois années, un boni de liquidité allant de [1-3] (*) milliard à [2-4] (*) milliards d'euros en scénario stressé selon le niveau de stress appliqué.

(108) Les actifs de BPF sont de maturité très courte et en moyenne, d'une maturité plus courte que le passif.

(109) Le coût du risque de la banque a augmenté de [115-120 millions] (*) en 2011 à [290-295 millions] (*) en 2012. Les encours douteux ont progressivement augmenté de 3 % fin 2008 à 4,2 % fin 2012.

Taux de pénétration

(110) Selon les autorités françaises avec un taux de pénétration dans les ventes automobiles du groupe PSA d'environ 29,8 % (en 2012), BPF finance une large partie de la demande des véhicules produits par le groupe PSA et contribue de façon déterminante au financement de l'activité commerciale du groupe PSA, et de l'ensemble de la filière automobile, avec les réseaux de concessionnaires et les clients.

L'évolution du taux de pénétration par zone géographique est illustrée dans le tableau ci -dessous.

Tableau 9

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
France (*)						
Segment B Segment C Segment D Segment H VU	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total						
Grande-Bretagne (*)						
Segment B Segment C Segment D Segment H VU	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total						
Allemagne (*)						
Segment B Segment C Segment D Segment H VU	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total						
Italie (*)						
Segment B Segment C Segment D Segment H VU	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total						
Espagne (*)						
Segment B Segment C Segment D Segment H VU	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Total						
Total G5 (*)						
Segment B	[28-33]	[31,6-36,6]	[33,1-38,1]	[26,5-31,5]	[29-34]	[34,4-39,4]

	AP			AC		
%	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segment C	[20,4-25,4]	[21,6-26,6]	[22,7-27,7]	[18,9-23,9]	[25,5-30,5]	[29,1-34,1]
Segment D	[20-25]	[17,8-22,8]	[18,5-23,5]	[20,6-25,6]	[20,9-25,9]	[22,2-27,2]
Segment H	[12,4-17,4]	[28,6-33,6]	[0,0-2,5]	[20,7-25,1]	[19,2-24]	[14,6-19,6]
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]
Segment B	Ion, 107, 1007, 206+, 207, 208, Czero, C1, C3, DS3, C2, C3 Picasso					
Segment C	307, 308, 3008, 4008, 5008, RCZ, C4, C4 Picasso, C4 Aircross, DS4, Xsara Picasso					
Segment D	407, 4007, 508, 807, C5, DS5, C8, C Crosser					
Segment H	607, C6					
VU	Partner, Bipper, Expert, Boxer, Berlingo, Nemo, Jumper, Jumpy					

Dépendance du groupe

(111) Selon les autorités françaises, la notation de la BPF est corrélée à celle du groupe, ainsi que l'indique une étroite corrélation des rendements des obligations du groupe et de la banque.

(112) Les agences de notations ont dans leurs rapports établi le lien entre la notation du groupe PSA et celle de BPF en fixant un écart maximum de deux crans entre la note du groupe et celle de la Banque [1]. Le 14 février 2013 la notation de la Banque a été dégradée à *non investment grade*.

2.6. **La plainte**

(113) L'objet de la plainte reçue par la Commission d'un concurrent souhaitant garder l'anonymat concerne notamment le taux de pénétration de BPF. Le concurrent estime que la garantie apportée par l'Etat français va permettre à BPF de proposer des conditions de crédit aux concessionnaires et aux clients de PSA plus intéressantes que celles proposées par ses concurrents.

III. **ÉVALUATION**

3.1. **Existence d'aide d'Etat au sens de l'article 107 TFUE**

(114) La Commission doit examiner si les mesures notifiées sont susceptibles de constituer une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE.

(115) Selon l'article 107, paragraphe 1, TFUE, sont "incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État, sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions".

(116) Sur la base de cette disposition, la Commission considère que la qualification d'une mesure nationale en tant qu'aide d'État suppose que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir: (i) que la mesure en question confère un avantage économique à son bénéficiaire (ii) que cet avantage ait une origine étatique (iii) que cet avantage soit sélectif et (iv) que la mesure en cause fausse ou menace de fausser la concurrence et soit susceptible d'affecter les échanges entre États membres.

(117) La Commission analysera dans les paragraphes qui suivent si ces conditions sont remplies tant pour la garantie de 7 milliards que pour les subventions et les avances remboursables dans le cadre du projet. Il conviendra ensuite de préciser si le groupe PSA n'est pas indirectement le bénéficiaire de la mesure.

3.1.1. *La garantie de 7 milliards d'euros*

(118) La Commission note en premier lieu que dans sa décision du 11 février 2013 autorisant à titre temporaire une première tranche de la garantie en tant qu'aide au sauvetage, elle avait conclu que la mesure constituait une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE. La France n'a pas contesté cette décision et a notifié la présente mesure en tant qu'aide à la restructuration.

Sur la présence d'un avantage économique

(119) En ce qui concerne l'existence d'un avantage, il ressort d'une jurisprudence constante que, afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide, il convient de déterminer si l'entreprise bénéficiaire reçoit un avantage économique qu'elle n'aurait pas reçu dans des conditions normales de marché. La Commission doit donc évaluer dans quelle mesure la garantie octroyée à BPF donne lieu à une rémunération de marché.

(120) Sur la base des faits présentés au considérant (24) ci-dessus, le montant d'aide présent dans la garantie de 1,2 milliard d'euros temporairement approuvée le 11 février 2013 a fait l'objet d'une première estimation

[1] Cet écart est actuellement de trois notches pour Moody's, ce qui résulte du bénéfice de la garantie pour BPF.

dans la décision de sauvetage. Selon cette estimation, l'élément d'aide était compris entre 91,8 millions d'euros ([1]) et le montant nominal de la garantie, c'est-à-dire 1,2 milliard d'euros. A cet égard, les autorités françaises font valoir qu'un arrêt des activités de la banque n'entrainerait aucune perte pour les créanciers et il n'y aurait donc pas lieu de considérer que l'élément d'aide puisse être assimilé au montant nominal de la garantie. En effet, les autorités françaises ont fourni des éléments indiquant qu'en cas de gestion extinctive (run off) de BPF, un boni de liquidité allant de [1-3] (*) milliard à [2-4] (*) milliards serait dégagé au bout de trois ans, selon les scénarios et le niveau de stress appliqué. Cette information est confirmée par le fait que les créanciers privilégient BPF par rapport aux autres sociétés du groupe justement en raison de son niveau de capitalisation.

(121) Par ailleurs la décision de sauvetage considère que le taux de référence pour estimer la prime de risque de BPF était égal au taux sans risque des OAT. Or, les autorités françaises ont souligné que le rendement des obligations garanties effectivement émises s'est avéré supérieur de 24 points de base au taux sans risque des OAT. Les autorités françaises estiment que cet écart devrait être pris en compte dans l'estimation de l'élément d'aide.

(122) Selon les autorités françaises, sur la base de la méthodologie utilisée par la Commission dans la décision de sauvetage, l'élément d'aide dans les garanties de 7 milliards notifiée s'élèverait donc à 486 millions d'euros comme présenté dans le tableau Tableau 3 – Calcul de l'élément d'aide dans obligations garanties. La position des autorités françaises demeure que la période de référence utilisée par la Commission est trop courte et que l'élément d'aide serait ainsi de 429 millions d'euros. La France considère que la période de référence pour l'observation des rendements du marché secondaire devrait commencer le 12 juillet 2012. La Commission considère à ce stade que la période de référence retenue est suffisamment longue pour lisser la volatilité éventuelle liée à des effets d'annonce. Afin d'estimer l'élément d'aide avec précision, la période de référence doit être proche du moment de l'annonce pour que l'information sur les difficultés du groupe soit reflétée au mieux dans les rendements du marché. La Commission examinera le bien fondé et la pertinence de tous ces arguments sur la quantification des aides, ainsi que les conséquences éventuelles pour l'appréciation de la compatibilité des aides en question, à la lumière des observations qui lui seront soumises dans le cadre de la procédure d'examen formelle ouverte par la présente décision.

Sur la présence de ressources d'État

(123) S'agissant du transfert de ressources d'État, il convient de souligner que la garantie sera octroyée par la France en application de l'article 85 de la loi n° 2012-1510 du 29 décembre 2012 de finances rectificative.

(124) Cette circonstance suffit à prouver à elle seule que la mesure aura bien une origine étatique.

([1]) (5,15 % - 2,60 %) * 1,2 milliards * 3 ans.

Sur le caractère sélectif de l'avantage

(125) BPF étant le bénéficiaire direct de la garantie, le caractère sélectif de l'avantage est établi.

Sur les conditions d'affectation des échanges entre États membres et de distorsion de la concurrence

(126) S'agissant de l'effet sur la concurrence et de l'affectation des échanges, il convient de rappeler que, selon une jurisprudence constante, dès lors qu'une entreprise agit dans un secteur où s'exerce une concurrence effective de la part des producteurs de différents États membres, toute aide dont elle bénéficie de la part des pouvoirs publics est susceptible d'affecter les échanges entre les États membres et de porter atteinte à la concurrence, dans la mesure où son maintien sur le marché empêche les concurrentes d'accroître leur part de marché et diminue leurs possibilités d'augmenter leurs exportations.

(127) À cet égard, la Commission observe que de nombreux établissements financiers sont présents sur le territoire de l'Union et que les capitaux circulent entre les Etats membres.

(128) La Commission en conclut que la mesure en question est susceptible de renforcer aussi la position de BPF par rapport à ses concurrents dans les échanges entre les États membres.

Sur la position du groupe PSA par rapport à la garantie

(129) Comme indiqué dans la décision sur l'aide au sauvetage, la Commission considère que le groupe PSA dans son ensemble est un bénéficiaire de ladite garantie au même titre que la Banque PSA Finance. La Commission renvoie en particulier aux points (64) à (69) de la décision de sauvetage. En effet, la garantie permettra au groupe PSA d'assurer le financement de ses ventes.

3.1.2. *Les subventions et avances remboursables au projet «50CO2Cars»*

(130) Les financements publics au groupe PSA pour la réalisation du projet de R&D «50CO_2Cars» prenant la forme de subventions (à hauteur de 24,5 millions d'euros) et d'avances récupérables (à hauteur de 61,4 millions d'euros) répondent à la définition d'aide d'État au sens de l'article 107 TFUE.

Sur la présence de ressources d'État

(131) Ces financements publics proviennent de la dotation budgétaire versée par l'État à l'ADEME au titre de l'action de l'action «Véhicule du futur» du programme des investissements d'avenir. En effet, les financements publics octroyés par la France au projet «50CO_2Cars» s'inscrivent dans le cadre du programme des «investissements d'avenir» mis en place par la loi de finances rectificative n° 2010-237 du 9 mars 2010. Ceci confirme donc l'origine étatique de cette mesure.

Sur la présence d'un avantage économique

(132) En contribuant à ses dépenses de R&D, la subvention procure au groupe PSA un avantage économique.

Sur le caractère sélectif de l'avantage

(133) La mesure s'adresse spécifiquement aux promoteurs du projet de R&D «50CO_2Cars», dont le groupe PSA fait partie, et ne saurait par conséquent être considérée comme de portée générale.

Sur les conditions d'affectation des échanges entre États membres et de distorsion de la concurrence

(134) Le groupe PSA opérant dans le secteur de la construction automobile, qui est un secteur économique ouvert au commerce intra-européen, la mesure est susceptible d'affecter les échanges commerciaux entre les États membres, susceptible de modifier la position du groupe PSA sur les marchés en cause par rapport à ses concurrents, et emporte aussi le risque de fausser la concurrence sur le marché intérieur.

(135) Aussi la Commission est-elle en mesure de conclure que le soutien financier octroyé par la France sous forme de subventions et d'avances remboursables au groupe PSA pour la réalisation du projet «50CO_2Cars» constitue bien une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1 du TFUE.

(136) Enfin, la Commission reconnaît la nature particulière des avances récupérables en tant qu'instrument d'aides d'État. S'il s'agit bien d'un «prêt» en faveur du groupe PSA pour la réalisation de «50CO_2Cars», le remboursement de ce prêt restera conditionné à l'issue de ce projet de R&D. Les probabilités de succès et d'échec étant a priori inconnues, la Commission est dans l'impossibilité de calculer un équivalent-subvention brut de ces aides sous forme d'avances récupérables. Par conséquent, en se plaçant dans la perspective la plus négative où aucun remboursement n'interviendrait, la Commission retiendra par prudence la totalité de l'avance récupérable comme majorant du montant d'aide d'État en cause .Les financements publics au groupe PSA pour la réalisation du projet de R&D «50CO_2Cars» prenant la forme de subventions (à hauteur de 24,5 millions d'euros) et d'avances récupérables (à hauteur de 61,4 millions d'euros) répondent à la définition d'aide d'État au sens de l'article 107 TFUE.

3.2. **Conclusion quant à la présence d'une aide**

(137) À la lumière de ce qui précède, la Commission considère à ce stade que tant la garantie de 7 milliards que les subventions et avances remboursables au projet «50CO_2Cars» constituent une mesure d'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE. En raison des divergences de vues quant à la quantification exacte de l'élément d'aide dans la garantie, la Commission exprime ses doutes et invite les tiers à présenter leurs observations sur ce point.

3.3. **Analyse de la compatibilité des mesures**

3.3.1. *Base juridique de l'appréciation*

(138) L'article 107, paragraphes 2 et 3 TFUE prévoit des dérogations à l'incompatibilité générale prévue au paragraphe 1 du même article. Les dérogations prévues à l'article 107, paragraphe 2, TFUE ne sont manifestement pas applicables en l'espèce.

(139) Dans sa décision de sauvetage, la Commission avait déclaré l'aide compatible à titre temporaire sur la base de l'article 107, paragraphe 3, sous b) TFUE. La Commission avait toutefois considéré que la garantie publique, qui visait dans l'immédiat à faire face aux problèmes de liquidité de la Banque PSA Finance, octroyait un bénéfice également au groupe PSA. La Commission a aussi souligné que les problèmes de liquidité de la Banque PSA Finance découlent des difficultés structurelles du groupe PSA dans son ensemble. Dans ce contexte, les autorités françaises se sont engagées à soumettre un plan de restructuration pour le groupe PSA dans son ensemble, conformément aux lignes directrices sauvetage et restructuration, qui assurerait également la viabilité de la Banque PSA Finance. Conformément à leur engagement, les autorités françaises ont notifié un plan de viabilité de la Banque PSA Finance et un plan de restructuration du groupe PSA.

(140) En ce qui concerne le plan de viabilité de BPF, celui-ci doit être analysé à la lumière de la section 2 de la Communication de la Commission sur le retour à la viabilité et l'appréciation des mesures de restructuration prises dans le secteur financier dans le contexte de la crise actuelle, conformément aux règles relatives aux aides d'Etat ([1]).

(141) En ce qui concerne le plan de restructuration, la Commission a déjà considéré au point (84) de sa décision de sauvetage que ce plan devait être examiné à la lumière de l'article 107 paragraphe 3, sous c), TFUE et, plus particulièrement, des lignes directrices concernant les aides au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté. En effet, il est constant que les aides ont été octroyées dans le but de restaurer la viabilité à long terme d'une entreprise et devront donc être conformes aux lignes directrices sauvetage et restructuration qui serviront de base juridique à l'appréciation. La Commission note également que cette conclusion n'est pas affectée par le fait qu'une partie des aides envisagées dans le cadre du plan de restructuration prenne la forme d'aides à un projet de R&D. En effet, l'intégration d'une dimension R&D à un plan de restructuration est acceptable à la double condition que les activités envisagées soient véritablement nécessaires au retour à la viabilité de l'entreprise et que l'ensemble des éléments du plan de restructuration (y compris l'effort de R&D) remplisse les conditions prévues par les lignes directrices sauvetage et restructuration.

(142) En outre, conformément au point 21 des lignes directrices, les conditions imposées à la compatibilité du soutien public à l'effort de R&D de l'entreprise en difficulté ne doivent pas conduire à un contournement des principes des règles de droit commun pour une entreprise en bonne santé financière.

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

3.3.2 *Plan de viabilité de Banque PSA Finance*

(143) Tout d'abord la Commission constate que la taille du bilan de BPF augmente au cours de la période de restructuration selon les projections financières. De prime abord une augmentation de la taille du bilan semble aller à l'encontre de l'objectif de viabilité dans la mesure où la banque a rencontré des problèmes de financement. En effet, des mesures de désendettement seraient a priori plus appropriées.

(144) Il ressort des données financières historiques présentées dans son plan de viabilité que BPF n'a ni un problème de solvabilité, ni un problème de profitabilité.

(145) Son taux de pénétration était de 29.8 % fin 2012. Le risque de crédit des actifs de la BPF est limité du fait que les prêts aux clients sont collateralisés. Les résultats financiers de BFP comportent un grand degré de prévisibilité. Ses actifs sont de maturité très courte et en moyenne, d'une maturité plus courte que le passif. En situation de "run off", et même dans un scénario très stressé construit par PSA, BFP pourrait être liquidée avec un excèdent de liquidité de [1-3] (*) milliard d'euros.

(146) Les difficultés de BPF proviennent de son interdépendance avec le groupe PSA, qui a conduit à la dégradation de la note financière de la banque le 14 février 2013 par S&P à BB+ une note spéculative (non-investment grade), et ce, malgré l'approbation de l'aide au sauvetage. L'impact sur la viabilité de la banque dans le moyen terme et sur la dégradation de la notation financière est limité parce que, selon les prévisions financières, la banque n'aura pas recours à des émissions obligataires non garanties au cours des 3 prochaines années. Par ailleurs, la rémunération du New Club Deal a été fixée avant la dégradation de la notation, le New Club deal devrait permettre selon le plan d'affaires de couvrir les besoins de financement résiduels de la BPF jusqu'en 2015.

(147) Pour préserver la viabilité de BPF, il convient de limiter à l'avenir les possibles répercussions des difficultés du groupe sur l'activité de la banque. En particulier, elle pourrait être amenée à financer des prêts de mauvaise qualité pour augmenter artificiellement le chiffre d'affaires du groupe. Le taux de créances douteuses a augmenté au cours des derniers mois et dépasse aujourd'hui 3 %. Pour maintenir la qualité des actifs de la banque, l'engagement envisagé par les autorités françaises sur un taux de pénétration maximum par pays en 2013 en Europe, basé sur les niveaux de 2012 + 1 point de flexibilité, permettrait de limiter en partie ce risque de dégradation de la qualité des actifs.

(148) Par ailleurs, la banque développerait des comptes dépôt pour [0,5-1,5] (*) milliard d'euros en 2015 pour diversifier sa source de financement.

(149) En conclusion, la Commission estime à ce stade que des doutes existent quant à la viabilité de BPF du fait son interdépendance avec le groupe. Il n'est donc pas possible de conclure à ce stade sur la viabilité de la banque tant que la question du retour la viabilité du groupe n'est pas résolue.

3.3.3. *Plan de restructuration du groupe PSA*

Sur l'éligibilité de l'entreprise aux aides à la restructuration

(150) Pour bénéficier d'aides à la restructuration, l'entreprise doit, en premier lieu, pouvoir être considérée comme une entreprise en difficulté, telle que définie à la section 2.1 des lignes directrices sur les aides au sauvetage et à la restructuration. Si les critères du point 10 des lignes directrices ne sont pas remplis, à savoir la perte de la moitié du capital social au cours des six derniers mois ou l'éligibilité à une procédure collective d'insolvabilité, la Commission considère que les critères du point 11 des lignes directrices sont remplis. En effet, les indices habituels d'une entreprise en situation de difficulté sont présents dans le cas d'espèce: niveau croissant des pertes, diminution du chiffre d'affaires, existence d'une surcapacité, diminution de la marge brute d'autofinancement, recul des parts de marché, etc. En outre, le fait que Banque PSA Finance n'ait pu finaliser son plan de financement pour la période 2013-2016 sans la garantie de l'Etat démontre à suffisance l'incapacité du groupe à assurer son redressement avec ses ressources propres ou avec des fonds obtenus auprès de ses propriétaires/actionnaires ou de sources du marché.

(151) Dans sa décision du 11 février 2013 autorisant l'aide au sauvetage du groupe PSA la Commission a conclu que le groupe PSA, et indirectement et par voie de conséquence, BPF, sont des entreprises en difficulté au sens de la section 2.1 des lignes directrices.

(152) La Commission note également que ni le groupe PSA, ni sa filiale BPF Finance sont des entreprises nouvellement créées et que dans la mesure où le bénéficiaire est un groupe, il n'y a pas lieu de considérer que les difficultés de l'entreprise sont le résultat d'une allocation arbitraire des coûts au sein du groupe. En effet, comme indiqué par les autorités françaises, les difficultés du groupe sont essentiellement liées à des raisons propres au groupe et à la dégradation du marché automobile en Europe.

Sur le retour à la viabilité du groupe PSA

(153) Face à la dégradation durable de sa situation, le groupe PSA a mis en place, dès 2012, des mesures susceptibles de favoriser le retour du groupe à la viabilité à long terme dans le cadre du plan "Rebond 2015". C'est notamment le cas des mesures visant à réduire les surcapacités du groupe sur le segment B et les mesures d'économies envisagées. Le plan «Rebond 2015» comprend:

(154) Une réorganisation de la base industrielle française et une diminution des coûts de structure pour un impact estimé de 600 millions d'euros, annoncée le 12 juillet 2012. Ce projet prévoit l'arrêt de la production à Aulnay en 2014, l'adaptation du dispositif industriel du site de Rennes, des mesures de revitalisation sur les sites d'Aulnay et de Rennes et l'ajustement des structures du Groupe.

(155) Une réduction des CAPEX de 550 millions d'euros sensible dès 2013, après la fin des montées en charge d'investissements capacitaires en Russie, Amérique latine et Chine.

(156) Une optimisation des coûts de production résultant notamment de l'alliance avec General Motors pour 350 millions d'euros, la moitié des gains venant des premières synergies Achats de l'alliance, l'autre moitié des plans d'action sur les coûts unitaires de conception et de production.

(157) À ce stade, la Commission souhaite exprimer deux types de doutes quant au retour à la viabilité. En premier lieu, la Commission estime que les hypothèses sur l'"évolution du marché pourraient se révéler trop optimistes. En second lieu, la Commission souhaite vérifier dans quelle mesure le projet «50CO_2Cars » peut contribuer au retour à la viabilité.

Sur les hypothèses sur l'évolution du marché

(158) Cependant, la Commission note que les hypothèses retenues dans le plan de restructuration (stabilisation du marché automobile en 2013 et reprise en 2014) pourraient se révéler trop optimistes à la lumière de l'évolution récente du marché. En effet, la baisse des immatriculations débutée en octobre 2011, se poursuit. Au cours du premier trimestre 2013, une baisse de 9,8 % des immatriculations a été enregistrée sur le marché européen des voitures particulières (source ACEA).

(159) Les autorités françaises estiment que jusqu'à présent les prévisions fournies dans le cadre du plan de restructuration sont prudentes.

(160) L'étude de marché d'IHS Global insight produite par les autorités françaises avec le plan de restructuration prévoit une poursuite du déclin des ventes de 2,2 % en Europe et un retour à la normale lent et probablement de manière heurtée qu'à partir de 2015. Dans le contexte actuel d'une poursuite de la baisse de ventes en Europe, la Commission a des doutes concernant le caractère suffisant des mesures de restructuration envisagées, qu'il s'agisse des mesures de réduction de capacité ou d'économies.

(161) En effet, selon plusieurs analystes, il est difficile de prévoir l'évolution du marché automobile dans les années à venir.

(162) Par ailleurs, dans une interview accordé au Financial Times dans l'édition du 20 mars 2013, M. Philippe Varin, Président du Directoire de PSA déclarait "*frankly it's too early to say what's going to be happening in 2014 and 2015 you have to make assumptions for planning purposes*". Au vu des indications sur la forte incertitude quant au pouvoir prédictif des prévisions financières, la Commission doute que le niveau de stress incorporé dans le scénario défavorable soit suffisamment prudent.

(163) Les prévisions du chiffre d'affaires de PSA dans les rapports d'analystes récents se situent bien en deçà du niveau du chiffre d'affaires dans le scénario médian et bien en-deçà du scénario défavorable présenté par PSA.

Tableau 10

	2013	2014	2015	2016	2017
Barclays 18 février 2013	54,101	55,652	57,437	—	—
UBS 20 février 2013	54,658	55,178	56,554	57,847	58,864
JP Morgan 14 février 2013	56,277	58,118	60,199	—	—
Société Générale 14 février 2013	54,600	56,350	58,700	—	—

(164) Sur la base de ces observations, la Commission doute que les prévisions financières de PSA dans lesquelles le chiffre d'affaires constitue une hypothèse centrale soient prudentes. Ce doute est renforcé par le fait que les prévisions du chiffre d'affaires du groupe pour l'exercice 2012 présentées au conseil de surveillance du groupe le 6 novembre 2012 se sont avérées assez fortement éloignées du montant réel (environs [1-5] (*) milliards d'euros d'écart).

(165) En outre, la Commission note qu'après restructuration, les taux d'utilisation de la plupart des sites de production resteront inchangés (à une exception près). La Commission invite donc les autorités françaises à expliquer cette situation.

(166) Enfin, les autorités françaises n'ont pas expliqué les mesures spécifiques qui permettront au groupe PSA de diversifier ses ventes au niveau géographique afin d'accroître la part de ses ventes hors Europe. Cette évolution est une composante importante du retour à la viabilité mais n'a pas été démontrée

Sur la contribution du projet «50CO_2Cars» au retour à la viabilité

(167) Par ailleurs, la Commission s'interroge sur la contribution du projet «50CO_2Cars» mené dans le cadre du plan de restructuration de PSA au retour à la viabilité. En effet, il est nécessaire de rappeler que ce projet ne peut être accepté qu'à la condition que les activités envisagées soient véritablement nécessaires au retour à la viabilité de l'entreprise.

a) Rattraper le retard accumulé en matière de R&D

(168) Il ressort du point (16) ci-dessus qu'un des principaux handicaps structurels qui affecte la viabilité du groupe PSA serait le retard accumulé en R&D par rapport aux principaux concurrents.

(169) Pour vérifier si, et dans quelle mesure, la réalisation du projet «50CO_2Cars» est susceptible de contribuer au retour à la viabilité du groupe PSA, il convient donc d'analyser pour les principales ruptures envisagées l'état de l'art scientifique et technologique au niveau mondial, et d'apporter la preuve que, dans ces domaines particuliers, PSA dispose actuellement de compétences situées en-deçà de la frontière technologique que le projet «50CO_2Cars» permettrait, le cas échéant, de rattraper.

i) Dans le domaine des motorisations Diesel

(170) Dans ce domaine, les informations transmises par les autorités françaises semblent indiquer que le «virage vers des véhicules basse consommation est déjà bien visible dans les offres des constructeurs automobiles,

grâce aux progrès considérables des motorisations thermiques pures, particulièrement en diesel, et amènent à des offres à moins de 100 g/km de CO_2.»

(171) À titre liminaire, la Commission note que l'introduction de la technologie à injection directe common rail semble être parvenue à faire baisser la consommation de 20 % pour atteindre des niveaux d'émissions compris de l'ordre de 100g CO_2/km. C'est notamment le cas de famille des moteurs HDI de PSA: sur le segment pertinent pour l'analyse, plusieurs modèles Peugeot 207 et Citroën C3 émettent actuellement moins de 100g CO_2/km.

(172) Chez les concurrents, les autorités françaises ont cité quelques exemples de véhicules actuellement sous la barre des 100g CO_2/km: sur le segment B, des modèles VW, Seat et Ford; sur le segment C, des modèles Ford, Audi et VW. S'agissant des véhicules émettant moins de 90g CO_2/km, le constructeur Volkswagen aurait été précurseur avec un moteur 3 cylindres 1.2L monté sur Polo puis Fabia et Ibiza, suivi par KIA qui aurait annoncé 85g CO_2/km avec un moteur 3 cylindres 1.1L sur la Rio. Les autres constructeurs n'utiliseraient que des 4 cylindres: Fiat avec un 1.3L et Ford avec le 1.6L. Jusqu'ici, les réductions d'émissions de CO_2 n'auraient avant tout concerné que des véhicules du segment C sous la barre des 100g CO_2/km et des véhicules du segment D sous la barre des 110g/km avec des moteurs de 1.6L ou inférieurs (stratégie dite de «downsizing»). D'autres véhicules plus puissants viseraient le seuil des 120g CO_2/km.

(173) Les gains en termes d'émissions CO_2 entre les générations de moteurs Euro 6 et Euro 5 sont estimés à 10 % par le groupe PSA. Ils s'expliqueraient par la généralisation de la technologie innovante de post-traitement SCR (Selective Catalytic Reduction). Par ailleurs, les motorisations seraient constamment modernisées par la mise en œuvre des solutions technologiques améliorées en matière d'architecture, d'alimentation, d'injection et de post-traitement. Cependant, les conditions particulières d'utilisation du moteur thermique Diesel avec une chaîne de traction hybride économique feraient progresser l'état de l'art dans les domaines des systèmes de dépollution pour améliorer le potentiel de traitement des polluants à toutes les températures (notamment aux basses températures), des matériaux nouveaux et des lubrifiants évolués (pour optimiser en particulier les frottements internes lors de l'implantation de la machine électrique sur la façade accessoires du moteur thermique) et de la partie combustion (pour réduire l'émission des polluants «à la source» en complément de l'optimisation du système de post-traitement).

(174) Selon les autorités françaises, l'un des objectifs du projet «50CO_2Cars» serait de remplacer les moteurs 1,6L 4 cylindres de puissances comprises entre 40 (ou 50) et 70 kW pour les rendre compatibles avec les exigences post-Euro 6 et être couplés de manière optimale avec une chaîne de traction hybride.

(175) À ce stade, il appartient aux autorités françaises d'apporter la preuve que, dans ce domaine particulier des motorisations Diesel pour véhicules de catégories B et C, le groupe PSA a accumulé par rapport aux principaux concurrents un retard technologique si important qu'il conviendrait de le combler à l'horizon du plan de restructuration.

ii) Dans le domaine des transmissions

(176) Dans un souci d'économie de carburant et d'émissions de CO_2, un organe de transmission automatisé peut permettre d'optimiser le choix du rapport de transmission (et donc d'optimiser le fonctionnement de la chaîne de traction).

(177) A l'heure actuelle, certains modèles du groupe PSA disposent déjà d'une boîte manuelle pilotée permettant des gains de consommation jusqu'à 5 % grâce à une gestion optimisée des passages de vitesse. Toutefois, cette technologie montrerait des limites en termes d'agrément et de confort pour le conducteur, qui obligeraient à un compromis entre confort d'utilisation et gains en consommation.

(178) La boîte de vitesse pilotée à double embrayage ou DCT (Double Clutch Transmission) constituerait la principale solution technologique disponible pour pallier cette difficulté. Elle serait actuellement maîtrisée par les groupes Volkswagen (part de marché de 70 %), et dans une moindre mesure, Fiat et Ford (environ 25 % en cumulé).

(179) Le groupe PSA se serait engagé dans le développement d'une transmission de type DCT pour la produire en interne, et envisagerait de modifier cette brique de base de la chaîne de traction en fonction de l'architecture d'hybridation retenue dans le cadre du projet «50CO_2Cars» de façon à, d'une part, répondre à une forte demande en automatismes à des prix abordables et d'autre part, pouvoir atteindre des niveaux de CO_2 en rupture avec l'existant. En d'autres termes, il s'agirait de concevoir une nouvelle version de boite DCT compatible avec une hybridation totale permettant d'amener une rupture en termes d'émissions de CO_2 sur les véhicules de gamme moyenne (segments B et C).

(180) À ce stade, les autorités françaises sont invitées à apporter la preuve que, malgré ses efforts récents dans le domaine, le groupe PSA est toujours en retard par rapport à ses principaux concurrents en matière de transmissions DCT, et que les travaux menés dans le cadre du projet «50CO_2Cars» lui permettront bien d'atteindre la frontière technologique dans ce domaine à l'horizon du plan de restructuration.

iii) Dans le domaine des systèmes d'hybridation

(181) L'un des principes de base de l'hybridation consiste à récupérer l'énergie cinétique acquise par le véhicule lors des phases de décélération, et à la réutiliser dans une chaîne de traction électrique venant au soutien de la chaîne de traction thermique lors des phases les plus énergivores (accélérations par exemple).

(182) À l'heure actuelle, les principales solutions disponibles émaneraient de constructeurs japonais:

(183) Toyota possèderait un leadership incontestable depuis une douzaine d'année, notamment grâce au modèle Prius sur le segment D (99 g CO_2/km pour la 3ème génération). Depuis 2010, elle mettrait en place une stratégie d'offre d'un GMP hybride par modèle d'ici 2020 avec la commercialisation de l'Auris HSD sur le segment B (89 g CO_2/km), plus performante et moins chère que beaucoup d'offres Diesel équivalentes de la concurrence. Toyota afficherait également une volonté

de se positionner sur la technologie hybride rechargeable, notamment en France au travers d'un partenariat avec EDF.

(184) Honda commercialiserait également des véhicules hybrides depuis une dizaine d'années, avec le modèle Insight sur le segment C (101 g CO_2/ km). Depuis 2009, l'entreprise suivrait une stratégie ambitieuse avec le développement des modèles Insight en 2009, CR-Z en 2010, et le premier véhicule hybride du segment B – Jazz – en 2011, utilisant des technologies «mild-hybrid» (sans possibilité de roulage moteur thermique coupé).

(185) Pour sa part, Mercedes Benz envisagerait, selon les autorités françaises, de déployer une stratégie «mild-hybrid» Diesel trans-gamme. Par ailleurs, d'ici 2013, l'arrivée de nouveaux acteurs se profilerait, notamment VW/Audi, Hyundai/Kia, Nissan/Infiniti, Volvo, Land Rover, avec la constitution d'une offre importante, et l'apparition de l'hybride rechargeable. À l'horizon 2015 et au-delà, quelques grandes tendances se dégageraient, en particulier l'accélération du déploiement d'hybrides rechargeables, a priori en essence (Toyota, VAG, Hyundai/Kia, Mitsubishi, Ford), la descente en gamme prévisible de l'hybride BMW / Mercedes sur les segments D, voire C (Classe B), et l'arrivée de nouveaux acteurs tels que Fiat (segment B) ou Nissan/Renault (haut-de-gamme), étant entendu que les offres «full-hybrid» seraient principalement basées sur des moteurs thermiques essence.

(186) Dans ce contexte, le groupe PSA aurait introduit en 2004 la technologie Stop & Start sur les modèles C2 et C3. Elle envisagerait aujourd'hui une réduction de 10 % des émissions de CO2 grâce au système «micro-hybrid» Stop & Start de 2ème génération (eHDI) qui repose sur un alternateur réversible plus performant, plus rapide au redémarrage et permettant la récupération d'énergie au freinage.

(187) Concernant la technologie Stop & Start, à la meilleure connaissance de la Commission, il s'agit d'une solution d'hybridation de type «micro-hybrid» développée dans le cadre du programme de R&D LOw CO_2MOTION, qui offre des gains de CO_2 moins élevés que les technologies «mild-hybrid» et «full-hybrid» évoquées par ailleurs. À ce stade de son analyse, la Commission doute que la maîtrise de cette seule technologie «micro-hybrid» serait suffisante pour considérer que le groupe PSA se situe sur la frontière technologique en matière de gains de CO_2.

(188) Au-delà, le groupe PSA envisagerait 25 % de réduction des émissions de CO_2 grâce au HYbrid4 («full-hybrid» Diesel), en y ajoutant un mode «traction intégrale» grâce au moteur électrique positionné sur le train arrière. Cependant, le coût élevé de cette technologie limiterait son déploiement aux seuls véhicules premium (Peugeot 3008, Citroën DS5 et Peugeot 508).

(189) Indépendamment de ces questions de coûts, la maîtrise d'une technologie «full hybrid» semble indiquer que le groupe PSA n'est pas nécessairement en retard par rapport à ses principaux concurrents en matière de technologies d'hybridation. Aussi appartient-il aux autorités françaises de mieux justifier la nécessité de mener les travaux du projet «50CO_2Cars» dans ce domaine dans le cadre de son effort de restructuration et de retour à la viabilité.

(190) Enfin, le groupe indique qu'il aurait envisagé 50 % de réduction des émissions de CO2 grâce au HY Plug-in (voire jusqu'à 75 % en roulage urbain tout électrique) et 100 % grâce à une technologie «tout électrique».

(191) Quant à lui, le projet «50CO_2Cars» viserait un système d'hybridation économique qui, couplé à la transmission DCT et aux moteurs de la nouvelle gamme Diesel, rendrait accessible à la majorité des consommateurs un package technologique capable d'atteindre les 50g CO_2/km sur un véhicule du segment B.

(192) La maîtrise revendiquée d'une technologie hybride rechargeable, HY Plug-in, et son abandon, suscitent plusieurs doutes de la part de la Commission:

— D'une part, ces annonces semblent relativiser l'importance du retard qu'aurait accumulé le groupe PSA en matière de R&D, à tout le moins en ce qui concerne les technologies d'hybridation.

— D'autre part, comme les autorités françaises l'ont reconnu dans la notification, les éléments stratégiques ne tiennent pas compte des mesures compensatoires proposées dans le cadre du plan de restructuration. La Commission s'interroge sur la cohérence de la stratégie envisagée qui semble revenir, en première analyse, à abandonner de façon concomitante une technologie d'hybridation revendiquée comme maîtrisée (HY Plug-in) pour se lancer dans la recherche d'une nouvelle solution de «mild-hybridation» par nature aléatoire («50CO2Cars»). À l'inverse, si l'abandon de la technologie HY Plug-in était en réalité justifié par son absence de perspectives commerciales profitables, cela relativiserait l'importance de son impact possible en tant que mesure compensatoire.

— Enfin, et à supposer que ce revirement stratégique soit justifié, les autorités françaises sont invitées à apporter la preuve que les travaux menés dans le cadre du projet «50CO2Cars» sont bien susceptibles de permettre au groupe PSA d'atteindre la frontière technologique en matière de «mild-hybridation» à l'horizon de son plan de restructuration.

b) Adapter l'outil industriel aux enjeux technologiques de la «mild-hybridation»

(193) Il ressort du point (15) ci-dessus qu'un autre des handicaps structurels dont souffre le groupe PSA provient de la structure de ses coûts, et notamment de ses coûts de main d'œuvre, qui seraient plus élevés que ceux de ses principaux concurrents. Cette réalité a conduit le groupe à adopter les mesures de restructuration déjà décrites dans une optique de rationalisation de son outil de production. Dans leur notification, les autorités françaises ont également décrit les moyens (industriels et commerciaux) que le groupe PSA entendait mettre en œuvre en cas de succès du projet «50CO_2Cars».

(194) Pour vérifier si, et dans quelle mesure, la réalisation du projet «50CO_2Cars» est susceptible de contribuer au retour à la viabilité du groupe PSA, il convient de vérifier si les moyens envisagés pour ces technologies de «mild-hybridation» sont en cohérence avec la rationalisation des capacités envisagée par ailleurs.

i) Dans le domaine des motorisations Diesel

(195) La motorisation issue du projet «50CO_2Cars» serait appelée à remplacer les moteurs Diesel 4 cylindres 1.4 L (DV4) et une partie des Diesel 4 cylindres 1.6 L (DV6), dont la production mobilise actuellement le dispositif industriel suivant:

— Une module de [600 000-700 000] (*) moteurs DV4 /an installé à la Française de Mécanique (à Douvrin, région Nord-Pas de Calais),

— Deux modules de [600 000-700 000] (*) moteurs DV6 /an installés à la SMAE à Trémery (Metz, région Lorraine),

— Un module constitué de 5 ateliers, un atelier d'assemblage et 4 ateliers d'usinage (carters cylindres, culasses, vilebrequins et bielles).

(196) Le groupe PSA possède également un dispositif industriel de réalisation de brut mis à disposition de ces trois modules: une fonderie d'aluminium sous pression de carters cylindres (Mulhouse, région Alsace), une fonderie d'aluminium en coulée coquille gravité de culasses (Charleville, région Champagne-Ardenne), une fonderie fonte de vilebrequins (DV4) à Charleville et une forge d'acier de bielles et de vilebrequins (DV6) à Mulhouse.

(197) L'hypothèse retenue par le groupe PSA serait de conserver un des deux modules de la SMAE à Trémery en DV6 pour les besoins durables en puissances supérieures ou égales à 110 cv et d'investir sur le second module et sur celui de la Française de Mécanique, pour la production du nouveau moteur (capacitaire total à l'issue de la première phase d'investissement: 2 modules de [300 000-400 000] (*) moteurs / an). Les investissements nécessaires seraient réalisés en amont sur les usines de bruts concernées.

(198) À ce stade, la Commission ne dispose pas d'éléments lui permettant d'apprécier l'impact, notamment financier, des modifications apportées à l'appareil productif de PSA. Elle n'est donc pas en mesure d'apprécier si elles contribuent positivement au retour à la viabilité de l'entreprise. Par ailleurs, au vu des informations dont elle dispose, elle n'est pas non plus en mesure de trancher sur le caractère adapté des capacités actuelles de production de moteurs Diesel du groupe PSA, et dans l'hypothèse où ce dernier serait frappé d'une surcapacité structurelle à long terme, si les investissements évoqués sont conformes aux exigences du point 42 des lignes directrices.

ii) Dans le domaine des transmissions

(199) Selon les informations communiquées, la nouvelle transmission viendrait compléter l'offre du groupe par une offre d'automatisme moderne, remplaçant les productions internes (BVA 4 sur Valenciennes en coopération avec Renault) et les achats de BVA japonaises Aisin AW.

(200) L'extension des volumes permettrait un équilibrage de la charge des sites de production de boîtes de vitesse. Le dispositif industriel envisagé à ce jour consisterait en l'installation sur le site de Valenciennes, d'un module de [400 000-500 000] (*) unités par an en deux paliers chronologiques ([200 000-300 000] (*) en (*), puis [200 000-300 000] (*) en (*)).

(201) Les investissements pour le 1er module devraient permettre d'assurer la production des nouveaux ensembles de la manière suivante: les bruts internes (pignons, manchons, couronne, arbre primaire) sur les lignes de forge existantes de Mulhouse, les usinages internes (cartes, arbres, pignons, manchons, couronne de pont, boîtier de différentiel) et l'assemblage sur des lignes de fabrication de Metz ou Valenciennes.

(202) Il ressort de ce qui précède qu'une partie des transmissions actuellement externalisées est appelée à être produite en interne en cas de succès du projet «50CO2Cars». Cependant, la Commission ne dispose pas de mesure d'impact sur les coûts de production de cette possible internalisation, et ne peut pas, par conséquent, se prononcer sur son éventuelle contribution positive au retour à la viabilité de PSA.

iii) Dans le domaine des systèmes d'hybridation

(203) Au regard des différentes options possibles décrites aux points (38)a,(38)b et (38)c ci-dessus, les autorités françaises ont expliqué que si l'accouplement de la machine électrique était réalisé via la façade accessoire du moteur thermique sans découplage possible entre machine électrique et moteur thermique, il serait alors nécessaire d'adapter l'un des deux modules de production de la nouvelle gamme de moteurs Diesel. Le cas échéant, cette adaptation concernerait les modifications de la façade accessoire dédiée à cette application. Ce module serait en mesure de produire [300 000-400 000] (*) moteurs par an. Cette capacité serait suffisante pour le volume d'hybrides économiques Diesel inscrit dans le plan de montée en cadence.

(204) En revanche, si la solution retenue pour l'accouplement de la machine électrique était le dispositif de roue libre, une nouvelle ligne de production de l'ensemble du bas moteur, spécifique à cette application, devrait être installée. Le cas échéant, un premier module de production serait installé à Trémery, avec une capacité de production de [300 000-400 000] (*) moteurs par an.

(205) D'après les autorités françaises, dans tous les cas de figure, une adaptation des moyens de production en usine terminale serait toutefois nécessaire, qui concernerait la préparation moteur (accouplement machine électrique / moteur ou boite eDCT), le conditionnement, l'acheminement, la manipulation et le montage du stockeur, la mise en opération de la chaîne de traction hybride.

(206) Enfin, en ce qui concerne les éléments d'électrification de la chaîne de traction, ceux-ci seraient achetés au fournisseur retenu. Certains fournisseurs potentiels auraient déjà été identifiés pour ce type de technologie.

(207) Au vu du peu d'informations dont elle dispose, et compte tenu des incertitudes sur la stratégie d'hybridation poursuivie par le groupe PSA, la Commission n'est pas en mesure de trancher sur le caractère adapté des capacités actuelles de production du groupe PSA dans ce domaine, et dans l'hypothèse où ce dernier serait frappé d'une surcapacité structurelle à long terme, si les investissements évoqués sont conformes aux exigences du point 42 des Lignes directrices R&R.

c) Mesurer l'impact des nouvelles technologies de «mild-hybridation» sur les ventes et la profitabilité du groupe PSA

(208) Au-delà des difficultés liées à ses coûts de production abordées à la section précédente, la chute des ventes du groupe PSA s'explique en partie par un positionnement sur des marchés souffrant actuellement de problèmes non seulement conjoncturels (contraction du marché européen en raison des effets de la crise économique sur la consommation des ménages décrite au point (11) ci-dessus), mais également plus structurels (effet «ciseau» subi par les constructeurs généralistes, attaqués à la fois par les constructeurs de haut-de-gamme et de moyen/bas-de-gamme (14) ci-dessus).

(209) Dans ces conditions, il convient donc d'analyser si le projet «50CO_2Cars» pourrait permettre au groupe PSA de s'affranchir de certaines de ces difficultés en se tournant vers des activités certes nouvelles, mais surtout rentables, et ainsi de contribuer à son retour à la viabilité.

(210) Dans le domaine des motorisations Diesel, les autorités françaises ont indiqué disposer d'études de marché fournies par le groupe PSA. Selon ces études, la part de ces motorisations dans les ventes de véhicules neufs en Europe devrait se réduire au profit des motorisations essence dans les prochaines années. Cette part aurait atteint son maximum dans le parc européen en 2008. La décroissance observée depuis lors devrait se poursuivre sur l'ensemble des segments de véhicules, avec des nuances entre les segments supérieurs des véhicules familiaux ou routiers (moins touchés), et les véhicules urbains du bas du segment B (plus concernés), pour lesquels le renchérissement de cette technologie (notamment dû aux systèmes de dépollution) conduirait à une quasi-disparition du Diesel à la fin 2016. À l'inverse, les motorisations essence connaîtraient un fort dynamisme, lié notamment au potentiel des marchés asiatiques et sud-américains. En termes plus quantitatifs, les volumes de ventes estimés par le groupe PSA pour cette nouvelle gamme de moteurs laisseraient apparaître une stagnation à [900 000-1 000 000] (*) unités par an à l'horizon 2022-2023.

(211) La Commission note que projet «50CO_2Cars» vise précisément une offre de motorisation Diesel optimisée dans les gammes de puissance comprises entre 40 (50) et 70 kW sur le haut du segment B et le bas du segment C. Même s'il ne s'agit pas du segment pour lequel la baisse de la part des moteurs Diesel sera la plus sensible, notamment en Europe, elle s'interroge sur le bienfondé du positionnement envisagé par PSA dans le cadre de cette composante de son plan de restructuration, à comparer par exemple à une optimisation d'une motorisation essence anticipant la croissance de la demande mondiale et la stratégie affichée du groupe d'accroître son taux de pénétration hors-Europe.

(212) Dans le domaine des transmissions, les autorités françaises anticipent sur la base de projections de marché de PSA qu'en 2016, les voitures «2 pédales» seront majoritaires, avec [30-40] (*) millions d'unités vendues par an pour [30-40] (*) millions de boîtes manuelles. Les boîtes de vitesses automatiques («BVA») en représenteraient [60-70] (*) %. Compte tenu de leur efficacité en termes d'émissions de CO_2 les transmissions «dual clutch» devraient devenir majoritaires en Europe. Cette technologie représenterait des volumes qui seraient multipliés par 10 en 8 ans, principalement en Europe et en Chine.

(213) Dans le domaine des systèmes d'hybridation, compte tenu de l'importance des motorisations essence à l'échelle globale, les premières hybridations ont été initiées sur la base de ces technologies. En 2015, selon les estimations fournies, [80-90] (*) % des moteurs hybrides devraient être associés à un moteur atmosphérique essence. Par ailleurs, le prix actuellement élevé de ces technologies hybrides expliquerait leur déploiement limité aux seuls segments supérieurs du marché.

(214) Selon les études de marché réalisées par PSA, il existerait toutefois une opportunité de marché pour des systèmes d'hybridation économique Diesel, sous réserve qu'ils soient capables de réduire de [10-20] (*) % les émissions de CO_2 par rapport à un véhicule équivalent non-hybridé à un coût [70-80] (*) à [70-80] (*) % inférieur à celui de la solution HY425. Dans ces conditions, le taux d'hybridation des véhicules Diesel de PSA pourrait atteindre [10-20] (*) % à horizon 2020, et atteindre [20-30] (*) % en 2024.

(215) Dans ces conditions, le groupe PSA serait en mesure de vendre annuellement [100 000-200 000] (*) véhicules Diesel équipés du système d'hybridation économique à horizon 2020, ce qui laisserait entrevoir une opportunité supplémentaire de [300 000-400 000] (*) véhicules au niveau mondial si la technologie était adaptée à une motorisation essence d'entrée de gamme 3 cylindres.

(216) Au regard de ce qui précède, la Commission note que les évaluations propres au groupe PSA citées par les autorités françaises ne lui ont, à ce stade de la procédure, pas encore été communiquées. La preuve n'a pas non plus été apportée que ces analyses internes sont corroborées par des études indépendantes, ni qu'elles s'appuient sur des hypothèses prudentes et raisonnables. Au-delà, la Commission déplore de ne disposer d'aucun plan d'affaires du projet «50CO_2Cars», ni des indicateurs financiers servant usuellement à analyser la pertinence de ce type d'investissements en R&D, tels que la valeur actuelle nette (ci-après «VAN») du projet, son taux de rendement interne (ci-après «TRI»), le rendement du capital investi («RCI»), le délai de récupération du capital, et l'exposition financière maximale du projet. Par ailleurs, la Commission ne dispose d'aucune analyse des risques attachés au projet (notamment les risques technologiques, partenariaux, commerciaux, financiers, réglementaires et normatifs, etc.) susceptibles d'en affecter la profitabilité.

(217) Aussi, en l'absence de toute évaluation économique de l'impact de «50CO_2Cars» sur les ventes et les perspectives financières du groupe, la Commission n'est-elle pas en mesure de se prononcer sur l'apport positif éventuel de cette composante du plan de restructuration au retour à la viabilité du groupe PSA.

Sur la prévention de toute distorsion excessive de la concurrence

(218) Le paragraphe 38 des lignes directrices restructuration prévoit que, pour que des aides à la restructuration puissent être autorisées par la Commission, des mesures compensatoires doivent être prises pour atténuer les

effets négatifs des aides sur les conditions des échanges. À défaut, les aides doivent être considérées comme «contraires à l'intérêt commun» et être déclarées incompatibles avec le marché commun. Cette condition se traduit souvent par une limitation de la présence que l'entreprise peut conserver sur son ou ses marchés à l'issue de la période de restructuration. Les autorités françaises ont présenté une série de mesures.

(219) Il est important de noter de prime abord que les mesures proposées ne concernent pas le segment B et dans une moindre mesure le segment C. Or, ces segments sont les plus importants pour le groupe PSA en termes de ventes et le resteront après la restructuration. Or, l'activité principale de BPF (soit le financement de véhicules) est particulièrement forte sur ces segments (avec des taux de pénétration dépassant les 30 %, voire les 40 % dans certains pays), ce qui signifie que l'impact de la garantie devrait être plus prononcé sur ces derniers. Dès lors, c'est sur ces marchés que devraient porter en priorité les mesures compensatoires.

(220) La Commission note également que certaines des mesures proposées semblent provenir de décisions stratégiques qui avaient été prises par PSA bien avant que le groupe ne se trouve en difficulté. Ces mesures n'ont dès lors pas été pensées afin de compenser les effets de l'aide sur la concurrence. Dans ce contexte, la Commission émet des doutes supplémentaires quant à la nature compensatoire de ces mesures.

Sur les réductions supplémentaires d'investissements du groupe PSA

(221) Selon les autorités françaises, ces réductions sont de nature à amputer de façon significative la capacité du groupe PSA à être une force compétitive sur le marché.

(222) La Commission estime toutefois que des doutes existent tant quant à la qualification de ces mesures en tant que mesures compensatoires au sens des lignes directrices et/ou leur adéquation.

Arrêt de la production des modèles Citroën C6 et Peugeot 607

(223) À ce stade la Commission ne peut conclure de façon définitive que l'arrêt anticipé de de la Citroën C6 et le non renouvellement des modèles C6 et 607 sur la période 2016-2018 constituent une mesure compensatoire. En effet, la part de marché historique du groupe PSA sur le segment E est très faible (de l'ordre de [0-1] (*) %) et on peut donc légitimement s'interroger si l'arrêt anticipé de la C6 et le retrait de ce marché ne constituent pas une mesure nécessaire dans le cadre du retour à la viabilité du groupe. Compte tenu de la faiblesse des volumes écoulés sur ce segment et de l'importance des investissements requis pour lancer de nouveaux modèles, un maintien du groupe PSA sur ce segment pourrait être vu comme un obstacle au retour à la viabilité.

(224) La décision de quitter le segment haut de gamme (et d'arrêter la production de la C6 et de la 607) sembler dater de plus de 3 ans années au vu des ventes décevantes et bien en deçà des prévisions. [1] La production de la C6 a déjà cessé depuis le 19 décembre 2012 et la production de la 607 aurait déjà cessé en 2010. [2]

Arrêt et non renouvellement du modèle Bipper/Nemo

(225) En ce qui concerne l'arrêt des modèles Bipper/Nemo, la Commission note que la part de marché de PSA sur ce segment des véhicules utilitaires légers est de 49 %, et que cette mesure pourrait être de nature à compenser les effets négatifs de l'aide. Toutefois, la commercialisation de ces deux modèles n'a pas généré de bénéfices nets sur la durée de vie du véhicule, et que de l'aveu même des autorités françaises, une profitabilité sur ce modèle ne peut pas être escomptée avant le lancement de la deuxième génération de ces modèles en 2017. Ceci signifie que la poursuite de la commercialisation de ces modèles générait des pertes durant toute la durée de la période de restructuration et même au-delà.

Arrêt des motorisations supérieures à 2 litres

(226) Cette mesure est susceptible de concerner en particulier le segment D. La Commission s'interroge toutefois sur l'impact réel de cette mesure. En effet, la commercialisation de ce type de moteurs semble être diminution constante. Selon les données communiquées par les autorités françaises, elle aurait culminé à près de [30 000-40 000] (*) unités par an et se situerait désormais de l'ordre de [17 000-18 000] (*) unités par an. Les autorités françaises ont d'ailleurs retenu pour le calcul de l'impact de cette mesure une estimation conservatrice de [10 000-20 000] (*) unités par an. On peut donc s'interroger sur l'intérêt pour le groupe PSA à produire des moteurs dans des séries si limitées. Quant à l'affirmation que le développement d'une technologie diesel hybride plug-in aurait fait porter ce chiffre à [30 000-40 000] (*)- [30-40 000] (*) la Commission ne dispose pas d'éléments suffisants à ce stade venant confirmer ces affirmations.

(227) Au regard ce de qui précède la Commission n'est pas en mesure de conclure sur la qualification de cette mesure en tant que mesure compensatoire et sur son adéquation et invite donc les tiers intéressés à présenter leurs commentaires.

Sur le renoncement des capacités de Sevelnord au profit d'un concurrent.

(228) À ce stade, la Commission n'est pas en mesure de conclure que cette mesure constitue une mesure compensatoire au sens des lignes directrices. Les autorités françaises ont certes fourni plusieurs documents internes du groupe PSA faisant état de l'amélioration du bilan économique du projet K0, mais aucun des documents fournis

[1] Voir l'annonce faite dans la Tribune le 31 aout 2009: http://www.latribune.fr/entreprises-finance/industrie/automobile/20090831trib000416346/voitures-haut-de-gamme-psa-peugeot-citroen-suspend-ses-projets.html ainsi que http://www.cnetfrance.fr/cartech/arret-c6-607-39705483.htm ou http://news.autoplus.fr/news/1225147/Peugeot-arr%25C3%25AAt-de-production-haut-de-gamme-Citroen-C6

[2] http://www.lefigaro.fr/flash-eco/2012/12/19/97002-20121219FILWWW00376-fin-de-la-production-de-la-citroen-c6.php?page=&pagination=2

ne permet de conclure à la viabilité du projet sans partenaire. En outre, le communiqué de presse du groupe PSA daté du 31 aout 2012 indique de façon non équivoque que la poursuite de l'activité de production de véhicules utilitaires légers sur le site supposait que plusieurs éléments soient cumulativement réunis, et notamment l'identification d'un partenaire pour accompagner le groupe dans la production d'un véhicule utilitaire (accord avec Toyota du 23 juillet 2012). La Commission ne peut donc à ce stade conclure de façon certaine que cette mesure peut être considérée comme une mesure compensatoire car il n'est pas certain que cette mesure était en tout état de cause nécessaire pour assurer la viabilité du projet K0. Ce constat est renforcé par le fait que cette mesure a été mise en œuvre avant la notification du plan et qu'il est donc légitime de s'interroger sur la qualification de cette mesure en tant que mesure compensatoire ou mesure nécessaire pour assurer le retour à la viabilité.

Sur le retrait du développement et de la production de la technologie hybride plug-in

(229) La Commission constate en premier lieu que cette mesure compensatoire, tout comme la mesure précédente, a été mise en œuvre avant la notification du plan de restructuration et s'interroge donc sur sa qualification en tant que mesure compensatoire ou mesure nécessaire pour assurer le retour à la viabilité.

(230) Par ailleurs, à supposer que cette mesure puisse être considérée comme mesure compensatoire, la Commission souhaite recueillir les observations des tiers sur l'estimation fournie par PSA sur l'impact de 1,56 milliard que cette mesure pourrait avoir en termes de chiffre d'affaires. En outre, la Commission souhaiterait également recueillir les observations des tiers sur la difficulté alléguée de disposer de la technologie hybride au moyen d'accords de licence auprès d'autres constructeurs ou équipementiers. Enfin, la Commission souhaite recueillir les observations des tiers sur l'affirmation selon laquelle le retrait de PSA de la technologie hybride plug-in ne sera pas compensé par le projet de R&D mené dans le cadre du plan de restructuration.

(231) S'agissant des mesures compensatoires, des interrogations persistent sur leur véritable impact sur la stratégie de PSA à court et moyen terme, notamment en ce qui concerne l'arrêt anticipé et le non renouvellement de plusieurs modèles et de l'arrêt de la motorisation diesel supérieure à deux litres. A ce stade, la Commission a des doutes si ces mesures ne constituent pas uniquement une adaptation de la stratégie commerciale de PSA (par exemple, en réponse aux baisses de ventes de grosses cylindrées, liées notamment à des préoccupations environnementales des consommateurs) prévue avant l'obligation de présenter des mesures compensatoires.

(232) En outre, après restructuration, PSA sera essentiellement présent sur les segments B et C et les utilitaires légers. De plus, l'activité principale de BPF (soit le financement de véhicules) est plus importante sur ces segments, ce qui signifie que l'impact de la garantie devrait être plus prononcé sur ces derniers. Dès lors, c'est donc sur ces marchés que doivent porter en priorité les mesures compensatoires.

Sur la limitation du taux de pénétration du financement de BPF

(233) La limitation du taux de pénétration semble être une mesure appropriée pour limiter l'impact sur les ventes de véhicules de PSA du soutien de financement de la BPF. Cependant, la Commission a des doutes sur l'impact réel de cette mesure en raison de ses conditions de mise en œuvre. En effet, PSA propose un engagement pour l'année 2013 pour chaque pays européen de ne pas dépasser le taux H2 2012 et +1 de flexibilité, soit un taux maximum de 33,4 %. Or, cette limite semble déjà intégrer la hausse prévisible sur l'année 2013, le taux étant de 29,8 % en 2012. Par ailleurs, pour les années 2014 et 2015, les autorités françaises proposent que le taux de pénétration soit agrégé pour le périmètre G10 de BPF de l'année précédente, ajusté de la variation du taux de pénétration des banques comparables citées par PSA (banques captives de Renault, Ford, BMW, VW et Daimler) tout en prévoyant un taux "plancher". Ce changement entraîne une flexibilité pour PSA, qui pourrait diminuer le caractère contraignant et donc l'efficacité de cette mesure.

(234) Des questions subsistent également quant à l'identité des banques comparables. proposées par PSA (à présent uniquement les taux de pénétration des banques captives de Renault et Volkswagen, alors que d'autres producteurs tels que Ford ou Fiat sont également des concurrents proches). Les taux de pénétration étant très variables d'un pays à un autre, PSA pourrait concentrer ses capacités de prêts sur les segments où il est le plus présent, et développer ainsi une stratégie commerciale agressive vis-à-vis des concurrents.

Sur la prise en compte des effets concurrentiels spécifiques de la composante R&D du plan de restructuration

(235) Compte tenu de la nature prospective de ses effets, une analyse spécifique des risques de distorsion de concurrence liés à la composante R&D du plan de restructuration s'impose.

(236) En amont, le soutien public à ces activités de R&D pourrait d'abord fausser le «processus d'innovation» en dissuadant les entreprises concurrentes de continuer à investir dans l'innovation (effet dit «d'assèchement»).

(237) À l'aval, il convient d'affiner l'analyse des effets anticipés par ailleurs sur les marchés des produits sur lesquels les résultats du projet «50CO_2Cars» seront exploités.

(238) Concernant le premier point, force est de constater que les autorités françaises n'ont, à ce stade de la procédure, fourni aucune analyse des possibles répercussions du soutien public au projet «50CO_2Cars» en termes de distorsions de incitations dynamiques des autres constructeurs automobiles à poursuivre leur effort d'innovation dans le domaine de la «mild-hybridation».

(239) La Commission ne dispose notamment pas de point de comparaison de l'aide versée (85,9 millions d'euros, dont 24,5 millions d'euros de subventions et 61,4 millions d'euros d'avances remboursables) par rapport aux montants investis par l'ensemble du secteur, ou les principaux concurrents, dans ce domaine particulier.

(240) Si la Commission prend acte que les coûts éligibles encourus par le groupe PSA dans le cadre du projet sont constitués pour 1,32 million d'euros de recherche fondamentale, et pour 175,57 millions d'euros de recherche industrielle (activités plutôt amont), elle note également que 127,7 millions d'euros couvriront des dépenses de développement expérimental, activités plus proches du marché, et donc en théorie plus susceptibles d'exercer un effet d'assèchement important.

(241) En revanche, la Commission prend acte positivement du fait que le projet «50CO_2Cars» a été sélectionné par les autorités françaises sur la base d'appels à manifestation d'intérêt fondés sur des critères objectifs et non discriminatoires (voir le point (30) ci-dessus). De même, elle tient positivement compte de la différenciation qu'est susceptible d'offrir le projet au sein du foisonnement technologique décrit aux points (182) et suivants ci-dessus en matière de solution d'hybridation.

(242) Cependant, au-delà de cette description de l'état de l'art scientifique et technologique actuel, les autorités françaises n'ont pas fourni d'indications sur les éventuels projets de R&D qui pourraient être actuellement menés par les concurrents du groupe PSA dans le domaine de la «mild-hybridation», ni les éventuelles barrières à la sortie que ces derniers subiraient s'ils décidaient de renoncer aux trajectoires de R&D qu'ils ont jusqu'ici suivies. La Commission ne dispose pas non plus d'éléments sur le maintien d'incitations suffisantes pour qu'ils continuent de disputer au groupe PSA les technologies de « mild-hybridation» (analyse du degré d'avance technologique que le projet est susceptible de conférer au groupe PSA).

(243) Sur la base de l'analyse conduite ci-dessus, la Commission estime ne pas être en mesure d'apprécier l'importance du possible l'effet «d'assèchement» du projet «50CO_2Cars» sur les incitations dynamiques de ses concurrents à poursuivre leur effort de R&D en matière d'hybridation

(244) Concernant le second point, il s'agit d'un raffinement de l'analyse classique des risques liés à la structure (dominance, oligopole) et au fonctionnement (barrières à l'entrée, contrepouvoir de la demande) du marché dans le cadre des aides à la restructuration. Compte tenu de l'impact anticipé du projet «50CO_2Cars» sur les véhicules du segment B, et le cas échéant, du segment C, la Commission renvoie aux doutes qu'elle a émis sur l'impact concurrentiel de l'aide et la question de l'adéquation des mesures compensatoires proposées pour y remédier, sur ces deux segments spécifiques.

Sur la limitation de l'aide au minimum

(245) Le paragraphe 43 des lignes directrices restructuration prévoit que Les bénéficiaires de l'aide doivent contribuer de manière importante au plan de restructuration sur leurs propres ressources, y compris par la vente d'actifs qui ne sont pas indispensables à la survie de l'entreprise, ou par un financement extérieur obtenu aux conditions du marché. Cette contribution est considérée comme un signe indiquant que les marchés croient à la faisabilité du retour à la viabilité. Elle doit être réelle, c'est-à-dire effective, à l'exclusion de tous bénéfices potentiels, tels que du cash-flow, et doit être la plus élevée possible.

(246) Afin de financer sa restructuration, le groupe PSA a d'ores et déjà mis en œuvre un programme de cessions d'actifs, qui ont permis d'apporter au groupe PSA les ressources suivantes un montant de 1 956 millions de trésorerie libre (2 050 millions en termes de position financière nette). Ce montant représente plus de 50 % des coûts de restructuration qui s'élèvent à 1 708,9 millions d'euros.

(247) La Commission considère donc que la contribution propre du groupe PSA au plan de restructuration répond au prescrit des lignes directrices dans la mesure où elle est exempte de toute aide et représente plus de 50 % des coûts de restructuration.

IV. **CONCLUSIONS**

4.1. **Présence d'aide**

(248) En ce qui concerne la garantie de 7 milliards et les subventions et les avances remboursables dans le cadre du projet «50CO_2Cars», la Commission estime à ce stade que ces mesure constituent des aides au sens de l'art 107, paragraphe 1 TFUE et invite les tiers à présenter leurs observations sur la quantification de l'élément d'aide dans la garantie.

4.2. **Plan de viabilité de la BPF**

(249) En ce qui concerne le plan de viabilité de Banque PSA Finance qui doit être analysé à la lumière de la Communication bancaire, en raison des incertitudes existant sur la viabilité du groupe PSA dans son ensemble, la Commission exprime ses doutes et invite les tiers à présenter leurs observations.

4.3. **Plan de restructuration du groupe**

(250) En ce qui concerne le plan, de restructuration qui doit être analysé à la lumière des lignes directrices, la Commission estime que des doutes existent sur les points suivants.

(251) Retour à la viabilité: la Commission souhaite recueillir les commentaires des tiers sur les hypothèses retenues quant à l'évolution du marché en Europe et dans le reste du monde et notamment sur le caractère suffisamment conservateur de celles-ci. La Commission souhaiterait également connaître l'avis des tiers sur les mesures proposées en vue d'assurer le retour à la viabilité. La Commission souhaite également recueillir les commentaires des tiers sur la contribution du projet «50CO_2Cars» au retour à la viabilité et notamment sur la cohérence entre d'un côté l'abandon concomitant d'une technologie hybride présentée comme maîtrisée et le lancement d'un programme de recherche ("mild-hybridation") par nature aléatoire.

(252) Mesures compensatoires: La Commission souhaite recueillir les commentaires des tiers sur la quantification et la qualification des mesures proposées comme mesures compensatoires au sens des lignes directrices ainsi que leur adéquation au regard de la distorsion de concurrence créée par les aides.

Compte tenu des considérations qui précédent, la Commission invite la France, dans le cadre de la procédure de l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, à présenter ses observations et à fournir toute information utile pour l'évaluation des mesures dans un délai d'un

mois à compter de la date de réception de la présente. Elle invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre au bénéficiaire potentiel de l'aide.

La Commission rappelle à la France l'effet suspensif de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et se réfère à l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil qui prévoit que toute aide illégale pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.

Par la présente, la Commission avise la France qu'elle informera les intéressés par la publication de la présente lettre et d'un résumé de celle-ci au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle informera également les intéressés dans les pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication dans le supplément EEE du Journal officiel, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE en leur envoyant une copie de la présente. Tous les intéressés susmentionnés seront invités à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de cette publication."

Cena naročnine 2013 (brez DDV, skupaj s stroški pošiljanja z navadno pošto)

Uradni list EU, seriji L + C, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	1 300 EUR na leto
Uradni list EU, seriji L + C, papirna različica + letni DVD	22 uradnih jezikov EU	1 420 EUR na leto
Uradni list EU, serija L, samo papirna različica	22 uradnih jezikov EU	910 EUR na leto
Uradni list EU, seriji L + C, mesečni zbirni DVD	22 uradnih jezikov EU	100 EUR na leto
Dopolnilo k Uradnemu listu (serija S – razpisi za javna naročila), DVD, ena izdaja na teden	Večjezično: 23 uradnih jezikov EU	200 EUR na leto
Uradni list EU, serija C – natečaji	Jezik(-i) v skladu z natečajem(-i)	50 EUR na leto

Naročilo na *Uradni list Evropske unije*, ki izhaja v uradnih jezikih Evropske unije, je na voljo v 22 jezikovnih različicah. Uradni list je sestavljen iz serije L (Zakonodaja) in serije C (Informacije in objave).

Na vsako jezikovno različico se je treba naročiti posebej.

V skladu z Uredbo Sveta (ES) št. 920/2005, objavljeno v Uradnem listu L 156 z dne 18. junija 2005, institucije Evropske unije začasno niso obvezane sestavljati in objavljati vseh pravnih aktov v irščini, zato se Uradni list v irskem jeziku prodaja posebej.

Naročilo na Dopolnilo k Uradnemu listu (serija S – razpisi za javna naročila) zajema vseh 23 uradnih jezikovnih različic na enem večjezičnem DVD-ju.

Na zahtevo nudi naročilo na *Uradni list Evropske unije* pravico do prejemanja različnih prilog k Uradnemu listu. Naročniki so o objavi prilog obveščeni v „Obvestilu bralcu“, vstavljenem v *Uradni list Evropske unije*.

Prodaja in naročila

Naročilo na razne plačljive periodične publikacije, kot je naročilo na *Uradni list Evropske unije*, je možno pri naših komercialnih distributerjih. Seznam komercialnih distributerjev je na spletnem naslovu:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_sl.htm

EUR-Lex (http://eur-lex.europa.eu) nudi neposreden in brezplačen dostop do prava Evropske unije. To spletišče omogoča pregled *Uradnega lista Evropske unije*, zajema pa tudi pogodbe, zakonodajo, sodno prakso in pripravljalne akte za zakonodajo.

Za boljše poznavanje Evropske unije preglejte spletišče http://europa.eu

Urad za publikacije Evropske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

SL