

## II

(Atos não legislativos)

## DECISÕES

## DECISÃO (UE) 2016/2068 DA COMISSÃO

de 29 de julho de 2013

**relativa ao auxílio estatal SA.35611 (13/C) que a França tenciona aplicar a favor do grupo PSA Peugeot Citroën SA**

[notificada com o número C(2013) 4971]

(Apenas faz fé o texto na língua francesa)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente, o artigo 108.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o artigo 62.º, n.º 1, alínea a),

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos das referidas disposições <sup>(1)</sup> e tendo em conta tais observações,

Considerando o seguinte:

### 1. PROCEDIMENTO

- (1) Em 5 de novembro de 2012, a Comissão recebeu uma denúncia de uma empresa que quis manter o anonimato (a seguir designada por «autor de uma denúncia anónima»).
- (2) Por decisão de 11 de fevereiro de 2013 (a seguir designada por «decisão de emergência») a Comissão autorizou temporariamente, por motivos de estabilidade financeira, a garantia pela República francesa das emissões de obrigações do Banque PSA Finance S.A. (a seguir designado por «BPF») num montante nominal de 1,2 mil milhões de euros. Neste contexto, as autoridades francesas comprometeram-se a apresentar um plano de reestruturação do grupo PSA Peugeot Citroën S.A. (a seguir designado por «PSA» ou por «grupo» ou ainda por «grupo PSA») e um plano de viabilização do BPF nos 6 meses seguintes à decisão de emergência.
- (3) Por carta de 12 de março de 2013, a França notificou à Comissão um auxílio à reestruturação a favor do grupo PSA.
- (4) Por carta de 2 de maio de 2013, a Comissão informou a França da sua decisão de dar início ao procedimento previsto no artigo 108.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (a seguir designado por «TFUE») relativamente a esse auxílio.

<sup>(1)</sup> JO C 275 de 16.11.2007, p. 18.

- (5) A decisão da Comissão de dar início ao procedimento (a seguir designada por «decisão de dar início ao procedimento») foi publicada no Jornal Oficial da União Europeia de 16 de maio de 2013 <sup>(2)</sup>. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre o auxílio em causa. Em 3 de junho de 2013, a Comissão enviou um questionário aos principais concorrentes do PSA.
- (6) A Comissão recebeu observações de cinco partes interessadas, nomeadamente:
- i) O grupo PSA, na sua qualidade de beneficiário do auxílio, que apresentou observações por carta de 13 de junho de 2013;
  - ii) Uma empresa que deseja manter o anonimato (a seguir designada por «terceiro anónimo»), que apresentou observações por carta de 14 de junho de 2013;
  - iii) Os concorrentes Fiat, General Motors (a seguir designada por «GM») e Toyota, que apresentaram observações por cartas de 17, 18 e 21 de junho de 2013.
- (7) A Comissão transmitiu essas observações à França por cartas datadas de 19 e 21 de junho de 2013.
- (8) As autoridades francesas comunicaram as suas observações sobre a decisão de dar início ao procedimento por carta de 3 de junho de 2013 e os seus comentários sobre as observações dos terceiros interessados por carta de 28 de junho de 2013.
- (9) A pedido da Comissão, as autoridades francesas enviaram informações complementares em 1 e 2 de julho de 2013.
- (10) A 4 de julho de 2013, teve lugar uma teleconferência entre os serviços da Comissão, as autoridades francesas e o grupo PSA. Realizaram-se duas outras reuniões entre as mesmas partes nos dias 11 e 12 de julho de 2013, bem como uma teleconferência em 15 de julho de 2013. Na sequência dessas reuniões, as autoridades francesas enviaram informações por carta de 16 de julho de 2013, alteradas por carta de 23 de julho de 2013.

## 2. DESCRIÇÃO

### 2.1. O GRUPO PSA

- (11) O grupo PSA é uma sociedade cotada na Euronext Paris. Em 2011, o grupo vendeu mais de 3,5 milhões de veículos e peças separadas no mundo (42 % fora da Europa). Comercialmente presente em 160 países, o grupo PSA explora 11 fábricas denominadas «terminais» (9 delas na União Europeia), nas quais são montados os veículos, e 12 fábricas denominadas «mecânicas», especializadas na produção de determinadas peças. As atividades do grupo estendem-se também ao financiamento de automóveis (BPF) e aos equipamentos de automóveis (Faurecia). Até dezembro de 2012, o PSA também era proprietário da Gefco (atividades logísticas). Em 2012, o grupo PSA realizou um volume de negócios (a seguir designado por «VN») de 55,4 mil milhões de euros. A evolução do VN do grupo ao longo dos últimos cinco anos é apresentada no quadro 1 abaixo.

Quadro 1

#### Volume de negócios do grupo PSA em milhões de os

	2008	2009	2010	2011	2012
Volume de negócios histórico	54 356	48 417	56 061	59 912	55 446

- (12) O BPF é um banco cativo controlado a 100 % pelo PSA, que assegura o financiamento das vendas de veículos das marcas Peugeot e Citroën, as existências de veículos e de peças sobresselentes das redes de distribuição, e propõe meios de financiamento aos clientes do grupo. O BPF está presente em 23 países. Com uma taxa média de penetração <sup>(3)</sup> de 29,8 % em 2012, o BPF financia grande parte da procura de veículos produzidos pelo grupo e contribui de forma determinante para o financiamento da sua atividade comercial. Em 2012, o volume desse financiamento rondava os 23 a 24 mil milhões de euros. Em 2011, apresentou um lucro líquido de 354 milhões de euros.

<sup>(2)</sup> JO C 137 de 16.5.2013, p. 10

<sup>(3)</sup> A taxa média de penetração de 29,8 % não permite conhecer as variações da taxa de penetração nos diferentes segmentos. Em especial, a taxa de penetração é mais elevada nos segmentos B e C, com taxas de penetração superiores a 30 %, ou mesmo 40 %, em alguns países. A atividade de financiamento da compra de veículos afigura-se assim fundamental para esses segmentos.

- (13) A Faurecia é uma empresa fornecedora de componentes para automóveis e, em 31 de dezembro de 2012, 57,18 % do seu capital pertencia ao PSA. A sua atividade está essencialmente orientada para o fabrico de assentos de automóveis, sistemas de interior, tecnologias de controlo de emissões e componentes para a carroçaria. Em 2012 o seu volume de negócios elevou-se a cerca de 17,4 mil milhões de euros.

## 2.2. AS DIFICULDADES DO GRUPO PSA

- (14) Em 2012, o volume de negócios do grupo diminuiu 5,2 %, essencialmente devido ao mau desempenho da divisão de veículos automóveis (que sofreu uma redução de 10,3 %, no montante de 38,3 mil milhões de euros). O resultado de exploração corrente do grupo saldou-se num prejuízo de 576 milhões de euros, contra um resultado positivo de 1 093 milhões de euros em 2011. Só na divisão de veículos automóveis, o prejuízo de exploração elevou-se a 1,5 mil milhões de euros em 2012, contra uma perda de 92 milhões de euros em 2011.
- (15) As dificuldades existentes decorrem de uma conjugação de fatores específicos do mercado automóvel com os efeitos da degradação económica e financeira da área do euro e as desvantagens estruturais do grupo PSA.

### 2.2.1. CONTRAÇÃO PERSISTENTE DO MERCADO AUTOMÓVEL EUROPEU DESDE 2007

- (16) Desde 2007 que o mercado europeu não tem cessado de se contrair. O mercado automóvel europeu representava, antes de 2007, cerca de 18 milhões de veículos por ano, contra 14 milhões de unidades vendidas em 2012, ou seja, uma redução de 15 %.
- (17) Neste contexto, o PSA, fortemente implantado na Europa (e principalmente no sul da Europa) sofreu uma diminuição de 6,1 % das suas vendas nesse mercado, onde realiza 58 % das vendas. A quota de mercado do PSA baixou para 13,3 %, contra 14,2 % em 2010.
- (18) Ora, o grupo PSA não compensa a contração do mercado europeu com as suas vendas fora da Europa. Em 2012, as vendas de veículos particulares e utilitários no resto do mundo não foram só por si suficientes para compensar o desempenho mais fraco do grupo no mercado europeu.

### 2.2.2. UMA ESTRUTURAÇÃO DA CONCORRÊNCIA DESFAVORÁVEL AOS CONSTRUTORES GENERALISTAS

- (19) Segundo as autoridades francesas, o PSA entra em concorrência com:
- Todos os outros construtores generalistas: os generalistas *premium* (Renault, Nissan, Opel, Toyota, Volkswagen) e outros generalistas como a Ford, a Fiat, a Skoda, a Seat e a Honda;
  - Todos os especialistas (Audi, BMW, Mercedes, etc.) que tendem cada vez mais a desenvolver produtos nos diversos segmentos, invadindo assim o núcleo de mercado dos generalistas;
  - Construtores recentes, com cada vez melhores resultados nos segmentos essencialmente de gama média (Hyundai, Kia, etc.).
- (20) Em suma, de acordo com as autoridades francesas, o mercado natural dos generalistas seria atacado a partir «de cima», ou seja, pelos construtores especializados de alta gama, na mira de chegarem a novos segmentos (por exemplo: o Audi A1) e a partir «de baixo», isto é, por construtores de média/baixa gama, nomeadamente empresas coreanas como a Hyundai-Kia, que desejam subir a sua gama.

### 2.2.3. AS DESVANTAGENS ESTRUTURAIS DO GRUPO PSA

- (21) Mais de metade (53 % em 2011) da produção automóvel do grupo PSA está localizada na Europa Ocidental, onde os custos de mão-de-obra são mais elevados do que no resto do mundo. Ora, o fator custo do trabalho representa, no total, mais de [20-30] \* % do preço de custo para o PSA. Por outro lado, o pessoal de investigação e desenvolvimento (a seguir designada por «I&D») e de estrutura do grupo está essencialmente situado em França, o que implica despesas de pessoal elevadas.

\* Informação confidencial.

- (22) O grupo também se atrasou relativamente aos seus concorrentes no domínio da I&D, e sobretudo no que respeita à normalização dos componentes.
- (23) Por último, o PSA tem um défice de imagem e de notoriedade relativamente aos construtores «premium» alemães.
- (24) As dificuldades do grupo e, nomeadamente, da sua divisão de veículos automóveis, têm repercussões imediatas no BPF (e vice-versa). Com efeito, as dificuldades do banco cativo resultam essencialmente das dificuldades do grupo, através da ligação entre as suas notações financeiras. A degradação da notação do PSA leva à degradação da do BPF, dificultando o seu acesso aos mercados para se refinar. Ora, o BPF tem uma importância primordial no apoio à atividade automóvel do grupo PSA. Em 2012, assegurou, por exemplo, o financiamento de 29,8 % das vendas do construtor e de 100 % dos seus concessionários europeus. A redução significativa das capacidades de financiamento do BPF (e a diminuição correspondente da concessão de empréstimos) produz, por conseguinte, um impacto depressivo na atividade da divisão de veículos automóveis. Através do mecanismo de notação («rating»), pode desencadear-se, deste modo, um círculo vicioso que reduza ainda mais as fontes de financiamento do BPF, a qual influenciará por sua vez as vendas do grupo PSA através da restrição do crédito, e assim por diante.

### 2.3. AS MEDIDAS DE AUXÍLIO

#### 2.3.1. A GARANTIA ESTATAL DAS EMISSÕES DE OBRIGAÇÕES DO BPF

- (25) Para lhe permitir executar o seu plano de reestruturação, o Governo francês decidiu conceder ao grupo PSA uma garantia que cobre as emissões de obrigações a longo prazo do BPF realizadas no período entre o acordo de garantia ou a autorização da Comissão Europeia e 31 de dezembro de 2016 («a garantia»). A este respeito, será assinado um acordo de garantia autónomo entre, por um lado, o Estado francês e, por outro, o grupo PSA, sob condição suspensiva da aprovação da Comissão Europeia, ao abrigo dos artigos 107.º e 108.º do TFUE. Depois de terem celebrado um primeiro acordo de garantia temporário correspondente a uma parcela de 1,2 mil milhões de euros em capital, em aplicação da decisão da Comissão de 11 de fevereiro de 2013 que autoriza um auxílio de emergência, as autoridades francesas tencionam celebrar com o grupo PSA um segundo acordo de garantia relativo à parcela residual, num montante de capital máximo de 5,8 mil milhões de euros.
- (26) O artigo 85.º do Orçamento retificativo para 2012, Lei n.º 2012-1510 de 29 de dezembro de 2012, autoriza o ministro responsável pela economia a conceder a título oneroso a garantia estatal aos títulos de dívida emitidos pelo BPF entre 1 de janeiro de 2013 e 31 de dezembro de 2016. A garantia cobrirá novas emissões de obrigações de longo prazo do BPF. Ela beneficiará assim os títulos de dívida quirografária emitidos pelo BPF no período entre a autorização de execução da garantia pela Comissão e 31 de dezembro de 2016. Estes títulos terão uma maturidade contratual máxima de trinta e seis meses, a contar da sua data de emissão.
- (27) As autoridades francesas especificam que a determinação do limite máximo da garantia necessária ao grupo PSA assenta na análise da atual estrutura do balanço do BPF (e, em particular, da sua estrutura de financiamento), bem como nas previsões das necessidades de financiamento futuras para o período de 2013-2016, que foram determinadas pelas autoridades francesas tendo em conta as seguintes hipóteses:
- Saldos totais, que se supõem quase constantes, num montante de cerca de 24/25 mil milhões de euros, que permitam manter o financiamento das vendas de veículos automóveis do grupo PSA;
  - Um aumento da titularização no financiamento do BPF, que compense parcialmente a redução de papel comercial/certificados de depósito (impacto da notação A-3 / P-3);
  - A renovação das linhas de financiamento bancário, que permitiria que o BPF confirmasse 11,6 mil milhões de euros de crédito bancário a médio prazo em janeiro de 2013, nomeadamente com a realização de um novo crédito sindicado de 4,1 mil milhões de euros com uma maturidade de 5 anos, a renovação da maioria das suas linhas de crédito bancárias bilaterais, o prolongamento de uma linha de crédito em conta corrente de 1,2 mil milhões de euros de capital, com uma maturidade prorrogada até janeiro de 2016 e a extensão simultânea de uma linha de crédito no montante de 1,8 mil milhões de euros até dezembro de 2015 (ver esclarecimentos do considerando 31);
  - O recurso aos depósitos a partir de 2013.

- (28) De acordo com as autoridades francesas, a remuneração da garantia foi determinada de modo a ser prestada a um preço de mercado em aplicação das Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade <sup>(4)</sup> (a seguir designadas por orientações «emergência e reestruturação») e da Comunicação da Comissão relativa à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE (que passaram a ser os artigos 107.º e 108.º do TFUE) aos auxílios estatais sob forma de garantias <sup>(5)</sup>. A Comunicação relativa às garantias prevê que, se não estiver disponível no mercado financeiro nenhum prémio de garantia de referência correspondente, o custo financeiro total do empréstimo garantido, incluindo a taxa de juro do empréstimo e o prémio da garantia, deve ser comparado com o preço de mercado de um empréstimo semelhante não garantido.
- (29) As autoridades francesas alegam que, para determinar o nível da remuneração do Estado, este entendeu agir numa lógica de *pari passu* com os bancos participantes no *New Club Deal*, um acordo entre o BPF e os seus bancos credores. Para o efeito, o custo do risco estimado pelos bancos foi calculado com base na remuneração total das linhas de liquidez do *New Club Deal*, procurando ter em conta as diferenças entre uma disponibilização de liquidez e uma garantia. A remuneração da garantia estatal foi assim fixada em 260 pontos de base.
- (30) O BPF emitiu obrigações em nome próprio, para as quais existe um mercado secundário. O quadro 2 abaixo mostra os rendimentos medianos das atuais obrigações do BPF com uma maturidade próxima de três anos relativos a um período de 1 mês antes da medida de apoio ao grupo ser anunciada na imprensa <sup>(6)</sup>. O rendimento de uma obrigação hipotética com uma maturidade de exatamente três anos foi interpolado com base nos rendimentos das obrigações do BPF com a maturidade mais próxima de três anos em cada data em apreço. Por último, o quadro 2 apresenta igualmente os níveis de rendimento das obrigações estatais com uma maturidade de três anos.

Quadro 2

**Rendimentos no mercado secundário**

(em %)

	Em 16.10.2012	Mediana 16.09-16.10
Obrigação maturidade 25.9.2015	5,04	5,52
Obrigação maturidade 24.6.2015	4,84	5,57
Obrigação maturidade 25.2.2016	5,37	6,23
Obrigação hipotética de três anos (rendimentos interpolados)	5,09	5,54
Obrigação equiparável do Tesouro a três anos	0,34	0,39

- (31) No final de dezembro de 2012, o BPF negociou novos empréstimos com um conjunto de bancos, que aceitaram conceder-lhe:
- cash-flows* através de empréstimos a longo prazo, num montante de 4 mil milhões de euros (a seguir designados por «*New Club Deal*»);
  - linhas de crédito bilaterais no valor de 4,6 mil milhões de euros;
  - uma extensão de duas linhas de «*back-up*» (não vocacionadas para serem utilizadas) num montante de 3 mil milhões de euros.

No total, o compromisso desses bancos eleva-se, assim a 11,6 mil milhões de euros. De acordo com as informações fornecidas pela França, a utilização das linhas de crédito do *New Club Deal* estaria condicionada pela adoção da medida de apoio estatal <sup>(7)</sup>.

<sup>(4)</sup> JO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

<sup>(5)</sup> JO C 155 de 20.6.2008, p. 10.

<sup>(6)</sup> A imprensa noticiou em 17 de outubro de 2012 que o Estado tinha a intenção de adotar essa medida.

<sup>(7)</sup> De acordo com os exemplos da lista de termos e condições fornecida pela França em 7 de janeiro de 2013: «*Drawings to be subject to the favourable vote by the French parliament of the French State supporting plan* (adoção do plano na Lei das Finanças)» (Levantamentos sujeitos à aprovação pelo parlamento francês do plano de apoio do Estado francês).

- (32) Em 25 de março de 2013, o BPF realizou uma emissão de obrigações coberta por uma garantia estatal, num montante de 1,2 mil milhões de euros. Essa obrigação, com um cupão de 0,625 %, apresenta um rendimento de 0,664 %, ou seja, um custo adicional de 24 pontos de base relativamente à obrigação equiparável do Tesouro (OET) a 3 anos.
- (33) A Comissão quantificou o elemento de auxílio no considerando 51 da decisão de emergência dentro de um intervalo que vai de 91,8 milhões de euros até ao montante nominal das obrigações emitidas de 1,2 mil milhões de euros. As autoridades francesas afirmam que, com base na metodologia utilizada na decisão de emergência, foram obtidos os seguintes resultados sobre o elemento de auxílio contido na medida:

Quadro 3

**Cálculo do elemento de auxílio nas obrigações garantidas**

Dados interpolados a três anos <i>Spread</i> de 24 pontos de base sobre o Estado	Cotação	Mediana dos rendimentos das obrigações	
		16.10.2012	12.7-16.10
		12.7-16.10	16.9-16.10
OET a três anos	0,34 %	0,35 %	0,39 %
<i>Spread</i> sobre o Estado estimado após garantia	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Taxa de juro BPSA após garantia (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Custo da garantia (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Custo total estimado das emissões garantidas (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Rendimento no mercado secundário BPSA interpolado a três anos	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Montante de auxílio estatal induzido (MEUR)	401	429	486

Fonte: BNP Paribas Global Markets, Datastream

- (34) As autoridades francesas consideram que a Comissão escolhe um período de referência particularmente desfavorável no histórico dos rendimentos das emissões do BPF. No entender das autoridades francesas, o período de 12 de julho a 16 de outubro de 2012, ou seja, a contar da data da revelação das dificuldades do grupo PSA, com o anúncio de um plano de reorganização, permitira uma estimativa melhor do rendimento da obrigação.

2.3.2. O AUXÍLIO AO PROJETO «50CO<sub>2</sub>CARS»

- (35) Os financiamentos públicos que a França tenciona conceder ao projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» inserem-se no âmbito do programa dos «investimentos de futuro» criado pelo Orçamento retificativo, Lei n.º 2010-237 de 9 de março de 2010. A Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie (a seguir designada por «ADEME») é um dos operadores<sup>(8)</sup> que o Estado incumbiu de gerir os créditos atribuídos aos investimentos de futuro. O orçamento total à disposição da ADEME é de 2,65 mil milhões de euros.
- (36) No contexto dos investimentos de futuro, o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» insere-se no âmbito da ação «Véhicule du futur» (veículo do futuro), que visa experimentar e promover tecnologias e organizações que consumam menos energia e emitam menos gases com efeito de estufa. No âmbito dessa ação, foram selecionados diversos módulos tecnológicos em dois Convites à Manifestação de Interesse (a seguir designados por «CMI»):
- a) A nova família de motores a gasóleo de muito elevada eficiência energética e a caixa de velocidades DCT foram selecionadas no âmbito do CMI «Grupo motopropulsor e auxiliares dos veículos com motores térmicos» (a seguir designado por «CMI n.º 1»)

<sup>(8)</sup> Ver lista desses operadores, tal como foi adotada pelo artigo 8.º da supracitada Lei n.º 2010-237 e pelo Decreto n.º 2010-442 de 3 de maio de 2010.

- b) A tecnologia de hibridação elétrica foi selecionada no quadro do CMI «Grupos motopropulsores, auxiliares e sistemas de armazenagem de energia reversível para veículos elétricos e híbridos» (a seguir designado por «CMI n.º 2»).
- (37) A ação «Veículo do futuro» está, nomeadamente, abrangida pelo regime de auxílios SA.32466 (2011/X) <sup>(9)</sup> isento de notificação ao abrigo do Regulamento geral de isenção por categoria <sup>(10)</sup> (a seguir designado por «RGIC»).
- (38) As autoridades francesas descreveram pormenorizadamente os financiamentos públicos que serão recebidos por cada um dos parceiros inscritos no projeto. Com exceção do líder PSA, os montantes de financiamento público em jogo para a realização do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» são inferiores aos limiares de notificação individual definidos no artigo 6.º, n.º 1, alínea e), do RGIC para todos os outros parceiros (Delphi, Mann & Hummel, Valeo, Rhodia, CTI, IRMA, IFPEN, LACCO, IRCELYON e IC2MP). Na medida em que constituem auxílios estatais na aceção do artigo 107.º do TFUE <sup>(11)</sup>, estes financiamentos públicos já estão abrangidos pelo regime isento SA.32466 (2011/X) acima mencionado.
- (39) Em contrapartida, nos termos do seu artigo 1.º, n.º 6, alínea c), o RGIC não se aplica aos auxílios a favor de empresas em dificuldade, definição a que o grupo PSA corresponde seguramente, pelo menos desde 17 de outubro de 2012, data em que as autoridades francesas anunciaram a sua intenção de lhe conceder uma garantia. O auxílio que o Estado tenciona conceder ao PSA para apoiar o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» não pode, por conseguinte, ser abrangido pelo regime de auxílio SA 32466 (2011/X), nem ser objeto de uma notificação individual com base no Enquadramento comunitário dos auxílios estatais à investigação e desenvolvimento e à inovação <sup>(12)</sup> (a seguir designado por «Enquadramento I&D&I») <sup>(13)</sup>.
- (40) Por uma questão de simplificação administrativa, classificaram-se os custos das atividades do PSA no âmbito do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» da mesma forma que para os outros parceiros, ou seja, utilizando as categorias previstas pelo RGIC (que coincidem com as do Enquadramento I&D&I).
- (41) O PSA realizará assim atividades qualificadas <sup>(14)</sup> de investigação fundamental (a seguir designada por «IF»), investigação industrial (a seguir «II») e desenvolvimento experimental (a seguir «DE»), para os custos elegíveis discriminados no quadro 4 abaixo:

#### Quadro 4

##### Custos do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» por tipos de atividade de I&D (em milhares de euros)

Custos	Totais	Admissíveis <sup>(1)</sup>	IF	II	DE
CMI n.º 1	[260-330]	233 524,91	1 328,79	140 622,53	91 573,59
CMI n.º 2	[50-110]	71 068,57		34 945,01	36 123,56
<b>Total</b>	<b>[300-400]</b>	<b>304 593,48</b>	<b>1 328,79</b>	<b>175 567,54</b>	<b>127 697,15</b>

<sup>(1)</sup> Os custos do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» foram imputados às categorias de I&D definidas no artigo 31.º, n.º 5, do RGIC (que correspondem às categorias do ponto 5.1.4 do Enquadramento I&D&I).

- (42) Num montante total de 85,9 milhões de euros, os auxílios que o Estado tem intenção de conceder ao grupo PSA nesta vertente do plano de reestruturação assumirão a forma de subvenções (no valor de 24,5 milhões de euros) e de adiantamentos recuperáveis (no valor de 61,4 milhões de euros). Em termos de intensidade, elas correspondem a uma taxa de cobertura de 100 % dos custos elegíveis de IF, de 30 % para as atividades de II e de 25 % para as atividades de DE.

<sup>(9)</sup> JO C 78 de 11.3.2011, p. 33.

<sup>(10)</sup> Regulamento (CE) n.º 800/2008 da Comissão, de 6 de agosto de 2008, que declara certas categorias de auxílios compatíveis com o mercado comum, em aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado (Regulamento geral de isenção por categoria), JO L 214, de 9.8.2008, p. 3.

<sup>(11)</sup> A este propósito, a Comissão recorda, em particular, que o financiamento público das atividades (não económicas) de investigação independente dos organismos de investigação não inclui qualquer elemento de auxílio estatal.

<sup>(12)</sup> JO C 323 de 30.12.2006, p. 1.

<sup>(13)</sup> Ver, em particular, o ponto 2.1, último parágrafo, do Enquadramento I&D&I: «Os auxílios à investigação e desenvolvimento e à inovação concedidos a empresas em dificuldade na aceção das Orientações comunitárias relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação a empresas em dificuldade são excluídos do âmbito de aplicação do presente enquadramento».

<sup>(14)</sup> Na aceção das definições do artigo 30.º, n.ºs 1, 2 e 3, do RGIC (que coincidem com as definições do ponto 2.2, alíneas e), f) e g), do Enquadramento I&D&I)

- (43) No que toca mais especificamente aos adiantamentos recuperáveis, a sua atualização far-se-á à taxa de referência em vigor em janeiro de 2012, data da decisão de concessão do auxílio: 3,07 % para a França. Eles serão reembolsados pelo PSA de acordo com modalidades diferentes para cada um dos CMI.
- (44) No caso da parte do projeto relativa ao CMI n.º 1, são possíveis três arquiteturas de hibridação, que serão avaliadas em paralelo: pela caixa de velocidades eDCT, pela fachada acessória do motor e pela fachada acessória com roda livre. O plano de reembolso, que dependerá em última análise da arquitetura selecionada no decurso de uma das etapas decisórias do projeto, assumirá uma das seguintes formas:
- a) Se a escolha incidir sobre uma hibridação através da caixa de velocidades eDCT, o reembolso basear-se-á em duas unidades de repartição:
- [10-20] euros por motor a gasóleo com 40/50 kW e 70 kW de potência produzido a partir da [500 000-600 000].<sup>a</sup> unidade produzida, de modo que essa parte do adiantamento seja totalmente reembolsada em quatro anos, em valores atualizados, com base no cenário nominal de produção. Após este reembolso a 100 % do montante atualizado, o grupo PSA continuará a pagar um montante reduzido de [3-6] euros por motor produzido durante [1-3] anos.
  - [30-40] euros por caixa de velocidades eDCT produzida a partir da [50 000-60 000].<sup>a</sup> unidade produzida, de modo que essa parte do adiantamento seja totalmente reembolsada em cinco anos, em valores atualizados, com base no cenário nominal de produção. Após este reembolso a 100 % do montante atualizado, o grupo PSA continuará a pagar um montante reduzido de [5-10] euros por caixa de velocidades eDCT produzida.
- a) Se for escolhida a hibridação através da fachada acessória do motor, o reembolso terá como única unidade de repartição o motor a gasóleo com 40/50 kW de potência e 70 kW, pelo qual o PSA pagará [10-20] euros por unidade produzida a partir da [500 000-600 000].<sup>a</sup> até ao reembolso total do montante atualizado (cerca de [0-5] anos no cenário nominal), e depois [5-10] euros por unidade.
- b) Caso seja escolhida uma fachada acessória com roda livre, o reembolso será igualmente calculado com base na unidade de repartição do motor a gasóleo com 40/50 kW e 70 kW de potência: O PSA pagará [20-30] euros por unidade produzida a partir da [500 000-600 000].<sup>a</sup> até ao total reembolso do montante atualizado (cerca de [0-5] anos no cenário nominal), e depois [5-10] euros por unidade.
- (45) Quanto à parte do projeto relativa ao CMI n.º 2, o reembolso basear-se-á na unidade de repartição do grupo motopropulsor elétrico: O PSA pagará [20-30] euros por unidade produzida a partir da [500 000-600 000].<sup>a</sup> até ao total reembolso do montante atualizado (cerca de [5-10] anos no cenário nominal), e depois [5-10] euros por unidade.
- (46) As autoridades francesas consideram que essas modalidades permitirão que o adiantamento seja reembolsado em valor atualizado, num cenário de saída favorável do projeto baseado em hipóteses prudentes e razoáveis, e que em caso de insucesso parcial, o reembolso será proporcional ao grau de êxito do projeto.

#### 2.4. O PLANO DE REESTRUTURAÇÃO DO GRUPO PSA

- (47) O plano de reestruturação dá continuidade às medidas de redução de custos apresentadas em 26 de outubro de 2011 (redução de custos no valor de 800 milhões de euros, o que implica a supressão de 2 500 postos de trabalho na Europa) e em 15 de fevereiro de 2012 (medidas complementares no montante de 200 milhões de euros).
- (48) O plano de reestruturação comporta três tipos de medidas: reestruturação industrial, redução da estrutura administrativa do grupo e realização do projeto de investigação e desenvolvimento «50CO<sub>2</sub>Cars». Embora o grupo PSA seja um grupo implantado em muitos países do mundo, as medidas de reestruturação dizem essencialmente respeito à França, que concentra a maior parte dos meios de produção do grupo.

##### 2.4.1. AS MEDIDAS DE REESTRUTURAÇÃO DO DISPOSITIVO DE PRODUÇÃO INDUSTRIAL

- (49) As principais medidas dizem respeito a unidades situadas em França: o encerramento da fábrica de Aulnay e a significativa redução da capacidade da fábrica de Rennes, que se traduzirão na eliminação de 4 400 postos de trabalho. Estas duas medidas inserem-se no quadro geral de uma otimização das unidades de produção do PSA.

- (50) Pelo seu posicionamento histórico no segmento dos veículos citadinos-polivalentes (a seguir designado por «segmento B»), o PSA dispõe de capacidades de produção importantes neste segmento: em França (Aulnay, Poissy e Mulhouse), em Espanha (Madrid) e na Eslováquia (Trnava). Apesar das medidas de adaptação levadas a cabo desde o início da década de 2000 (encerramento de Ryton (Grã-Bretanha) em 2006 e redução da capacidade de Aulnay em 2008), a sua capacidade de produção continua a ser excedentária no segmento B. O encerramento de Aulnay implicará uma redução da produção de 155 000 veículos por ano dos modelos 208, C3, DS3, em relação à organização adotada em 2012, o que corresponderá a uma redução da capacidade máxima de 232 000 veículos por ano, e a uma concentração da produção do segmento B nas instalações de Poissy, Mulhouse e Trnava. Segundo as autoridades francesas, essa medida reduzirá duradouramente a capacidade no segmento B e induzirá uma economia importante das despesas fixas no perímetro do grupo (estimada em [100-200] milhões de euros por ano).
- (51) A unidade de Rennes está atualmente consagrada à produção de veículos dos segmentos D e E <sup>(15)</sup>. Essa unidade está confrontada com uma diminuição contínua da procura, em especial do carro (*berline*) do segmento D. As autoridades francesas afirmam que a passagem de duas equipas e meia para duas, a supressão de uma equipa do turno da noite e de uma mini-linha de produção permitirão limitar a produção unicamente ao Peugeot 508 (*berline* e *break*) e C5 (*berline* e *break*).
- (52) A atividade de I&D também sofrerá uma redução (10 %), limitando-se as equipas a prestar apoio à unidade (supressão das tarefas de desenvolvimento em benefício da atividade geral do grupo).
- (53) O PSA espera assim melhorar a eficácia do seu dispositivo europeu, nomeadamente graças a uma melhor utilização das capacidades instaladas e à maior especialização das unidades, que passarão a produzir apenas para um ou dois segmentos. Esta reorganização visa diminuir em cerca de [200-300] a [200-300] euros o preço de custo médio de cada veículo.

#### 2.4.2. AS MEDIDAS RELATIVAS À ESTRUTURA ADMINISTRATIVA DO GRUPO PSA

- (54) O grupo PSA tenciona proceder à reorganização dos serviços administrativos e de todas as suas direções. No total, essa reorganização levará a uma redução do pessoal correspondente a 3 586 postos de trabalho.
- (55) Em paralelo e graças às medidas de reestruturação, o PSA anunciou um plano de poupança de mil milhões de euros nas aquisições (400 milhões de euros) e nas despesas fixas (600 milhões de euros), bem como uma série de ações referentes às atividades industriais, à I&D e às despesas gerais, que poderão ser, nomeadamente, realizadas graças à aliança com a GM.

#### 2.4.3. O PROJETO DE I&D «50CO<sub>2</sub>CARS»

- (56) No contexto da sua reestruturação industrial, o grupo PSA também prevê o desenvolvimento de novas tecnologias de hibridação que, no entender das autoridades francesas, contribuirão para restaurar a viabilidade. Com efeito, se for bem sucedido, este projeto de I&D permitirá que o grupo PSA domine a produção em grande escala de veículos híbridos a gásóleo no segmento B (pesos compreendidos entre 900 kg e 1,3 toneladas), e diversifique assim a sua produção num segmento de atividade lucrativo. Os consumidores europeus preferem os veículos com motores a gásóleo, mas em seguida os principais componentes <sup>(16)</sup> do sistema de hibridação poderiam ser adaptados a bases de motores a gasolina com uma potência equivalente e utilizados a nível mundial.
- (57) Este projeto de I&D, denominado «50CO<sub>2</sub>Cars», tem por objetivo a conceção e a produção de um grupo motopropulsor híbrido (não recarregável) destinado ao segmento B, que a termo permitiria limitar a 50 gramas por km as emissões de CO<sub>2</sub> (a seguir designadas por «g CO<sub>2</sub>/km») desses veículos e subsequentemente limitar as dos veículos familiares (segmento C) a cerca de 65 g CO<sub>2</sub>/km. O projeto pretende tornar essa tecnologia economicamente acessível ao maior número de pessoas.

<sup>(15)</sup> Os segmentos D e E correspondem a veículos de tipo «familiar», «de estrada», «monovolume» e «todo-o-terreno», cujas dimensões variam, na Europa, entre 4,40 e 5 metros em média. Os Peugeot 508 Berline, 508 SW, 807, 4007 e os Citroën C5 Berline, C5 break, DS5, C8, C-Crosser e C6 fazem parte deste segmento.

<sup>(16)</sup> O acumulador, o motor elétrico de potência e sua eletrónica de controlo e o conversor de tensão que permite dispor de uma rede de duas tensões.

- (58) Tecnicamente o projeto associará uma nova família de motores a gás de elevada eficiência energética, uma caixa de velocidades com dupla embraiagem motorizada compatível com a hibridação («DCT»), bem como uma tecnologia de hibridação elétrica de baixo custo.
- (59) O PSA irá liderar o consórcio de I&D constituído para executar o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars».
- (60) Esse consórcio também associará parceiros industriais e académicos: cinco grandes empresas (Delphi, Mann & Hummel, Valeo e Rhodia), uma PME (CTI), uma associação (IRMA) e quatro organismos de investigação (IFPEN, LACCO, IRCELYON e IC2MP).

#### 2.4.4. O PLANO DE ATIVIDADES DO GRUPO PSA

- (61) O plano de atividades do grupo PSA abrange o período de 2013-2017. As autoridades francesas especificaram que o resultado de exploração corrente do grupo, de acordo com o cenário intermédio, será positivo a partir de 2014, num montante de [1 200-2 000] milhões de euros, ou seja [1-5] % do volume de negócios. A melhoria da viabilidade resultará principalmente das medidas internas previstas no plano de reestruturação. Ela baseia-se, por um lado, numa redução importante dos custos de produção e na melhoria do fluxo de tesouraria e, por outro, na possibilidade de uma recentragem geográfica das atividades do grupo PSA. O objetivo é conseguir que, em 2015, 50 % das vendas do grupo sejam realizadas fora da União Europeia, permitindo deste modo captar as potencialidades de crescimento nessas partes do mundo (nomeadamente, China, Brasil, etc.).
- (62) As autoridades francesas apresentaram o plano de atividades do grupo PSA até 2017. Esse plano baseia-se em hipóteses relativas à dimensão do mercado europeu e às quotas de mercado do PSA. Essas hipóteses refletem as estimativas fornecidas pelo instituto *IHS Global Insight*.
- (63) Quanto à dimensão do mercado europeu, as autoridades francesas afirmam que se espera uma contração de 2,2 % em 2013, mas que depois deverá registar-se um crescimento de 6 % ao ano em 2014 e 2015, e de 3 % ao ano em 2016 e 2017. As quotas de mercado do PSA atingiriam [12-15] % em 2013, [13-16] % em 2014 e [11-15] % em 2015, 2016 e 2017.
- (64) O plano de atividades toma vários cenários em consideração. No cenário «médio», o resultado de exploração corrente do grupo PSA seria positivo a partir de 2014, no valor de [1 200-2 000] mil milhões de euros, ou seja [1-5] % do volume de negócios do grupo. Atingiria [3 000-3 800] mil milhões de euros em 2017, ou seja, [2-6] % do VN do PSA. No entender das autoridades francesas, um tal nível de rentabilidade permitiria que o grupo PSA beneficiasse de uma notação suficiente para assegurar o seu refinanciamento de forma autónoma nos mercados. Uma melhor notação do grupo repercutir-se-ia automaticamente na do BPF.
- (65) Foram igualmente previstos alguns cenários alternativos. Num cenário «desfavorável», as vendas do grupo PSA sofreriam uma contração (em relação ao cenário intermédio) de mais 100 000 veículos por ano na Europa a partir de 2013. Num cenário «favorável», as vendas europeias do grupo PSA registariam, pelo contrário, um crescimento na ordem de 100 000 veículos por ano a partir de 2013. Segundo o plano de atividades apresentado, o resultado de exploração corrente do grupo PSA no seu conjunto, incluindo no cenário desfavorável, seria positivo a partir de 2014 (na ordem de [1-5] % do volume de negócios do grupo PSA), e atingiria [2-6] % em 2017. Note-se, todavia, que as previsões do grupo PSA apontam para um forte crescimento do volume de negócios fora da Europa, ou seja, nos mercados em crescimento. Essa hipótese explica que, apesar das previsões pessimistas a respeito do mercado europeu, o grupo PSA preveja um crescimento das suas vendas: o seu objetivo é realizar 50 % das suas vendas fora da Europa em 2015.
- (66) Quanto à evolução da capacidade de produção do grupo PSA, as autoridades francesas apresentaram dois quadros que mencionam as taxas de utilização Harbour<sup>(17)</sup> de cada fábrica, antes e depois da reestruturação do grupo. À exceção da unidade de Poissy, essas taxas permanecem inalteradas. As autoridades francesas especificaram que a viabilidade de cada unidade não pode ser medida separadamente da do grupo PSA. Pelo contrário, seria conveniente examinar a atividade automóvel do grupo PSA de forma global em relação a cada segmento do mercado. Ainda segundo as autoridades francesas, cada unidade tem uma carteira de veículos que pode produzir potencialmente. Se algumas unidades têm taxas de utilização mais baixas ou mais elevadas, isso resulta geralmente de variações conhecidas e controladas, ligadas ao ciclo de vida dos produtos.

<sup>(17)</sup> A capacidade «Harbour» corresponde à norma utilizada na indústria. Ela supõe que em cada fábrica trabalhem duas equipas 8h por dia, 235 dias por ano. A taxa de utilização Harbour indica o volume de veículos efetivamente produzidos em cada fábrica em relação à capacidade Harbour.

Quadro 5

**Volume de negócios previsional nos três cenários do grupo PSA (em milhões de euros)**

	2013	2014	2015	2016	2017
Cenário intermédio	[55 000- -60 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]	[65 000- -70 000]
Cenário desfavorável (diferença de - 100 000 veículos por ano)	[55 000- -60 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]
Cenário favorável (diferença de + 100 000 veículos por ano)	[57 000- -62 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]	[65 000- -70 000]	[65 000- -70 000]

Quadro 6

**Volume de negócios previsional nos três cenários da divisão de veículos automóveis (em milhões de euros)**

	2013	2014	2015	2016	2017
Cenário intermédio	[40 000- -45 000]	[45 000- 50 000]	[45 000- 50 000]	[45 000- 50 000]	[45 000- 50 000]
Cenário desfavorável (diferença de - 100 000 veículos por ano)	[40 000- -45 000]	[40 000- -45 000]	[40 000- -45 000]	[40 000- -45 000]	[45 000- 50 000]
Cenário favorável (diferença de + 100 000 veículos por ano)	[40 000- -45 000]	[45 000- 50 000]	[45 000- 50 000]	[45 000- 50 000]	[45 000- 50 000]

## 2.4.5. AS MEDIDAS COMPENSATÓRIAS TAL COMO FORAM INICIALMENTE APRESENTADAS PELAS AUTORIDADES FRANCESAS

- (67) O grupo PSA anunciou medidas de reestruturação que reduzirão as suas capacidades de produção e a sua presença no mercado, em especial o encerramento da sua fábrica de Aulnay (que emprega 3 000 trabalhadores), bem como uma significativa redução da capacidade da sua fábrica de Rennes, que levará a uma redução do pessoal na ordem de 1 400 postos de trabalho. Do mesmo modo, estão em vias de se realizarem ou já foram realizadas alienações de ativos rendíveis, nomeadamente a abertura do capital da GEFCO, a alienação de alguns ativos imobiliários e a da sociedade de aluguer de automóveis Citer. O grupo PSA anunciou igualmente uma redução das suas despesas de investimento, o que limitará a sua capacidade de produção a um nível inferior ao inicialmente previsto antes de as suas dificuldades terem começado.
- (68) Além disso, as autoridades francesas propuseram as seguintes medidas compensatórias:
- Reduções suplementares de CAPEX («*capital expenditures*») (despesas de capital) (2.4.5.1),
  - Renúncia a capacidades da fábrica de Sevelnord em benefício de um concorrente (2.4.5.2),
  - A retirada do desenvolvimento e produção da tecnologia híbrida *plug-in* (2.4.5.3),
  - A fixação de uma taxa máxima de penetração do BPF (2.4.5.4).

Estas medidas somar-se-iam às medidas de reestruturação que tinham sido previstas no âmbito do plano de médio prazo <sup>(18)</sup> (a seguir designado por «PMP») inicial de 2012.

**2.4.5.1. Reduções suplementares dos investimentos do grupo PSA**

- (69) Preveem-se reduções suplementares (em relação ao PMP inicial de 2012) de CAPEX num montante de 300 milhões de euros em 2013 e de 500 milhões de euros por ano em 2014 e 2015. O plano para 2013-2015 (CAPEX e I&D) foi, deste modo, reduzido de 9,9 mil milhões de euros para 8,6 mil milhões de euros, ou seja, um decréscimo de 13 % entre os dois planos. Esse montante decresceu 27 % em relação à média de 2011-2012.

<sup>(18)</sup> O plano de médio prazo é o documento utilizado pela direção financeira do grupo PSA para apresentar as previsões dos resultados do grupo para os anos seguintes.

- (70) Os investimentos do PSA sofreriam assim uma redução de 3,3 mil milhões de euros por ano para 2,86 mil milhões de euros por ano em média. Esta redução de 1,3 mil milhões de euros incidirá preponderantemente (mais de 80 %) sobre a atividade automóvel do grupo na Europa.
- (71) Segundo as autoridades francesas, a redução de CAPEX diminuiria significativamente a capacidade do grupo PSA para ser uma força competitiva no mercado. A redução adicional de determinados investimentos em I&D e de CAPEX também implicaria outras importantes consequências negativas para o PSA. Designadamente, o grupo PSA ficaria consideravelmente penalizado na sua capacidade para:
- Responder às expectativas de algumas categorias de clientes, que dão particular importância ao efeito de gama e às tecnologias cuja utilização será abandonada pelo grupo PSA;
  - Reagir à evolução dos concorrentes;
  - Industrializar ele próprio determinadas tecnologias atrativas, que terá de comprar aos concorrentes em detrimento das suas margens;
  - Beneficiar de alguns incentivos fiscais, como os relativos ao CO<sub>2</sub>, etc.
- (72) Essa redução traduzir-se-ia nomeadamente por:
- a paragem da produção do modelo Citroën C6 em 31 de dezembro de 2012 e a não renovação do modelo Peugeot 607 (segmento E) (a);
  - a antecipação em dois anos, a partir de 2015, da suspensão da produção dos veículos Bipper/Nemo e a não renovação desses veículos (segmento B LCV) (b);
  - o abandono dos veículos com motores a gásóleo de mais de 2 litros (segmento D) (c).
- a) **A paragem da produção dos modelos Citroën 6 — Peugeot 607**
- (73) Esta medida compensatória compreenderia dois aspetos relativos ao segmento E no seu conjunto:
- a paragem de produção do Citroën C6, inicialmente prevista para 2016, a partir de 2013; e
  - a não renovação dos Citroën C6/Peugeot 607.
- (74) Quanto ao primeiro aspeto, tomado isoladamente, o grupo PSA estima o seu impacto em 3 000 veículos (ou seja, 1 000 veículos por ano), o que equivale a uma perda de volume de negócios na ordem de 90 milhões de euros num período de três anos. O C6 faz parte do segmento E, que é um segmento «topo de gama». De acordo com as estimativas internas do grupo PSA, esse segmento representaria 5,7 % do mercado automóvel europeu em 2013.
- (75) No entender das autoridades francesas, a não renovação do topo de gama do grupo levaria a uma redução significativa da cobertura do mercado. Com base no último modelo Peugeot (607), os volumes potenciais rondavam 20 000 veículos por ano, ou seja, uma perda de volume de negócios na ordem de 500 milhões de euros. Com base no último modelo Peugeot (607), os volumes potenciais rondavam 7 000 veículos por ano, ou seja, uma perda de volume de negócios na ordem de 200 milhões de euros.
- (76) O compromisso de não renovação dos modelos Citroën C6/Peugeot 607 refere-se ao período de 2016-2018. O grupo PSA calcula as consequências dessa vertente da medida em 40 500 veículos, ou seja, um volume de negócios de 1,05 mil milhões de euros. Além disso, a não renovação desses modelos permitiria que o PSA renunciasse aos investimentos conexos a partir de 2013 (uma vez que, em regra, são necessários três anos para desenvolver um novo veículo).
- (77) De acordo com as autoridades francesas, essa medida compensatória teria como efeito indireto um impacto negativo importante na imagem de marca do grupo PSA. Essa ausência de modelos no segmento E (e/ou de veículos com motores bastante potentes) impedi-lo-ia, por exemplo, de responder a certos convites à apresentação de propostas. Além disso, esta saída do grupo PSA do segmento E implicaria igualmente uma diminuição da frequência da rede do grupo PSA pelos particulares interessados nas ofertas topo de gama, o que prejudicaria a subida de gama das marcas do grupo, incluindo no segmento B (linha DS). O grupo PSA estima esse impacto negativo nos convites à apresentação de propostas de frotas em 2 000 veículos por ano, o que representaria uma perda de volume de negócios anual de 30 milhões de euros, ou seja, no total 180 milhões de euros para 12 000 veículos.

- (78) Em termos globais, o grupo PSA estima as consequências dessa medida compensatória numa perda de volume de negócios no valor de 1,32 mil milhões de euros.

**b) A suspensão e não renovação do modelo Bipper/Nemo**

- (79) O Bipper/Nemo é um veículo utilitário comercializado sob duas denominações diferentes. A medida proposta divide-se em dois aspetos:
- A renúncia à renovação (isto é, ao lançamento de uma nova geração) dos veículos Bipper/Nemo a partir de 2017, cujo impacto em termos de volume de negócios é estimado pelo PSA em mil milhões de euros, e
  - A antecipação para 2015 da suspensão dos atuais veículos Bipper/Nemo, inicialmente prevista para 2017, cujo impacto em termos de volume de negócios é estimado em 560 milhões de euros.
- (80) Em 2012, o PSA vendeu 35 650 Bipper/Nemo (16 678 Bipper em versão veículo particular (a seguir designado por «VP») e veículo utilitário («VU») e 18 972 Nemo (VP e VU) para um volume de negócios unitário médio de 8 950 EUR, ou seja, um volume de negócios total de 319 milhões de euros por ano.
- (81) Os modelos Bipper/Nemo VU fazem parte do segmento B LCV <sup>(19)</sup>: em 2012, este segmento representava 3,7 % do mercado de VUL europeu. O PSA detinha uma quota de 49 % neste mercado. Em 2012, o grupo PSA comercializou 26 674 VU Nemo/Bipper para um mercado de 54 514 unidades. Em 2012, o grupo PSA vendeu 8 976 versões de VP (o que representa uma quota de mercado de 10 %).
- (82) Segundo as autoridades francesas, a comercialização desses veículos não teria gerado benefícios líquidos em relação à duração da vida do veículo, principalmente pelo facto de os modelos em início de vida não serem imediatamente rentáveis. Esses veículos só se tornariam, por conseguinte, rentáveis após a primeira geração.
- (83) O grupo PSA estima as consequências dessa medida compensatória numa perda de volume de negócios no valor de 1,56 mil milhões de euros.

**c) Veículos com motores a gasóleo superiores a 2 litros**

- (84) Esta proposta de medida compensatória visa renunciar à produção de veículos com motores de mais de 2 litros no horizonte da norma EURO 6. As autoridades francesas alegam que o grupo PSA dispõe dos meios industriais necessários para produzir tais motores, nomeadamente a versão EURO 6 do motor DW12. Ao contrário dos seus concorrentes, não dispõe de motores a gasolina superiores a 2 litros (os seus motores a gasolina estão limitados a 1,6 litros turbo). Esta medida afetaria assim, muito em especial, o segmento D.
- (85) As vendas de veículos particulares do grupo PSA no segmento D equivaleram a 1 % do mercado europeu em 2012 (ou seja, 150 000 veículos). O número de veículos particulares do grupo PSA equipados com motores superiores a 2 litros atingiu, no máximo, 30 000 veículos nos melhores anos. O grupo PSA utilizou nas suas estimativas do impacto da medida o número de 10 000 veículos por ano, o qual representa cerca de 20 % do segmento D.
- (86) Com base nos dados históricos de 2011 e 2012 de matrículas de veículos VP a gasóleo com motores superiores a 2 litros, o PSA estima que o desenvolvimento de uma oferta de VP híbrido *plug-in* a gasóleo teria aumentado o seu número de veículos com motores de cilindrada superior a 2 litros (ou potência equivalente) para 30 000-40 000 unidades. As autoridades francesas afirmam que essa medida representaria 10 000 viaturas por ano, ou seja, uma perda de volume de negócios anual de 200 milhões de euros.

**2.4.5.2. Renúncia a capacidades da fábrica de Sevelnord em benefício de um concorrente**

- (87) No termo desta medida, o grupo PSA renunciaria a capacidades da fábrica de Sevelnord em benefício da Toyota. A unidade de Sevelnord foi criada em 1988 no âmbito da expansão das atividades da Société Européenne de Véhicules Légers («Sevel»), controlada em conjunto («*joint-venture*», a seguir designada por «JV») com o grupo Fiat. Em 2011, essa fábrica empregava 2 700 trabalhadores e produzia em média 420 veículos por dia (Peugeot 807, Citroën C8, Peugeot Expert, Citroën Jumpy, Fiat Scudo). No total, produziu 94 843 veículos nesse ano.

<sup>(19)</sup> Acrónimo de «*Light Commercial Vehicles*» em inglês. A versão francesa é «VUL», para «veículo utilitário ligeiro».

- (88) Quando a Fiat quis retirar-se da parceria com o grupo PSA em relação à unidade de Sevelnord, o PSA assinou com a Toyota um acordo de cooperação, segundo o qual o grupo PSA construiria veículos utilitários ligeiros que a Toyota comercializaria na Europa com a sua própria marca. A Toyota poderia assim criar uma clientela importante e com menores custos.
- (89) Por força desse acordo, numa primeira fase (a partir do segundo trimestre de 2013), o grupo PSA fornecerá veículos utilitários ligeiros saídos das suas atuais gamas Peugeot Expert e Citroën Jumpy (oferta «G9»). Seguidamente, o acordo também prevê uma colaboração relativa à próxima geração de veículos que devem ser produzidos pelo grupo PSA (oferta «K0»).
- (90) Segundo as autoridades francesas, o grupo PSA estima que, sem o acordo com a Toyota, teria podido assegurar sozinho a viabilização da sua atividade no domínio dos veículos utilitários ligeiros. O contrato com a Toyota não teria sido, por conseguinte, necessário para assegurar a manutenção da atividade nessa unidade.
- (91) As autoridades francesas especificam que essa medida contribui para limitar a presença do grupo PSA no mercado, em benefício direto dos seus concorrentes, na medida em que:
- O grupo PSA renunciaria a quase 30 % da capacidade de produção da unidade Sevelnord em benefício da Toyota;
  - Esse acordo permitiria que um concorrente importante, a Toyota, entrasse num mercado em que essa empresa não estava até então presente e alargasse a sua gama em matéria de veículos utilitários;
  - Esse acordo confere uma vantagem concorrencial direta e segura à Toyota, na medida em que lhe permite captar uma parte importante da margem dos veículos visados pelo acordo, bem como recrutar e fidelizar clientes num mercado onde está ausente;
  - Esta medida visa um dos mercados em que o grupo PSA tem uma posição particularmente importante (21 % a nível europeu em 2011).
- (92) Em termos de volume de negócios, estima-se que esta medida terá um impacto de 443 milhões de euros.

#### 2.4.5.3. *Retirada do desenvolvimento e da produção da tecnologia híbrida plug-in*

- (93) O grupo PSA reduziria a sua presença no mercado pondo termo ao acordo celebrado em 25 de outubro de 2011 com a BMW a respeito da criação de uma JV consagrada ao desenvolvimento e produção de uma tecnologia dedicada aos veículos híbridos e elétricos.
- (94) A JV desenvolvia e fabricava todos os componentes elétricos indispensáveis a um grupo motopropulsor elétrico. O grupo PSA e a BMW investiram mais de 100 milhões de euros neste projeto que, no final de 2011, empregava 400 colaboradores no centro de I&D de Munique. O fim dessa JV teria como consequência a retirada do grupo PSA do segmento dos veículos híbridos designados por «*plug-in*» através da rescisão do acordo de empresa comum com a BMW (segmento C).
- (95) No entender das autoridades francesas, ao pôr fim à JV, o grupo PSA retirar-se-ia definitivamente de um segmento considerado lucrativo e ficaria impedido de aceder a cerca de 6 % do mercado no horizonte de 2016. O PSA perderia ainda um acordo que o valoriza em termos de imagem de marca, associado ao seu estatuto de parceiro da BMW.
- (96) A retirada do grupo PSA da JV com a BMW teria dois impactos:
- Em primeiro lugar, o anúncio do abandono da tecnologia híbrida *plug-in* prejudicaria a imagem do grupo nesse segmento e, por conseguinte, afetaria desde 2013 as vendas de híbridos a gasóleo do grupo PSA. O PSA estima esse impacto (com base em 10 % dos volumes) em 3 000 veículos por ano, ou seja, uma perda de volume de negócios anual no valor de 60 milhões de euros;
  - Em segundo lugar, a paragem do desenvolvimento da tecnologia híbrida *plug-in*, cujo lançamento estava previsto para 2016, levaria a uma diminuição de 20 000 veículos em média durante três anos, ou seja, uma perda de volume de negócios no valor de 400 milhões de euros por ano em média.
- (97) No total, o grupo PSA avalia o impacto dessa medida em 1,56 mil milhões de euros de volume de negócios.

#### 2.4.5.4. *Compromisso de uma taxa de penetração máxima para o BPF*

- (98) As autoridades francesas preveem assumir um compromisso relativo à taxa de penetração <sup>(20)</sup> máxima. Segundo as autoridades francesas, essa taxa teria aumentado muito claramente nestes últimos anos, tanto no BPF como nos seus concorrentes, passando nomeadamente, no caso do BPF, de 27,5 % em 2009 para 29,8 % em 2012; e no caso do RCI Banque SA <sup>(21)</sup>, de 30,0 % para 35,0 % durante o mesmo período, como mostra o quadro 7 abaixo.
- (99) As autoridades francesas tencionam assumir esse compromisso, nomeadamente porque consideram que o controlo da taxa de penetração é simples e pode ser acompanhado a partir de fontes públicas.
- (100) O compromisso previsto articular-se-ia de forma diferente no ano de 2013, por um lado, e nos anos de 2014 e 2015, por outro. Quanto ao ano 2013, seria proposto que não se ultrapassasse, em cada um dos países europeus (no perímetro G10 <sup>(22)</sup>) em que o BPF opera, a taxa H2 2012 acrescida de um nível de flexibilidade de +1 ponto de penetração.
- (101) Em relação aos períodos seguintes, as autoridades francesas consideram que a rápida evolução do setor exige que se preveja como irá o compromisso do BPF variar em função da mesma. Propõe-se, por isso, que se avalie a taxa de penetração realizada pelo BPF no ano «n-1» fixando uma taxa máxima de penetração para o ano «n» tendo em conta as variações no ano «n-1» dessa taxa nos concorrentes europeus do BPF. Isto permitiria evitar que o BPF ficasse desligado das tendências inerentes ao seu ambiente concorrencial.
- (102) Deste modo, a partir de 31 de dezembro de 2013, o compromisso de taxa de penetração máxima no perímetro G10 do BPF para um ano «n» seria igual à taxa do BPF realizada nesse mesmo perímetro para o ano «n-1» ajustada com a variação da taxa de penetração dos valores comparáveis para o ano «n-1», precisando-se que esse ajustamento não poderia ter o efeito de reduzir a taxa de penetração do BPF abaixo de um nível mínimo. Os comparáveis aqui propostos seriam o segmento «Europa Ocidental» do RCI Banque SA e o segmento «Europa» dos Volkswagen Financial Services (VWFS). Para se precaver de evoluções erráticas nos concorrentes e de ter em conta uma taxa de penetração do BPF atualmente inferior à dos seus concorrentes, seria todavia fixado um nível de penetração mínimo para a taxa de penetração máxima de 32,4 %, correspondente à taxa de penetração observada para o G10 no segundo semestre de 2012.

Quadro 7

#### Taxa de penetração do BPF por país e grandes zonas geográficas para os veículos novos (em %)

	Taxa máxima H2 2012	Nível de flexibilidade	Taxa máxima proposta
Alemanha	[...]	+ 1,0	[...]
Áustria	[...]	+ 1,0	[...]
Bélgica	[...]	+ 1,0	[...]
Itália	[...]	+ 1,0	[...]
Espanha	[...]	+ 1,0	[...]
Países Baixos	[...]	+ 1,0	[...]
Portugal	[...]	+ 1,0	[...]
Suíça	[...]	+ 1,0	[...]
França	[...]	+ 1,0	[...]
Grã-Bretanha	[...]	+ 1,0	[...]

<sup>(20)</sup> Trata-se do rácio calculado comparando as vendas de veículos financiadas por empréstimos do banco BPF com as vendas totais do grupo PSA.

<sup>(21)</sup> O RCI Banque SA é uma filial a 100 % da Renault SAS. O RCI Banque assegura o financiamento das vendas das marcas do Grupo Renault e do Grupo Nissan.

<sup>(22)</sup> Alemanha, Áustria, Bélgica, Itália, Espanha, Países Baixos, Portugal, Suíça, França e Grã-Bretanha

	Taxa máxima H2 2012	Nível de flexibilidade	Taxa máxima proposta
Agregado G5 <sup>(1)</sup>	33,3	+ 1,0	34,3
Agregado M5 <sup>(2)</sup>	27,3	+ 1,0	28,3
Agregado G10 <sup>(3)</sup>	32,4	+ 1,0	33,4

<sup>(1)</sup> O agregado G5 engloba os seguintes países: França, Alemanha, Itália, Espanha e Reino Unido.

<sup>(2)</sup> O agregado M5 engloba os seguintes países: Bélgica, Países Baixos, Suíça, Áustria e Portugal.

<sup>(3)</sup> O agregado G10 engloba os dez países que figuram neste Quadro.

#### 2.4.6. ESTIMATIVA DOS CUSTOS DA REESTRUTURAÇÃO E DO SEU FINANCIAMENTO

- (103) Os custos estimados da reestruturação elevam-se a 1 708,9 milhões de euros. Esses custos referem-se às seguintes medidas previstas: a paragem em 2014 das atividades de produção em Aulnay, que emprega 3 000 trabalhadores, a recentragem da produção na região parisiense em Poissy e a revitalização da unidade de Aulnay. Estes custos são estimados em [400-500] milhões de euros durante o período de 2012–2017. Os custos da adaptação do dispositivo industrial da unidade de Rennes, que levará a uma reafetação do pessoal de 1 400 postos de trabalho sobre um total de 5 600 trabalhadores, são estimados em [100-200] milhões de euros para o período de 2012–2017. A adaptação das estruturas do grupo PSA, por intermédio das GPEC 1 e 2 («Gestão Previsional do Emprego e das Competências») produzirá custos totais estimados em [500-600] milhões de euros para 2012 e 2013. Note-se que não existe sobreposição entre os planos GPEC 1 e 2 e os custos de reestruturação relativos a Aulnay e Rennes. Os custos relativos a outras medidas, em especial as reestruturações do comércio na Europa e a redução de pessoal da PCR (Peugeot Citroën Retail) correspondente à parte da rede de concessionários pertencente ao PSA, essencialmente na Europa do Sul, são estimados em [100-200] milhões de euros. Por último, os custos das atividades do PSA no âmbito do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» elevam-se a [300-400] milhões de euros.
- (104) Para financiar os custos da reestruturação, o grupo PSA executou, desde o início de 2012, um programa de alienações de ativos que lhe permitiu obter os seguintes recursos:
- Alienação da Gefco em dezembro de 2012: 878 milhões de euros <sup>(23)</sup>;
  - Alienação da Citer em fevereiro de 2012: 449 milhões de euros;
  - Alienação de ativos imobiliários (incluindo a sede social) durante o ano de 2012: 628,7 milhões de euros.
- (105) Segundo as autoridades francesas, o grupo PSA já libertou 1,956 mil milhões de euros de tesouraria disponível, que serão reinvestidos na reestruturação do grupo PSA, a fim de lhe permitir recuperar a viabilidade.
- (106) Em termos de liquidez, o *New Club Deal* disponibiliza 11,6 mil milhões de euros provenientes de bancos privados a fim de contribuir para o financiamento do grupo durante o período de reestruturação.

#### 2.5. O PLANO DE VIABILIZAÇÃO DO BPF

- (107) O plano apresentado pelas autoridades francesas contém projeções financeiras e um plano de financiamento do BPF até ao fim de 2015. De acordo com essas autoridades, o rendimento dos fundos próprios do BPF será de [5-10] % a partir de 2014 e de [10-20] % em 2016. Elas recordam que, em conformidade com a prática decisória da Comissão, o rendimento dos fundos próprios considerado aceitável para demonstrar a viabilidade de um banco é na ordem de 8 a 12 %.

##### 2.5.1. PLANO DE FINANCIAMENTO

- (108) O BPF prevê aumentar o seu financiamento bancário a longo prazo de [0-5] mil milhões de euros no final de 2012 para [5-10] mil milhões de euros no final de 2015. O banco também lançou um produto para depositantes particulares, devendo o financiamento proveniente deste produto ascender a [800-900] milhões de euros em 2015 segundo as projeções financeiras (em comparação com zero no final de 2012). O financiamento obtido pela titularização e pelas emissões EMTN diminuiria durante o mesmo período.

<sup>(23)</sup> Alienação líquida de custos de 797 milhões de EUR, a que se soma um dividendo excepcional de 100 milhões de EUR, e da qual se deduzem 19 milhões de EUR correspondentes à anulação da margem bruta de autofinanciamento.

## Quadro 8

## Situação de tesouraria do BPF no horizonte da reestruturação

[...]

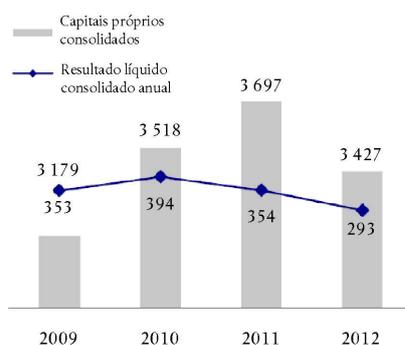
- (109) Prevê-se que o balanço total do banco e, por conseguinte, a necessidade de financiamento aumente progressivamente durante o período de projeção, de 27 186 milhões de euros no final de 2012 para > 28 000] milhões de euros no final de 2015.

## 2.5.2. RENDIBILIDADE E SOLVÊNCIA

- (110) O BPF era rendível no passado, como mostra o Gráfico 1 – Historial de rendibilidade do BPF abaixo. No final de 2012, o nível de capitalização medido pelo rácio «Core Tier 1» <sup>(24)</sup> elevava-se a 13 %.

Gráfico 1

## Historial de rendibilidade do BPF

CAPITAIS PRÓPRIOS E RESULTADO LÍQUIDO  
EM 31 DE DEZEMBRO DE 2012 (em milhões de euros)

- (111) O banco prevê continuar a obter lucro durante o período de reestruturação do grupo, como mostra o quadro 8 abaixo.

## Quadro 9

## Previsões de rendibilidade do BPF

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Rendibilidade do capital próprio (RoE)	8,0	[4-6]%	[6-8]	[8-10]	[10-12]	[10-12]

- (112) De acordo com as informações apresentadas, uma paragem da atividade do BPF não implicaria qualquer prejuízo para os credores. Uma gestão liquidatária permitiria preservar, num prazo de três anos, um saldo de liquidez que iria de [1 -3] mil milhões a [2-4] mil milhões de euros num cenário de stresse, de acordo com o nível de stresse aplicado.
- (113) Os ativos do BPF têm uma maturidade muito curta e, em média, uma maturidade mais curta do que o passivo.
- (114) O custo do risco do banco aumentou de [...]em 2011 para [...]em 2012. Os montantes de empréstimos de cobrança duvidosa aumentaram progressivamente de 3 % no final de 2008 para 4,2 % no final de 2012.

<sup>(24)</sup> O *core tier one* é um rácio de solvência que permite avaliar a solvência dos bancos. Este rácio relaciona os fundos próprios com os ativos detidos (ponderados em função dos riscos).

## 2.5.3. TAXA DE PENETRAÇÃO

- (115) As autoridades francesas alegam que, com uma taxa de penetração nas vendas de veículos automóveis do grupo PSA na ordem de 29,8 % (em 2012), o BPF financia grande parte da procura dos veículos produzidos pelo grupo PSA e contribui de forma determinante para o financiamento da sua atividade comercial, e do conjunto do setor automóvel, com as redes de concessionários e os clientes.
- (116) As mesmas autoridades afirmam que o plano previsional coloca a hipótese de que a taxa de penetração mantenha uma ligeira progressão relativamente à registada em 2011, e isto até 2017. Uma tal evolução baseia-se em diversos fatores:
- A retirada parcial e progressiva dos bancos tradicionais desse setor, no contexto de uma gestão seletiva dos seus balanços devido a restrições de financiamento e de capital, que estão nomeadamente associadas à entrada em vigor das regras de Basileia III;
  - A evolução das necessidades de financiamento dos consumidores num contexto de forte contração do poder de compra na Europa;
  - O nível das taxas de juro, historicamente baixo neste momento, que incitaria ao recurso a empréstimos para o financiamento da compra de veículos automóveis, e, finalmente,
  - A tendência de o veículo automóvel se tornar um bem de consumo corrente, próximo de uma «commodity», o que seria consentâneo com o desenvolvimento do financiamento por contração de empréstimo e do pagamento em prestações mensais.
- (117) A evolução da taxa de penetração do BPF por zona geográfica e por segmento (B, C, D, H e VU) é ilustrada no quadro 9 abaixo (AP significa «Automóvel Peugeot» e AC significa «Automóvel Citroën»)

Quadro 10

**Taxa de penetração do BPF por zona geográfica, por segmento de veículos e por marca (em %)**

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
<b>França</b>						
Segmento B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segmento C						
Segmento D						
Segmento H						
VU						
<b>Total</b>						
<b>Grã-Bretanha</b>						
Segmento B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segmento C						

%	AP			AC		
	2010	2011	2012	2010	2011	2012
Segmento D						
Segmento H						
VU						
<b>Total</b>						
<b>Alemanha</b>						
Segmento B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segmento C						
Segmento D						
Segmento H						
VU						
<b>Total</b>						
<b>Itália</b>						
Segmento B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segmento C						
Segmento D						
Segmento H						
VU						
<b>Total</b>						
<b>Espanha</b>						
Segmento B	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Segmento C						
Segmento D						
Segmento H						
VU						
<b>Total</b>						
<b>Total G5</b>						
Segmento B	[28-33]	[31,6-36,6]	[33,1-38,1]	[26,5-31,5]	[29-34]	[34,4-39,4]
Segmento C	[20,4-25,4]	[21,6-26,6]	[22,7-27,7]	[18,9-23,9]	[25,5-30,5]	[29,1-34,1]

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

#### 2.5.4. DEPENDÊNCIA DO GRUPO

- (118) Segundo as autoridades francesas, a notação do BPF está correlacionada com a do PSA, como indica uma estreita correlação dos rendimentos das obrigações do grupo e do banco.
- (119) As agências de notação estabeleceram, nos seus relatórios, a ligação entre a notação do PSA e a do BPF, fixando uma disparidade máxima de dois níveis entre a notação do grupo e a do banco cativo <sup>(25)</sup>. Em 14 de fevereiro de 2013, a notação do BPF foi diminuída para «*non investment grade*».

#### 2.6. A DENÚNCIA

- (120) O autor da denúncia anónima considera que a garantia concedida pelo Estado francês vai permitir que o BPF proponha aos concessionários e aos clientes do PSA condições de crédito mais interessantes do que os bancos cativos dos construtores de automóveis concorrentes conseguem oferecer.

### 3. RAZÕES QUE LEVARAM AO INÍCIO DO PROCEDIMENTO

- (121) Na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão manifestou dúvidas pelos motivos que se seguem:

#### 3.1. PLANO DE VIABILIZAÇÃO DO BPF

- (122) No que respeita ao plano de viabilização do BPF, que deve ser analisado à luz da Comunicação sobre os bancos, a Comissão manifestou dúvidas relativamente às incertezas existentes sobre a viabilidade do grupo PSA no seu conjunto.

#### 3.2. PLANO DE REESTRUTURAÇÃO DO GRUPO PSA

- (123) No que respeita ao plano de reestruturação do grupo industrial, que deve ser analisado à luz das supracitadas Orientações «emergência e reestruturação», a Comissão considerou que existiam dúvidas sobre os seguintes elementos:

##### 3.2.1. DÚVIDAS SOBRE O REGRESSO À VIABILIDADE

- (124) A Comissão quis recolher os comentários de terceiros sobre:
- a) As hipóteses consideradas quanto à evolução do mercado automóvel na Europa e no resto do mundo, nomeadamente sobre a natureza suficientemente conservadora dessas hipóteses.

<sup>(25)</sup> Esta disparidade é atualmente de três *notches* para a Moody's, devido ao benefício da garantia para o BPF.

- b) As medidas de reestruturação propostas com vista a assegurar a restauração da viabilidade do grupo PSA.
- c) A contribuição do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» para o regresso à viabilidade e, nomeadamente, sobre a coerência desse investimento em I&D, com vista ao lançamento de um programa de investigação no domínio da «*mild-hybridation*», atendendo ao abandono, concomitantemente anunciado, de uma tecnologia «*hybride plug-in*» alegadamente dominada pelo grupo.

### 3.2.2. DÚVIDAS SOBRE AS MEDIDAS COMPENSATÓRIAS

- (125) A Comissão quis recolher os comentários de terceiros sobre a qualificação, na aceção das já referidas orientações «emergência e reestruturação», das medidas compensatórias propostas, a sua quantificação e a sua adequação relativamente aos riscos de distorção da concorrência criados pelos auxílios.

## 4. OBSERVAÇÕES DA FRANÇA SOBRE A DECISÃO DE DAR INÍCIO AO PROCEDIMENTO

### 4.1. SOBRE O MONTANTE DO AUXÍLIO

- (126) As autoridades francesas consideram que o montante do auxílio não pode corresponder ao montante nominal da garantia, que as emissões do BPF serão necessariamente realizadas com um prémio de liquidez e de risco variável, sem dúvida superior aos 24 pontos de base constatados aquando da emissão realizada graças ao auxílio de emergência e que o período de referência para a contabilização dos rendimentos históricos do BPF deveria ser de três meses.
- (127) No entender das autoridades francesas, as duas condições cumulativas que permitem considerar que o montante do auxílio é tão elevado quanto o montante coberto pela garantia, ou seja, uma probabilidade particularmente elevada de o devedor não poder reembolsar o empréstimo coberto pela garantia e a existência de circunstâncias excecionais, não estariam preenchidas neste caso. Consequentemente, o montante do auxílio incluído na garantia estatal corresponderia à diferença entre o custo total do financiamento resultante da garantia e a própria garantia, e o custo total do financiamento que a empresa teria pago sem a garantia.
- (128) Ainda segundo as autoridades francesas, a hipótese de um custo adicional para o BPF na ordem dos 40 pontos de base seria fundamentada. Com efeito, as emissões realizadas pelo BPF em 25 de março de 2013 teriam beneficiado de circunstâncias de mercado particularmente favoráveis. Os *spreads* em relação à OET registados no momento dessa emissão (24 pontos de base) estariam situados em níveis historicamente baixos. As autoridades francesas consideram, por exemplo, que os investidores deveriam exigir, normalmente, uma remuneração superior para um banco cativo do setor automóvel do que para organismos públicos como a UNEDIC<sup>(26)</sup> ou a CADES<sup>(27)</sup>, tanto mais que teriam linhas de crédito disponíveis para subscrever esse tipo de operações CADES ou UNEDIC e que não as teriam necessariamente para uma operação com o BPF.
- (129) Por último, o período de referência considerado pelas autoridades francesas (que se estende de 12 de julho a 16 de outubro de 2012) refletiria melhor a realidade dos rendimentos das obrigações do BPF nos mercados, tendo em conta as dificuldades do grupo PSA e não o anúncio da garantia do Estado.

### 4.2. SOBRE A VIABILIDADE DO BPF

- (130) As autoridades francesas tomam nota da posição da Comissão de que o BPF não tem problemas de solvência nem de rentabilidade, e que o seu problema de liquidez resultaria unicamente da sua ligação ao grupo PSA.
- (131) Todavia, desejam fazer as seguintes observações:
- a) No entender das autoridades francesas, o aumento do balanço do BPF permaneceria moderado, em sintonia com as perspetivas de inflação. Esse aumento resultaria da degradação das condições macroeconómicas e do recurso mais frequente dos consumidores ao crédito para financiar a aquisição de veículos.
  - b) Em resposta ao argumento da Comissão de que seria conveniente evitar que o BPF financie empréstimos de má qualidade para aumentar artificialmente o volume de negócios do grupo PSA, as autoridades francesas recordam que:

<sup>(26)</sup> Union nationale interprofessionnelle pour l'emploi dans l'industrie et le commerce

<sup>(27)</sup> Caisse d'amortissement de la dette sociale

- O único objetivo da medida compensatória referente ao BPF é reduzir a intensidade concorrencial do seu comportamento e limitar a sua quota de mercado.
- A taxa de «*non performing loans*», de aproximadamente 4 %, pouco evoluiu nos três últimos anos.
- O BPF definiu a sua política de risco de forma independente e sob a vigilância do supervisor prudencial.

Uma vez que a taxa de crédito malparado é atentamente acompanhada pelas agências de notação e pelo comité de auditoria do BPF, as autoridades francesas consideram que seria impossível qualquer alteração da política de risco do banco.

#### 4.3. SOBRE A RESTAURAÇÃO DA VIABILIDADE DO GRUPO PSA

##### 4.3.1. SOBRE AS HIPÓTESES DE EVOLUÇÃO DO MERCADO CONSIDERADAS

- (132) Em primeiro lugar, as autoridades francesas consideram que as previsões do grupo PSA não seriam desmentidas nem pela evolução do mercado no primeiro trimestre de 2013, nem pela suposta diferença entre os resultados previstos para o ano de 2012 e aqueles que foram efetivamente obtidos nesse mesmo ano.
- (133) Segundo essas autoridades, a contínua diminuição das vendas em 2013 teria sido prevista pelo grupo PSA, que estimaria, tal como o instituto *IHS Global Insight*, que a redução do mercado seria *in fine* de 4 % entre 2012 e 2013.
- (134) As autoridades francesas apresentaram projeções financeiras atualizadas, baseadas em hipóteses menos otimistas que as projeções descritas nos considerandos 54 a 58 da decisão de dar início ao procedimento. A orientação estratégica descrita nos mesmos considerandos da referida decisão não sofreu qualquer alteração.
- (135) As alterações introduzidas nas projeções resultam da atualização das previsões da evolução do mercado «Europa 30» efetuadas pelo instituto *IHS Global Insight* e refletem-se no volume de negócios do setor automóvel, menos elevado durante o período abrangido pela previsão.
- (136) O cenário «desfavorável», em que as vendas do grupo PSA sofreriam uma contração (em relação ao cenário intermédio) de 100 000 veículos suplementares por ano na Europa a partir de 2013 também foi atualizado.

#### Quadro 11

##### Dimensão do mercado europeu segundo as previsões do *IHS Global Insight* e quota de mercado do PSA

	2013	2014	2015	2016	2017
Dimensão do mercado europeu (Europa 30), prevista pelo <i>IHS Global Insight</i> em abril de 2013 (em milhares de veículos)	13 497	13 926	14 768	15 371	15 991
Quota do mercado europeu detida pelo PSA (em %)	[10-14]%	[10-14]%	[10-14]%	[9-13]%	[9-13]%

Quadro 12

**Volume de negócios previsional do grupo PSA (em milhões de euros)**

	2013	2014	2015	2016	2017
Cenário intermédio na decisão de dar início ao procedimento	[55 000- -60 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]	[65 000- -70 000]
Cenário intermédio atualizado	[55 000- -60 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]	[59 000- -64 000]	[60 000- -65 000]
Cenário desfavorável atualizado (diferença de - 100 000 veículos por ano)	[55 000- -60 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -65 000]	[60 000- -70 000]	[60 000- -65 000]

Quadro 13

**Volume de negócios previsional da divisão de veículos automóveis (em milhões de euros)**

	2013	2014	2015	2016	2017
Cenário intermédio na decisão de dar início ao procedimento	[40 000- -45 000]	[45 000- -50 000]	[45 000- -50 000]	[45 000- -50 000]	[45 000- -50 000]
Cenário intermédio atualizado	[40 000- -45 000]	[40 000- -45 000]	[45 000- -50 000]	[40 000- -45 000]	[40 000- -45 000]
Cenário desfavorável atualizado (diferença de -100 000 veículos por ano)	[35 000- -40 000]	[40 000- -45 000]	[40 000- -45 000]	[40 000- -45 000]	[40 000- -45 000]

- (137) Em termos de tesouraria, a atualização traduz-se na redução dos fluxos de tesouraria ligados à exploração, permanecendo os fluxos de tesouraria das atividades de investimento inalterados. Daí resulta um nível de dívida previsto [...] superior às previsões da decisão de dar início ao procedimento, o nível de dívida previsto no caso intermédio é superior ao nível anteriormente apresentado no caso desfavorável.
- (138) O PSA também apresentou projeções da dívida líquida num cenário sujeito a maior stresse, no qual as vendas do grupo PSA sofreriam uma contração (em relação ao cenário intermédio) de 200 000 veículos adicionais por ano na Europa a partir de 2013. Os níveis de dívida nos diversos cenários são apresentados no quadro 14 abaixo. De acordo com os dados quantitativos fornecidos pelo PSA, um fator de stresse de 100 000 veículos aumenta a dívida [...] líquida em [200-400] milhões de euros por ano.

Quadro 14

**Nível de dívida [...] líquida (em milhões de euros)**

	2013	2014	2015	2016	2017
Cenário intermédio na decisão de dar início ao procedimento	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cenário intermédio atualizado	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

	2013	2014	2015	2016	2017
Cenário desfavorável atualizado (diferença de - 100 000 veículos por ano)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cenário com mais stresse atualizado (diferença de - 200 000 veículos por ano)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (139) Além disso, as autoridades francesas consideram que o elemento pertinente a considerar para fundamentar as hipóteses de regresso à viabilidade a longo prazo do grupo PSA não seria o seu volume de negócios, mas sim o seu resultado de exploração corrente. No conselho de supervisão de 6 de novembro de 2012, a perda registada neste resultado foi avaliada em [1 000-2 000] milhões de euros, e o resultado finalmente realizado representou uma perda de 1 504 milhões de euros (ou seja, uma diferença inferior a [0-3] %).
- (140) As autoridades francesas consideram igualmente que as perspetivas de evolução do mercado em que o grupo PSA se baseia seriam particularmente prudentes, enquanto os valores fornecidos pelos analistas em que o raciocínio da Comissão se baseou seriam parcelares e contestáveis.
- (141) Com efeito, todos os intervenientes estimariam que o mercado tinha batido no fundo e que doravante só poderia voltar a subir. De um modo geral, as últimas análises <sup>(28)</sup> salientariam uma melhoria das condições macroeconómicas na Europa nos próximos anos. No entender das autoridades francesas, essa melhoria deveria repercutir-se necessariamente no setor automóvel.
- (142) Por último, as autoridades francesas consideram que a Comissão teria efetuado uma seleção não representativa das notações dos analistas financeiros, rejeitando aquelas que se aproximavam das previsões fornecidas pelo grupo PSA. Em qualquer caso, as autoridades francesas contestariam a utilização de análises financeiras para avaliar um plano de reestruturação a médio prazo. Essas autoridades consideram, com efeito, que os analistas financeiros fariam trabalho de consultoria em relação à compra ou venda de títulos, em função de um determinado objetivo orientador. Não se concentrariam principalmente nos volumes de vendas previstos, nem nas estimativas do volume de negócios. Estas apreciações estariam, por isso, muito frequentemente desligadas dos fundamentos económicos subjacentes.
- (143) Por conseguinte, as autoridades francesas consideram que, para executar o plano de reestruturação, poderiam basear-se legitimamente nas previsões do instituto *IHS Global Insight*, às quais se aplicaria um fator de stresse, e não ter em conta as hipóteses dos analistas financeiros.
- (144) Finalmente, as autoridades francesas sublinham que o setor privado acreditaria no regresso do grupo PSA à viabilidade. Esta crença manifestar-se-ia em primeiro lugar pelo reforço da aliança entre o PSA e a GM através da assinatura, em 20 de dezembro de 2012, de acordos definitivos sobre três projetos de veículos e a criação de uma empresa comum para as compras. Além disso, os financiamentos bancários obtidos pelo BPF, num montante de 11,6 mil milhões de euros, constituiriam uma prova da confiança do mercado na perspetiva de uma melhoria. Por fim, as recentes operações de titularização levadas a cabo pelo BPF demonstrariam que não existe aversão do mercado ao risco apresentado pela atividade automóvel.

#### 4.3.2. SOBRE AS TAXAS DE UTILIZAÇÃO DAS CAPACIDADES DO GRUPO PSA E A DIVERSIFICAÇÃO DAS SUAS VENDAS

- (145) As autoridades francesas consideram infundada a dúvida da Comissão a respeito das taxas de utilização, pois não teria em conta o encerramento da unidade de Aulnay, o qual permitiria colmatar, na sua opinião, o défice de competitividade do grupo PSA no segmento B. Na medida em que o grupo PSA sofre uma concorrência muito intensa nesse segmento, tal encerramento seria particularmente significativo para o seu regresso à viabilidade.

<sup>(28)</sup> Perspetivas da economia mundial, capítulos 1 e 2 de abril de 2013

- (146) As autoridades francesas consideram que o grupo PSA tomou todas as medidas necessárias para atingir o seu objetivo de realizar 50 % das vendas fora da Europa em 2015: abertura de uma terceira fábrica e de novas concessões na China, renovação da gama de veículos comercializados na América Latina, lançamento de dois modelos especificamente dedicados às vendas fora da Europa e, por último, no âmbito da aliança com a GM, desenvolvimento de uma plataforma conjunta para a comercialização dos veículos do segmento B na Europa e no resto do mundo, desenvolvimento em comum de uma nova geração de pequenos motores a gasolina económicos e de projetos de veículos na América Latina, na Rússia e noutros mercados em crescimento.

#### 4.3.3. SOBRE A CONTRIBUIÇÃO DO PROJETO «50CO<sub>2</sub>CARS» PARA A RESTAURAÇÃO DA VIABILIDADE DO GRUPO PSA

##### a) Sobre a coerência do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» com o plano de reestruturação do grupo PSA

- (147) As autoridades francesas salientam que os importantes esforços de I&D realizados no âmbito do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» tinham em vista o domínio de uma tecnologia que melhora o desempenho ambiental e energético dos veículos a gasóleo. Nesse contexto, este projeto de I&D contribuiria para a aplicação de uma estratégia de inversão da tendência negativa registada pelas vendas desses veículos.
- (148) Os veículos a gasóleo representam atualmente uma importante fonte de receitas para o grupo PSA: em 2012, [60-80] % dos veículos vendidos pelo PSA na Europa estavam equipados com este tipo de motores. O PSA dispõe de um equipamento industrial otimizado, de uma boa imagem de marca e de uma taxa de rentabilidade importante para esse tipo de veículos, melhor do que para os equipados com motores a gasolina. O contexto atual ser-lhe-ia, porém, desfavorável: degradação progressiva da imagem desses motores na Europa, evolução do quadro regulamentar e normativo (Euro VI) que poderá implicar um custo adicional relativo dos veículos com motores a gasóleo em comparação com os veículos com motores a gasolina e desfavorecer assim as vendas de veículos a gasóleo, tanto mais que a estratégia de adaptação às normas através do «downsizing»<sup>(29)</sup> até agora aplicada teria atingido os seus limites, e que certos Estados ou autarquias locais tencionariam adotar um quadro fiscal desfavorável ao gasóleo. O PSA estima que a redução da margem de lucro associada à substituição das vendas de veículos a gasóleo por vendas de veículos a gasolina no mercado europeu seria na ordem de [500-700] milhões de euros. Num contexto de diminuição do poder de compra das famílias, e face às crescentes preocupações ecológicas dos consumidores, o objetivo de manutenção da competitividade e da imagem de marca dos veículos com motores a gasóleo (em relação aos veículos com motores a gasolina) seria fundamental para o grupo PSA. O nível de preços dos atuais veículos híbridos a gasóleo não é compatível com uma difusão em massa, pelo que seriam necessários grandes investimentos em I&D para tornar essa tecnologia acessível a um maior número de pessoas. Além disso, ao restaurar a competitividade e a imagem do gasóleo enquanto carburante, o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» poderia, segundo as autoridades francesas, contribuir positivamente para o regresso à viabilidade, ao manter não só as vendas de veículos a gasóleo do grupo PSA, mas também as margens de lucro do construtor. Acresce que, se o plano de industrialização tivesse êxito, a tecnologia resultante do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» constituiria, num mercado emergente, um importante reservatório de crescimento até 2020. A oportunidade de tirar partido dos prováveis mercados para veículos com motores «mild-hybrid» a gasóleo após o plano de reestruturação permitiria consolidar o crescimento do volume de negócios graças a uma diversificação para um segmento lucrativo e que se insere no alvo preferencial do grupo (veículos de grandes séries).
- (149) Quanto à necessidade de investir, as autoridades francesas estabelecem uma diferença entre a redução dos investimentos proposta «a título de medida compensatória», que visa limitar a amplitude das distorções da concorrência associadas ao auxílio estatal, e a manutenção de investimentos de I&D de que a empresa necessita para «recuperar a viabilidade a longo prazo». As autoridades francesas salientam que, na sua prática decisória, a Comissão terá admitido por diversas vezes que o restabelecimento da viabilidade de uma empresa podia assentar no lançamento de novos produtos, a fim de assegurar o crescimento do volume de negócios<sup>(30)</sup>.
- (150) As autoridades explicam que, no âmbito do plano de reestruturação, a ausência de um auxílio estatal específico ao projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» constrangeria o PSA a adotar um projeto «contrafactual». Incapaz de ultrapassar sozinho todos os obstáculos tecnológicos e sem cooperação possível com os potenciais parceiros para realizar o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars», o grupo teria de limitar os seus investimentos «a mínima», para assegurar unicamente o cumprimento das evoluções regulamentares por parte dos seus motores a gasóleo. As autoridades francesas realçam a este respeito que a intervenção dos poderes públicos não se limitaria a uma participação financeira no grupo PSA para levar a bom termo o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars», mas permitiria, pelo contrário, congregar à sua volta um consórcio de parceiros (industriais, associações, laboratórios de investigação, etc.) cujos esforços coordenados seriam necessários para eliminar os obstáculos tecnológicos ao desenvolvimento de um veículo híbrido a gasóleo a baixo custo. Essas autoridades especificam que, muito provavelmente, a ausência de autorização do auxílio

<sup>(29)</sup> Trata-se de diminuir as emissões de CO<sub>2</sub> limitando a dimensão dos motores e prevendo uma sobrealimentação adaptada.

<sup>(30)</sup> Decisão da Comissão de 1 de dezembro 2004, processo C-504/03, Bull, considerando 51, Decisão da Comissão de 18 de fevereiro de 2004, processo C-28/02, *Bankgesellschaft Berlin AG*, considerando 236, Decisão de 3 de julho de 2001, processo C-33/98, *Babcock Wilcox España SA*, considerando 98.

estatal ao grupo PSA enquanto líder do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» poria em causa a execução deste projeto, não só para o PSA mas também para o conjunto dos seus parceiros. A estratégia contrafactual de substituição do gasóleo pela gasolina implicaria custos adicionais e a sua execução colocaria um risco industrial importante: renúncia a conhecimentos especializados no domínio do gasóleo, perdas de vendas durante o período de transição, captação de recursos para adaptar e redimensionar o aparelho produtivo do grupo para os motores a gasolina, recursos esses que além do mais seriam necessários para a restauração da viabilidade.

- (151) Em suma, as autoridades francesas consideram que o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» seria simultaneamente necessário para preservar a rentabilidade da principal atividade industrial do grupo PSA (os veículos com motores a gasóleo) e para sustentar definitivamente a restauração da viabilidade do grupo, dotando-o de fatores de crescimento após a reestruturação (nova gama de veículos inovadores e lucrativos). Esse investimento em I&D seria, portanto, totalmente coerente com os objetivos do plano de reestruturação.

**b) Sobre as dúvidas manifestadas pela Comissão na decisão de dar início ao procedimento**

- (152) As autoridades francesas concluem da decisão de dar início ao procedimento que a Comissão, partindo da constatação da alegada existência de um atraso do grupo PSA no domínio da I&D, considerava que o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» «só poderá ser necessário à restauração da viabilidade do grupo PSA na medida em que lhe permita recuperar o atraso acumulado em matéria de I&D relativamente aos seus concorrentes». As ditas autoridades contestam o próprio princípio de que parte essa análise.

a) Em primeiro lugar, as autoridades francesas reiteram que o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» é suscetível de contribuir para a restauração da viabilidade do grupo: recuperação da imagem ambiental dos veículos a gasóleo; nova dinâmica de consumo (conceito de veículos híbridos acessíveis ao maior número de pessoas); reserva de crescimento após o plano de reestruturação;

b) Em segundo lugar, a desvantagem estrutural em matéria de I&D, que foi apresentada na notificação como podendo explicar algumas dificuldades do grupo PSA, teria a ver com um atraso na normalização dos componentes, o qual diminuiria a produtividade dos esforços de I&D em relação aos dos seus concorrentes (efeito de escala). Ora, o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» permitiria precisamente corrigir essa desvantagem, na medida em que:

— em primeiro lugar, melhoraria a normalização de certos componentes automóveis e, em especial, do grupo motopropulsor.

— em segundo lugar, as condições de realização do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» aumentariam a produtividade dos esforços de I&D do grupo PSA, nomeadamente graças às sinergias geradas pela coordenação dos trabalhos com diversos parceiros, mas também pelo acompanhamento assegurado pelas autoridades públicas que concedem o auxílio.

c) Em terceiro lugar, e principalmente, as autoridades francesas criticam o caráter *juridicamente inovador* do critério alegadamente utilizado pela Comissão no considerando 169 da decisão de dar início ao procedimento, baseado na existência de um atraso acumulado pelo grupo PSA em matéria de I&D. Elas consideram que os argumentos até agora apresentados são suficientes para demonstrar a contribuição positiva do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» para a restauração da viabilidade do grupo PSA. Por conseguinte, abordam a questão de saber se tal critério estará preenchido neste caso a título meramente subsidiário:

*i) A existência de um atraso tecnológico relativamente às tecnologias de hibridação*

- (153) No entender das autoridades francesas, este critério da existência de um atraso acumulado em matéria de I&D encontra-se preenchido pelas três razões seguintes:

a) Em primeiro lugar, sustentam que os três módulos tecnológicos do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» incidem sobre domínios tecnológicos em que o grupo PSA teria acumulado um atraso:

— No caso dos veículos com motores a gasóleo, o atraso prende-se com as tecnologias de limitação do consumo dos motores. Ora o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» tem precisamente em vista esse domínio.

— Quanto às transmissões, o grupo PSA teria acumulado um atraso relativo às transmissões com dupla embraiagem, denominadas DCT («*dual clutch transmissions*»), nomeadamente devido a uma preferência tradicional pelas caixas de velocidades pilotadas ou robotizadas «CVMP», quando essa tecnologia provou ter menos sucesso comercial do que a sua rival. O projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» permitiria assim que a empresa colmatasse um duplo atraso em matéria de transmissões DCT e eDCT.

- No tocante aos sistemas de hibridação, o grupo PSA sofreria um atraso no domínio de uma tecnologia de hibridação acessível, suficientemente genérica para ser produzida em massa. Ora, construtores concorrentes, como a Toyota, a Honda ou a VAG <sup>(31)</sup> possuiriam (ou teriam dentro em breve acesso a) tecnologias de hibridação genéricas e, por conseguinte, mais adaptadas ao mercado de massa. A este propósito, as autoridades francesas validam a análise preliminar da Comissão (apresentada no considerando 187 da decisão de dar início ao procedimento), segundo a qual a atual tecnologia de micro-hibridação <sup>(32)</sup> Stop & Start seria insuficiente para atingir «a fronteira tecnológica em matéria de economias de CO<sub>2</sub>», a qual exigiria o domínio de uma tecnologia «mild-» e/ou «full-hybrid». Por conseguinte, a ambição do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» seria exatamente recuperar de um atraso tecnológico no domínio dos sistemas de hibridação.
- b) Em segundo lugar, consideram que o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» ofereceria ao grupo PSA os meios necessários para recuperar do seu atraso, eliminando um certo número de bloqueios tecnológicos em matéria de tecnologia híbrida:
- Os motores a gasóleo desenvolvidos no âmbito do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» permitiriam atingir emissões de CO<sub>2</sub> de [50-70] g/km no segmento B (motores com potências compreendidas entre 40 e 70 kW), inclusive com o mero recurso à tecnologia Stop & Start, levando a que até 2017 – 2018 o PSA pudesse ter uma oferta de veículos a gasóleo de baixo consumo com um nível de emissões comparável aos seus concorrentes no mercado europeu.
- A transmissão inteligente com dupla embraiagem eDCT permitiria otimizar o rendimento energético do grupo motopropulsor híbrido, sendo simultaneamente compatível com uma vasta gama de potências de diferentes máquinas elétricas. A normalização permitiria que o grupo PSA recuperasse do atraso tecnológico acumulado.
- No que se refere, em último lugar, ao sistema de hibridação, o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» conduziria a uma rotura em termos de custos, ao combinar um dimensionamento energético a *mínima* (bateria e alimentação eletrónica) com uma otimização da arquitetura mecânica (acoplamento entre a máquina elétrica e o grupo motopropulsor). Do mesmo modo, a normalização do sistema de hibridação permitiria aumentar os volumes produzidos e, logo, torná-lo mais acessível no segmento B.
- c) A concluir, as autoridades francesas abordam a eventual mudança estratégica que consistiria em realizar o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» em paralelo com o abandono do híbrido «plug-in». A este respeito, fazem notar que as duas tecnologias («mild-hybrid» e «plug-in») não têm nem o mesmo alcance, nem as mesmas consequências comerciais. Enquanto o seu preço confinaria a segunda <sup>(33)</sup> aos veículos «premium» (com importantes efeitos em termos de imagem de marca, nomeadamente junto dos clientes «corporate»), a acessibilidade da primeira permitiria visar múltiplas camadas sociais (de rendimentos baixos a médios), e satisfazer assim um maior número de clientes do grupo. As autoridades francesas sublinham que estas duas soluções tecnológicas não são mutuamente exclusivas e que o grupo PSA desejava inicialmente levar as duas por diante, de forma a somar as vendas de veículos premium híbridos «plug-in» às de veículos híbridos acessíveis nos segmentos B e C. Além disso, o abandono da tecnologia híbrida «plug-in» a título de medida compensatória não constituiria uma «mudança de estratégia», mas sim a paragem de uma atividade comercialmente viável que não compromete a restauração da viabilidade do grupo. O projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» participaria plenamente no plano de reestruturação, pelo que as autoridades francesas consideram que a estratégia proposta em matéria de hibridação no plano de reestruturação é perfeitamente coerente.

ii) *Coerência dos meios utilizados no «50CO<sub>2</sub>Cars» com o resto do plano de reestruturação*

- (154) No entender das autoridades francesas, a adaptação do equipamento industrial do grupo PSA para a execução do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» insere-se na lógica do plano de reestruturação. Em particular, a normalização dos grupos motopropulsores e das transmissões dos veículos a gasóleo do grupo permitiria racionalizar e otimizar o sistema produtivo:
- a) No domínio dos veículos com motor a gasóleo, os investimentos realizados nas unidades de Trémery e de Douvrin elevar-se-iam a [100-200] MEUR, ou seja, [0-5] % dos [10-20] mil milhões de euros de investimentos previstos durante o período do plano de reestruturação, proporção que as autoridades francesas qualificam

<sup>(31)</sup> O grupo VAG teria apresentado por ocasião do último congresso de Viena uma versão modular («assembly kit») da sua tecnologia híbrida, que permite adaptar um sistema de hibridação nos diversos tipos de veículos do grupo com um custo mínimo. Fonte citada: relatório de apresentação do grupo VAG no 34.º simpósio de Viena, 26 de abril de 2013, p. 28.

<sup>(32)</sup> A «micro hybridation» corresponde a potências de 2 a 4 kW; a «mild hybridation» entre 8 e 15 kW; a «full hybridation», superiores a 20 kW.

<sup>(33)</sup> As autoridades francesas confirmam que, sob reserva da sua industrialização em condições economicamente aceitáveis, o grupo PSA já domina a tecnologia «plug-in».

como «particularmente modesta, ou mesmo insignificante». Esse impacto financeiro teria sido, aliás, integrado no PMP do grupo PSA desde novembro de 2012, e figuraria na versão atualizada do documento, pelo que as autoridades francesas consideram que esses investimentos se inserem perfeitamente na lógica do plano de reestruturação notificado. Em termos de impacto industrial, as medidas visariam modificar <sup>(34)</sup> as capacidades de produção existentes de veículos com motores a gásóleo num perímetro constante: não haveria qualquer aumento das capacidades de produção, consideradas suficientes para os [100 000-200 000] veículos que se preveem nesta fase para o termo do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars», mas sim uma reorientação de parte do aparelho produtivo de um segmento excedentário para um segmento com potenciais faltas de capacidade, visto estar em desenvolvimento (arbitragem interna a favor de produtos atrativos).

- b) No tocante às transmissões, as autoridades francesas confirmam a análise apresentada no considerando 202 da decisão de dar início ao procedimento: caso o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» seja bem sucedido, a produção atualmente externalizada será realizada a nível interno <sup>(35)</sup>. Os investimentos necessários, já previstos no plano de reestruturação notificado, são mantidos no PMP atualizado. As autoridades francesas consideram que esta estratégia de internalização é compatível com a restauração da viabilidade do grupo. Financeiramente, a operação permitiria internalizar a margem de lucro e evitar um risco cambial com o Japão <sup>(36)</sup>, bem como custos e atrasos logísticos, sem diminuir a capacidade de rápida adaptação do grupo PSA à procura.
- c) Por último, os investimentos ligados aos sistemas de hibridação ascenderiam a [40-50] milhões de euros no período de aplicação do plano de reestruturação, ou seja, menos de [0-5] % do total previsto, uma percentagem que as autoridades francesas consideram muito pequena. Além disso, dizem respeito a um mercado emergente (e logo não excedentário). Também se inserem, por isso, na lógica do plano de reestruturação do grupo PSA.

iii) *Um impacto positivo nas vendas e na rentabilidade do grupo*

(155) As autoridades francesas defendem que o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» permitiria dinamizar, no termo do plano de reestruturação, as vendas e a rentabilidade do grupo PSA.

- a) Em resposta às interrogações da Comissão constantes dos considerandos 210 e 211 da decisão de dar início ao procedimento (sobre a legitimidade de uma estratégia que privilegie os motores a gásóleo em relação aos motores a gasolina), e do considerando 216 (sobre o plano de atividades do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» e a fiabilidade das hipóteses subjacentes), as autoridades francesas consideram que a estratégia seguida não só seria legítima do ponto de vista industrial como teria um impacto positivo nas vendas do grupo. Em vez de desenvolver uma tecnologia de hibridação a baixo custo para motores a gasolina, seria preferível investir na melhoria do desempenho ambiental e energético dos motores a gásóleo para, numa primeira fase, «ultrapassar as reticências dos consumidores», e prever, numa segunda fase, a adaptação <sup>(37)</sup> dos resultados do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» aos motores a gasolina, que poderiam então ser difundidos pelos fabricantes de equipamentos a nível mundial, aumentando assim a rentabilidade dos investimentos realizados graças ao efeito de escala. A legitimidade da estratégia prevista pelo PSA seria, aliás, confirmada por estudos de mercado, que previram de forma coincidente <sup>(38)</sup>, um crescimento das vendas de veículos a gásóleo menos poluentes durante os próximos anos.
- b) No que respeita ao impacto financeiro do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars», as autoridades francesas forneceram um plano de atividades baseado em hipóteses que seriam em grande medida partilhadas por diversos artigos de imprensa, e que integra os fluxos previstos até 2026 (o que é justificado tendo em conta as futuras atualizações e posterior substituição das normas EURO VI nessa data). Os trabalhos de I&D do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» decorreriam entre 2013 e 2017, pelo que os primeiros motores poderiam ser comercializados entre meados de 2016 e o início de 2017, logo seguidos por um sistema de hibridação económico. Foram utilizadas duas taxas de atualização (de respetivamente [10-13] % e [13-15] %) para os cálculos de rentabilidade, sendo que a segunda tem mais eficazmente em conta o aumento recente do custo de financiamento. Não foi reivindicada qualquer receita a título do registo de patentes relativas a alguns resultados do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars». Por último, estimaram-se os volumes e os preços de venda dos novos motores a gásóleo e dos

<sup>(34)</sup> A palavra «modificar» está sublinhada no texto original enviado pelas autoridades francesas.

<sup>(35)</sup> As autoridades francesas especificam que essa internalização poderia ser apenas parcial, em função dos resultados do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars».

<sup>(36)</sup> As autoridades francesas sublinham que a taxa de câmbio entre o euro e o yen evoluiu desfavoravelmente em cerca de 30 % entre 2009 e 2012, para voltar à paridade de 2009 entre o final de 2012 e maio de 2013. Esta volatilidade levaria a que os custos de abastecimento das caixas de velocidades automáticas se tornassem aleatórios. A isto vêm juntar-se os direitos aduaneiros, que a França considera elevados.

<sup>(37)</sup> Os principais componentes do sistema «50CO<sub>2</sub>Cars» serão específicos para o gásóleo. Contudo, segundo as autoridades francesas, a mutação para os motores a gasolina de potência equivalente apenas exigiria «investimentos de I&D moderados durante um prazo muito curto».

<sup>(38)</sup> Fonte citada: <http://www.pikeresearch.com/research/clean-diesel-vehicles>

grupos motopropulsores em diferentes cenários: um cenário «A» de realização do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» com o auxílio estatal, no qual a venda de um veículo híbrido geraria uma margem adicional estimada entre [200-300] euros e [300-400] euros consoante a opção tecnológica (para além da margem de [2 000-3 000] euros gerada para o construtor pela venda de um veículo do segmento B); um cenário «B» de realização do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» sem o auxílio estatal, em que as margens seriam as mesmas que no cenário A. As autoridades especificam, porém, que se trata de um cenário fictício que o grupo PSA não estaria em condições de concretizar (sendo fornecido apenas a título de comparação teórica); um cenário «C» contrafactual, que consiste na não execução do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» e na realização de um projeto alternativo com margens adicionais mais reduzidas (entre [100-200] euros e [200-300] euros). Com base nestas hipóteses, os valores atualizados líquidos («VAL») diferenciais <sup>(39)</sup> calculados para os produtos «eDCT» e «Fachada acessória» seriam os seguintes:

Quadro 15

**Indicadores financeiros do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars»**

Grupo PSA (comparações em relação ao Cenário C «contrafactual»)		Cenário A («50CO <sub>2</sub> Cars» com auxílio)	Cenário B («50CO <sub>2</sub> Cars» sem auxílio)
eDCT	VAL a [10-13]%	[0-10] MEUR	- [60-70] MEUR
	VAL a [13-15]%	- [50-60] MEUR	- [90-100] MEUR
Fachada acessória	VAL a [10-13]%	+ [30-40] MEUR	- [20-30] MEUR
	VAL a [13-15]%	- [20-30] MEUR	- [60-70] MEUR

As autoridades francesas concluem destes dados que, seja qual for a opção tecnológica considerada, a rentabilidade relativa do cenário B seria sempre negativa em relação ao cenário C, pelo que sem financiamento público o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» seria «pura e simplesmente irrealizável». O caráter muito limitado do VAL obtido no cenário A (pouco positivo em comparação com o cenário C com uma atualização de [10-13] %, negativo com uma taxa de atualização de [13-15] %) demonstraria que esses níveis de rentabilidade relativa seriam proporcionais ao objetivo de desenvolvimento de uma primeira geração de inovação.

- c) No que se refere, finalmente, aos riscos apresentados pelo projeto «50CO<sub>2</sub>Cars», estes seriam de quatro tipos, e o auxílio estatal previsto permitiria reduzi-los em grande medida:
- Riscos regulamentares, ligados ao novo ciclo de homologação dos veículos a gasóleo;
  - Riscos tecnológicos, relacionados com a superação dos numerosos bloqueios tecnológicos para desenvolver uma tecnologia de «mild-hybridation» acessível;
  - Riscos comerciais, ligados ao comportamento dos consumidores e à sua sensibilidade em relação às preocupações ambientais;
  - Riscos financeiros, nomeadamente tendo em conta as restrições a que está sujeita a liquidez disponível do grupo PSA.

<sup>(39)</sup> Numa nota de 11 de julho de 2013, as autoridades francesas explicaram que, embora fosse possível conhecer a quota-parte dos custos de desenvolvimento e o preço de custo de fabrico dos órgãos do veículo, não seria possível avaliar em termos absolutos a quota-parte do motor no valor de venda de um veículo. Deste modo, propuseram uma abordagem «marginal» que consiste em comparar os cenários A e C (respetivamente B e C) tendo em conta as diferenças de fluxo de saída dos diferentes projetos (custos induzidos de I&D e investimentos industriais) e as diferenças de fluxo de entrada (receitas geradas pelas vendas de veículos ou valorização das prestações complementares). O indicador fornecido permite comparar a rentabilidade relativa dos cenários para os órgãos considerados.

## 4.4. SOBRE AS MEDIDAS COMPENSATÓRIAS

## 4.4.1. OBSERVAÇÕES DE ORDEM GERAL SOBRE A QUALIFICAÇÃO DAS MEDIDAS PROPOSTAS COMO MEDIDAS COMPENSATÓRIAS GERAIS E SEU ALCANCE.

- (156) As autoridades francesas consideram que, na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão não propôs nenhuma avaliação precisa das alegadas distorções da concorrência. Por conseguinte, as medidas compensatórias propostas pelo grupo PSA já seriam amplamente suficientes. Qualquer agravamento suplementar contrariaria a exigência de proporcionalidade referida no ponto 47 das orientações «emergência e reestruturação».
- (157) Além disso, consideram que as medidas compensatórias propostas incidem sobre os segmentos B e C, ao contrário do que é dito na decisão de dar início ao procedimento. É o caso da medida de limitação da taxa de penetração do financiamento do BPF, que diz essencialmente respeito a esses dois segmentos. É igualmente o caso do fim antecipado da produção do Citroën C6 e da não renovação dos modelos C6 e Peugeot 607 no âmbito dos convites à apresentação de propostas. Por último, a medida relativa à renúncia da produção de motores superiores a 2 litros e à retirada do desenvolvimento e da produção da tecnologia *plug-in* híbrida, terá um impacto significativo no segmento C.
- (158) As autoridades francesas recordam que as medidas compensatórias propostas pelo PSA são consideráveis: levarão a uma redução da quota de mercado de [0-2] % no fim do período.

## 4.4.2. OBSERVAÇÕES ESPECÍFICAS SOBRE AS DIVERSAS MEDIDAS COMPENSATÓRIAS PROPOSTAS.

a) **Sobre a redução dos investimentos suplementares do grupo PSA**i) *O fim antecipado da produção do modelo Citroën C6 e a não renovação dos modelos Citroën C6 e Peugeot 607*

- (159) As autoridades francesas consideram que, embora o volume de vendas destes veículos tenha sido mais fraco, proporcionou uma margem líquida superior à resultante da venda dos outros tipos de veículos e, muito em especial, da venda dos veículos do segmento B. Admitem que a rentabilidade do programa era insuficiente, mas para sanar esta insuficiência o grupo previu uma parceria com a DPCA para comercializar o C6 e o 607 na China.
- (160) Finalmente, as autoridades francesas afirmam que o grupo PSA nunca tencionou abandonar a gama alta a partir de 2009. O PSA apenas abandonou o projeto de I&D de um novo veículo que poderia juntar-se ao C6 e ao 607.

ii) *O fim antecipado e a não renovação do modelo Bipper/Nemo.*

- (161) As autoridades francesas consideram que esta medida impedirá o grupo PSA de colher os frutos dos seus investimentos anteriores e reduzirá significativamente a sua capacidade de ser concorrencial no segmento dos veículos utilitários ligeiros.
- (162) Com efeito, os modelos Bipper/Nemo eram até agora produzidos em parceria com a Fiat e a Tofaş. Esta parceria teria atingido um estado de maturidade que dotaria o PSA de um melhor conhecimento do mercado, do produto e das capacidades de produção mobilizadas. Se a Comissão não tomar a decisão que torne essa proposta de medida compensatória obrigatória, o conhecimento do conjunto dessas informações proporcionaria ao PSA uma margem de negociação muito mais importante em relação aos preços de alienação de uma segunda geração desses modelos, sendo esta hipoteticamente mais rendível. Essa rentabilidade seria acentuada pela evolução recente e futura da organização dos transportes urbanos, que privilegia os veículos utilitários ligeiros.

iii) *A paragem de produção de veículos com motores a gasóleo superiores a 2 litros.*

- (163) As autoridades francesas lembram que essa medida compensatória é particularmente significativa na medida em que o grupo PSA é líder de mercado nos veículos com motor a gasóleo tradicionais.

- (164) As autoridades francesas sublinham que tais veículos são importantes para os segmentos D e E, segmentos esses que são essenciais para a imagem de marca do construtor e para o seu acesso aos convites à apresentação de propostas.
- (165) No que respeita ao cálculo do impacto do desenvolvimento da oferta de um veículo híbrido *plug-in* a gasóleo, nomeadamente sobre as vendas dos seus veículos com motores de cilindrada superior a 2 litros, o grupo PSA considera que ele é confirmado pela evolução recente do mercado do híbrido *plug-in* e, em especial, pelo anúncio da Volvo de que decidiu duplicar os objetivos de produção do modelo V60 diesel *plug-in* para 10 000 unidades em 2014 devido ao êxito comercial obtido.

**b) Sobre a renúncia às capacidades da fábrica de Sevelnord em benefício de um concorrente**

- (166) As autoridades francesas recordam, em primeiro lugar, que esta medida contribui para limitar a presença do grupo PSA no mercado, em benefício direto dos seus concorrentes, na medida em que:
- O PSA renuncia a quase 30 % da capacidade de produção da unidade de Sevelnord em benefício da Toyota;
  - Esse acordo permite que um concorrente importante, a Toyota, entre num mercado em que não estava até agora presente e amplie a sua gama de veículos utilitários;
  - Esse acordo confere uma vantagem concorrencial direta e segura à Toyota, na medida em que lhe permite captar uma parte importante da margem dos veículos visados pelo acordo, bem como recrutar e fidelizar clientes num mercado onde está ausente;
  - Esta medida diz respeito a um dos mercados em que o grupo PSA tem uma posição particularmente importante (21 % na Europa 30 em 2011).
- (167) As autoridades francesas fazem notar igualmente que, tendo em conta o desempenho económico do projeto (margem de exploração corrente positiva de [0-5] %, em sintonia com as expectativas habituais do PSA), o grupo ia proceder à sua realização de acordo com um cenário de referência sem parceiro. O PSA considerava, portanto, que a exploração da unidade de Sevelnord sem parceiro era viável e rentável.
- (168) As autoridades francesas lembram que a leitura do comunicado de imprensa de 31 de agosto de 2012 deve ser muito prudente, dado o contexto social de grande tensão existente na altura.

**c) Sobre a retirada do desenvolvimento e produção da tecnologia híbrida *plug-in***

- (169) As autoridades francesas consideram, em primeiro lugar, que o debate sobre o momento da execução desta medida, para que seja qualificada como medida compensatória ou como medida necessária para o regresso à viabilidade, não é pertinente. No seu entender, o que importa para efeitos da qualificação dessas medidas como medidas compensatórias é destinarem-se efetivamente a limitar as eventuais distorções da concorrência resultantes do auxílio.
- (170) Em segundo lugar, as autoridades francesas não desejam responder às interrogações da Comissão sobre a realidade da estimativa do impacto dessa medida porque consideram que as suas críticas a este respeito não estão suficientemente explicitadas. Em qualquer caso, consideram que as hipóteses de cálculo da estimativa do impacto dessa medida se afiguram coerentes com a evolução mais recente do mercado híbrido *plug-in*.
- (171) Além disso, segundo as autoridades francesas, a concessão de uma licença relativa a essa tecnologia por um construtor ou um fabricante de equipamentos não seria possível, tendo em conta o estado de desenvolvimento do mercado e a importância da tecnologia enquanto fator de diferenciação na concorrência. Contudo, se tal hipótese se concretizasse, o grupo PSA estaria disposto a comprometer-se a não adquirir a licença junto de terceiros enquanto o plano de reestruturação estivesse a ser executado.
- (172) Finalmente, as autoridades francesas consideram que os efeitos desta medida não são neutralizados pelo projeto «50CO<sub>2</sub>Cars», dado que este último se refere a um mercado e a uma clientela diferentes (topo de gama) dos visados pela medida compensatória e visa obter economias de CO<sub>2</sub> diferentes das possibilitadas pela tecnologia híbrida *plug-in*.

**d) Sobre a fixação de uma taxa máxima de penetração do BPF**

- (173) As autoridades francesas começam por lembrar que, no caso em apreço, esta é a medida compensatória mais específica e que melhor corrige eventuais distorções da concorrência diretamente resultantes da concessão do auxílio sob a forma de garantia em benefício do BPF.
- (174) Consideram que a escolha do limite máximo da taxa de penetração correspondente à taxa do segundo trimestre de 2012 acrescida de um nível de flexibilidade de 1 % é necessária para permitir uma evolução da taxa de penetração do BPF consentânea com as necessidades do grupo e para que o BPF cumpra o seu papel sistémico em relação à atividade automóvel do PSA. Na medida em que se prevê que a tendência para o aumento da taxa de penetração constatada entre 2001 e 2012 prossiga entre 2012 e 2013, o limite máximo considerado restringe significativamente a capacidade concorrencial do BPF.
- (175) No entender das autoridades francesas, a flexibilidade prevista não implica qualquer diminuição da eficácia nem do carácter restritivo da medida compensatória proposta. Na verdade, tendo em conta a evolução previsível do mercado, a taxa de penetração do BPF terá sistematicamente um atraso de um ano e será, por conseguinte, inferior à dos concorrentes mais comparáveis.
- (176) Além disso, respondendo a uma interrogação da Comissão, as autoridades francesas estão dispostas a integrar os bancos cativos dos grupos Fiat e Ford no painel de bancos considerados para a indexação da taxa de penetração do BPF.
- (177) Por último, segundo as autoridades francesas, o carácter global do compromisso do PSA (para os países do G10 e sem distinção do segmento) não lhe permitirá desenvolver uma política comercial agressiva em determinados países e segmentos, anulando assim os efeitos da medida compensatória. Com efeito, para além do facto de o grupo PSA não poder obrigar o BPF a alterar a sua política de risco, a medida de limitação da taxa de penetração do financiamento do BPF diz principalmente respeito aos segmentos B e C devido ao seu peso relativo na média ponderada de penetração (mais de [...] % dos financiamentos concedidos pelo BPF nos últimos anos e em média [...] % dos financiamentos concedidos pelo BPF em 2012, em França, Grã-Bretanha, Alemanha, Espanha e Itália).

**5. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS**

- (178) Na sequência da decisão de dar início ao procedimento, a Comissão recebeu as observações de cinco partes interessadas, a saber o grupo PSA, uma empresa que quis manter o anonimato (a seguir designada por «terceiro anónimo»), a Fiat, a GM e a Toyota.

**5.1. OBSERVAÇÕES DO TERCEIRO ANÓNIMO**

- (179) O terceiro anónimo informou a Comissão das inquietações que lhe inspiravam certas práticas comerciais do PSA. Com efeito, considera que o PSA favorece os fabricantes de equipamentos franceses em detrimento dos estrangeiros. O comportamento do PSA em relação ao fabricante de equipamento Agrati France seria, no entender do terceiro anónimo, revelador: O PSA ter-lhe-ia evitado uma liquidação judiciária iminente comprando-lhe produtos a preços muito superiores ao preço de mercado. Ainda segundo este terceiro anónimo, não obstante o prejuízo que teria sofrido devido a uma rotura do abastecimento, o PSA teria além do mais abdicado de exercer um recurso contra a Agrati France, com o objetivo de não aumentar as dificuldades financeiras dessa empresa, já fragilizada.
- (180) Nas suas observações, o terceiro anónimo alega que as relações entre o PSA e o Governo francês, bem como o apoio público que é objeto do presente procedimento, violam as regras do mercado interno, nomeadamente as relativas à livre circulação de mercadorias prevista no artigo 34.º do TFUE.
- (181) Para auxiliar a Agrati France, considera que o PSA se terá servido da sua participação no Fonds de modernisation des équipementiers automobiles (a seguir designado por «FMEA»), e lhe terá concedido assim, de forma indireta, um auxílio de 17 milhões de euros.
- (182) A título de medida compensatória, o terceiro anónimo exige que o PSA saia do FMEA e renuncie a toda e qualquer participação financeira em fornecedores ou distribuidores de elementos de fixação para a indústria automóvel enquanto continuar a receber auxílios públicos, que exija o reembolso dos montantes que terá concedido à Agrati France e que crie um sistema transparente e não discriminatório para selecionar os seus fornecedores.

## 5.2. OBSERVAÇÕES DA OPEL (E DO GRUPO GM)

- (183) No que respeita às previsões de mercado, a GM salienta que a maior parte dos construtores de automóveis utilizam os dados de institutos como o Global Insight ou o POLK.
- (184) Quanto ao projeto de I&D «50CO<sub>2</sub>Cars», a GM recorda que todos os construtores investem em tecnologias destinadas a reduzir as emissões de gases. De um modo geral, seria difícil prever quais serão os futuros êxitos dessas investigações a nível industrial. Poderão antever-se muitas soluções técnicas, incluindo no domínio da hibridação. Além disso, trata-se de um domínio em que se poderia esperar que os construtores colaborassem entre si para obterem economias de escala. Ainda no entender da GM, o auxílio de 85 milhões de euros consagrado ao projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» não representaria um montante significativo em relação às despesas de I&D do setor, mas seria um montante considerável para um projeto de I&D destinado a desenvolver um sistema de «mild hybridation». A GM considera que esta medida não será suscetível de impedir que um construtor concorrente desenvolva o seu próprio programa de I&D neste mesmo domínio, tendo em conta as incertezas tecnológicas atuais.
- (185) No tocante ao papel dos bancos cativos dos construtores de automóveis, a GM considera que eles facilitam certamente a venda de veículos ao oferecerem aos seus clientes soluções de financiamento interessantes. Considera ainda que eles proporcionam aos construtores muita flexibilidade para provocar reações a curto prazo do mercado automóvel.
- (186) Por último, a GM considera que o PSA terá entrado num processo significativo de redução das capacidades, cujo caráter difícil e complexo reconhece.

## 5.3. OBSERVAÇÕES DA FIAT

## 5.3.1. SOBRE A RESTAURAÇÃO DA VIABILIDADE

- (187) No que respeita à restauração da viabilidade, a Fiat remete para os comentários de alguns analistas, nomeadamente para as previsões do instituto Global Insight, que prevê uma diminuição das vendas, seguida de uma possível retoma, que todavia será fraca e muito gradual, nos anos de 2015/2016.
- (188) No seu entender, as razões para a atual crise do mercado automóvel seriam as seguintes:
- a) a forte pressão concorrencial existente no mercado, nomeadamente nos segmentos de massas, ligada à entrada de novos concorrentes coreanos e, potencialmente, japoneses e indianos,
  - b) a bipolarização do mercado, que limitaria as possibilidades de lucro unicamente aos veículos *premium*,
  - c) a tendência dos consumidores para se direcionarem cada vez mais para produtos de gama baixa,
  - d) a falta de visibilidade da perspectiva de um regresso aos níveis de vendas existentes antes da crise, e finalmente
  - e) a sobrecapacidade estrutural dos construtores europeus.

5.3.2. SOBRE O PROJETO «50CO<sub>2</sub>CARS»

- (189) Em relação ao projeto «50CO<sub>2</sub>Cars», a Fiat considera, apesar das poucas informações disponíveis, que o objetivo parece exequível. Sublinha, todavia, que o custo unitário por veículo deste tipo de tecnologia poderá limitar a sua penetração no mercado, devido quer a um preço de venda elevado, quer às dificuldades do construtor para obter lucro no momento da venda. Segundo a Fiat, as quantidades de emissões de CO<sub>2</sub> fixadas pela Comissão Europeia para 2020 constituem um verdadeiro desafio para todos os construtores. Para vencê-lo há que seguir uma abordagem de I&D múltipla, que não se poderá concentrar num único projeto de I&D destinado a desenvolver uma só tecnologia, como o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» parece fazer (na perseguição que dele tem a Fiat).
- (190) A Fiat ignora se outros construtores recebem auxílios públicos para apoiar projetos de I&D. Na sua opinião, não existem barreiras à saída para os processos de inovação, com exceção dos custos, dos investimentos requeridos e do tempo necessário para corrigir escolhas tecnológicas. O avanço tecnológico permitido pelo projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» também não constituiria uma barreira à entrada. No entanto, a Fiat considera que a possibilidade de receber auxílios e, por conseguinte, de reduzir o custo final do desenvolvimento de novas tecnologias em relação aos concorrentes, confere inegavelmente uma vantagem ao beneficiário do auxílio.

## 5.3.3. SOBRE O IMPACTO DA GARANTIA NO MERCADO

- (191) A Fiat considera que a garantia pública concedida ao BPF corresponderá a um terço das dívidas do banco cativo do PSA. Além disso, a operação não teria previsto o pagamento de uma comissão de autorização («*commitment fee*»). A Fiat considerou que se lhe deveriam juntar pelo menos 100 pontos de base para que o custo da garantia estivesse conforme com as práticas do mercado.
- (192) Finalmente, a garantia pública teria provocado uma distorção da concorrência em relação aos outros bancos cativos presentes nos mercados. Com efeito, graças à garantia, as ações emitidas pelo BPF teriam a mesma notação que o Estado francês, ou seja, Aa1/AA, em vez de serem notadas com base nos seus próprios méritos. A Fiat concluiu deste facto que a notação do BPF permaneceria inalterada até 2016.
- (193) Segundo a Fiat, o diferencial do custo de financiamento entre o grupo PSA e o BPF, estimado em 40 pontos de base, é claramente explicado pela concessão dessa garantia. A Fiat considera que o BPF se poderia financiar no mercado secundário com um «novo» *spread* de 360/380 pontos de base, sabendo que o *spread* de uma obrigação do grupo PSA seria de aproximadamente 400 pontos de base para uma maturidade em 2016. Aquando da emissão no montante de 1,2 mil milhões de euros coberta pela garantia estatal que o BPF realizou em março de 2013, o custo total de financiamento foi de cerca de 270 pontos de base.
- (194) A Fiat considera igualmente que a garantia pública terá permitido que o BPF renegociasse as condições dos seus empréstimos com as instituições financeiras no sentido de um alinhamento das condições com as exigidas pelo Estado francês.
- (195) Por último, a garantia pública teria tido um impacto positivo na notação do BPF. Apesar da degradação da sua notação no início do ano de 2013 pelas principais agências de notação, o BPF teria continuado a beneficiar de uma notação melhor, no equivalente a um nível, do que aquela que poderia esperar ter se não tivesse garantia. A Fiat apoia-se nomeadamente nas declarações da Standard & Poor's de 28 de janeiro, 14 de fevereiro e 18 de abril de 2013. Além disso, a Fiat salienta que é consensual que o compromisso de conceder uma garantia ou um qualquer financiamento melhora *per se* a situação financeira do beneficiário, independentemente do grau de utilização do financiamento posto à sua disposição.
- (196) De um modo mais geral, a Fiat considera que os bancos cativos dos construtores de automóveis constituem instrumentos extremamente eficazes de venda e de *marketing*,
- para atrair novos clientes, propondo condições de financiamento muito atrativas <sup>(40)</sup>,
  - para apoiar o processo de venda, nomeadamente devido ao desinteresse das instituições financeiras «clássicas» no segmento dos empréstimos aos consumidores e aos concessionários, e
  - para aumentar o sentimento de lealdade dos consumidores que já são clientes.
- (197) A Fiat considera que um aumento de 100 pontos de base no custo de financiamento do BPF teria um impacto direto, imediato e extremamente negativo nos lucros do grupo PSA nos países europeus.

## 5.3.4. SOBRE AS MEDIDAS COMPENSATÓRIAS

- (198) No entender da Fiat, as reduções de capacidade teriam sido decididas aquando de um plano anterior, que pretendia encerrar fábricas não rentáveis. Por conseguinte, os encerramentos anunciados não seriam fundamentais para o PSA numa perspetiva de regresso à viabilidade (as taxas de utilização permanecem inalteradas). O seu impacto limitar-se-ia a uma redução dos custos fixos.
- (199) Quanto às reduções de CAPEX, a Fiat considera que o PSA está a utilizar o seu plano de reestruturação para justificar de forma oportunista as suas decisões estratégicas de reposicionamento nos segmentos B e C, e ocultar outras medidas menos eficazes tomadas há pouco tempo. O anunciado abandono dos motores a gasóleo superiores a 2 litros estará provavelmente ligado à atual tendência dos construtores para reduzirem as suas cilindradas («*downsizing*»). No tocante à Sevelnord, a Fiat considera que essa medida não constituiria uma diminuição real da capacidade, mas apenas uma locação temporária dessa capacidade a um concorrente, deixando ao PSA a oportunidade de a recuperar com bastante facilidade em função das suas necessidades.

<sup>(40)</sup> A Fiat cita o exemplo do seu próprio banco cativo, cuja taxa de penetração passou de 23,3 % em 2012 para 39,6 % em 2013 na sequência de uma alteração da sua estratégia comercial, com vista a propor aos clientes ofertas financeiras mais competitivas.

- (200) Finalmente, no que respeita à última medida compensatória, a Fiat reconhece que tem dificuldade em analisar as consequências do abandono da tecnologia híbrida «*plug-in*» unicamente com base nas informações fornecidas. Esse abandono seria, no seu entender, justificado pelo reposicionamento do PSA no mercado. Poderia ser também interpretado como uma forma de corrigir uma má escolha tecnológica. A Fiat contesta que seja possível atingir os objetivos de redução das emissões impostos pela União Europeia através da concentração numa única tecnologia.
- (201) Quanto à medida compensatória relativa à taxa de penetração, a Fiat realça que nenhuma medida compensatória poderá limitar o impacto das distorções causadas pela garantia.

#### 5.4. OBSERVAÇÕES DA TOYOTA

- (202) A Toyota considera que não está em condições de comentar o plano de reestruturação do PSA. Aliás, não lhe compete fazê-lo. A Toyota confirma que as hipóteses subjacentes ao plano do PSA são credíveis. De uma forma geral, os múltiplos fatores que influenciam o mercado automóvel dificultam grandemente qualquer exercício de previsão.
- (203) Quanto ao projeto «50CO<sub>2</sub>Cars», a Toyota considera que o desenvolvimento de qualquer tecnologia ambiental será essencial para as vendas dos construtores. Entende que, no futuro, as vendas de veículos híbridos a gasolina serão mais importantes do que as vendas de veículos híbridos a gasóleo, apesar de reconhecer que poderá existir um mercado para estes últimos. No entanto, as vendas deverão ficar aquém das dos veículos híbridos a gasolina devido ao custo mais elevado desta tecnologia. A Toyota não prevê que este projeto de I&D possa impedir que os concorrentes do PSA penetrem no mercado do «*mild-hybrid*».
- (204) No que respeita ao papel dos bancos cativos, a Toyota tem a perceção de que, em regra, permitem melhorar a fidelização dos consumidores à marca («*customer loyalty*») em cerca de 15 %. As taxas de penetração são, além disso, mais elevadas nos segmentos relativos aos modelos pequenos.
- (205) No tocante às medidas compensatórias, a Toyota interroga-se a respeito da possibilidade de atribuir essa qualificação jurídica a uma medida que visa pôr termo à produção de modelos pouco vendidos. Considera que a colaboração entre a Toyota e o PSA na unidade de Sevelnord não teria constituído uma condição necessária à sobrevivência do grupo PSA. Acresce que a tecnologia «*hybrid plug-in*» ainda não está madura, no seu entender, devido aos custos que implica e às infraestruturas que exige. Segundo a Toyota, a tecnologia «*full hybrid*» continua a ser a única solução tecnológica a médio prazo.
- (206) A concluir, a Toyota considera que não está em condições de avaliar a pertinência das medidas compensatórias propostas pelo grupo PSA.

#### 5.5. OBSERVAÇÕES DO GRUPO PSA

- (207) A título preliminar, o grupo PSA associa-se plenamente às observações apresentadas pelas autoridades francesas.
- (208) O PSA recorda, seguidamente, a sua estratégia de regresso à viabilidade, que visa adaptar o seu sistema produtivo às novas realidades do mercado. Essa adaptação traduz-se nomeadamente numa redução significativa da presença do grupo no mercado. O PSA deseja recordar também que essas medidas de reestruturação são quase exclusivamente financiadas por recursos próprios resultantes das alienações de ativos. Tais medidas teriam sido, a seu ver, amplamente suficientes se o BPF não tivesse sido injustamente penalizado pelas regras das agências de notação, sendo as dificuldades do banco cativo unicamente decorrentes das suas ligações ao grupo PSA. Consequentemente, e sempre no entender do PSA, a intervenção do Estado apenas se tornou necessária devido a essas regras das agências de notação. O PSA conclui em conformidade que a garantia pública só teria, afinal de contas, um efeito limitado, tanto mais que não seria concedida qualquer subvenção pública direta ao BPF.
- (209) Além disso, o PSA salienta que as medidas de reestruturação são acompanhadas de uma reorientação da sua política comercial. Esta última assenta em projetos de I&D destinados a reduzir o custo das inovações tecnológicas para o consumidor final e na crescente internacionalização do grupo, a fim de reduzir a sua exposição às flutuações do mercado europeu, especialmente nos países do sul da Europa.
- (210) O PSA especifica que, se a situação do mercado automóvel europeu se deteriorar em relação às previsões consideradas, adotará todas as medidas necessárias para assegurar o seu regresso à viabilidade a longo prazo.

- (211) Quanto às medidas compensatórias, o PSA considera que elas constituem esforços extremamente importantes, que penalizam muito a sua competitividade em todos os segmentos. No seu entender, elas têm uma amplitude muito grande em comparação com o montante do auxílio e, nomeadamente, com os avultados fundos que o próprio PSA afetou ao financiamento da sua reestruturação. Além disso, uma vez que a estrutura do balanço do BPF torna a utilização da garantia muito pouco provável, os efeitos do auxílio sobre os concorrentes do grupo PSA seriam, ao fim e ao cabo, extremamente limitados.
- (212) Ora, as medidas compensatórias previstas teriam um impacto particularmente importante. A nível industrial, o abandono da tecnologia híbrida «plug-in» teria um importante impacto negativo no mercado europeu. Além disso, ao fornecer capacidades de produção a um dos seus concorrentes diretos na unidade de Sevelnord, o PSA considera que o ajudará a entrar no mercado. Acresce que as reduções do investimento afetariam a imagem do PSA no mercado. É o caso, nomeadamente, do abandono de dois modelos no segmento dos veículos utilitários ligeiros, em que o PSA detém uma quota de mercado importante. Finalmente, a não-renovação dos veículos topo de gama e de alta cilindrada reduziria as possibilidades de concorrer a convites à apresentação de propostas de clientes *corporate*, e produziria um impacto sobre a imagem de marca do grupo que perduraria muito tempo depois do período de reestruturação ter terminado.
- (213) Também segundo o PSA, o estabelecimento de um limite máximo para as taxas de penetração do BPF e a sua indexação à evolução dos bancos cativos dos principais concorrentes compensaria largamente o hipotético efeito do auxílio sobre o mercado.
- (214) Por fim, o PSA lembra que a aprovação do auxílio pela Comissão seria extremamente importante para a economia francesa, devido ao peso do setor automóvel em França (mais de 2 milhões de postos de trabalho diretos e indiretos). A recuperação do PSA seria igualmente crucial para a vitalidade e a competitividade da indústria automóvel europeia. A este propósito, o PSA faz notar que certos concorrentes terão beneficiado (ou beneficiarão ainda) de um forte apoio dos respetivos governos, através da manutenção de taxas de câmbio particularmente favoráveis às suas exportações ou de nacionalizações temporárias dos seus bancos cativos. Outros construtores fora da União Europeia beneficiariam de acordos de comércio livre celebrados em seu benefício, o que lhes permitiria desenvolver uma política comercial agressiva no mercado europeu.

## 6. COMENTÁRIOS DA FRANÇA SOBRE AS OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

### 6.1. COMENTÁRIOS REFERENTES ÀS OBSERVAÇÕES DO TERCEIRO ANÓNIMO

- (215) A título preliminar, as autoridades francesas realçam que a concessão de um auxílio à reestruturação do grupo PSA não parece ser um assunto de excepcional interesse para os operadores do mercado automóvel europeu: foram apenas quatro as partes interessadas que se manifestaram (não obstante a decisão de dar início ao procedimento ter sido amplamente publicitada).
- (216) No que respeita às observações do terceiro anónimo (resumidas nos considerandos 179 a 182 da secção 5.1 acima), as autoridades francesas sublinham que elas não têm qualquer relação com o presente procedimento de investigação do auxílio à reestruturação do grupo PSA, referindo-se antes à denúncia apresentada por esse terceiro anónimo à Comissão Europeia.
- (217) A título meramente subsidiário, as autoridades francesas consideram que esses comentários não facultam nenhuma prova material dos alegados atos do PSA em relação à Agrati France e que o PSA, enquanto empresa privada, é livre de conduzir as relações comerciais com os seus fornecedores como bem entender. A este propósito, no âmbito da sua aliança com a GM, o PSA terá instituído uma política de racionalização das suas compras desde 25 de fevereiro de 2013, que passa nomeadamente pela organização sistemática de convites à apresentação de propostas, com o intuito de obter os melhores preços do mercado. As autoridades francesas insistem no facto de que só uma medida imputável a um Estado-Membro pode violar o artigo 34.º do TFUE, o mesmo não acontecendo com as decisões adotadas por empresas privadas como é o PSA. Finalmente, o alegado comportamento do FMEA não teria qualquer relação com o presente procedimento.
- (218) As autoridades francesas concluem do que precede que a instrução do auxílio em causa não pode ser atrasada por uma alegação não fundamentada de violação do artigo 34.º do TFUE, que para além do mais se refere a factos que nada têm a ver com o auxílio em causa, nem com a reestruturação do grupo PSA.

### 6.2. COMENTÁRIOS REFERENTES ÀS OBSERVAÇÕES DO GRUPO GM

- (219) As autoridades francesas não fizeram qualquer comentário sobre as observações do grupo GM (resumidas nos considerandos 183 a 186 na secção 5.2 acima).

### 6.3. COMENTÁRIOS REFERENTES ÀS OBSERVAÇÕES DA FIAT

#### 6.3.1. SOBRE A RESTAURAÇÃO DA VIABILIDADE DO GRUPO PSA

- (220) No entender das autoridades francesas, a Fiat apresentou nas suas observações sobre este aspeto (resumidas nos considerandos 187 a 188 (e) e na secção 5.3.1 acima) uma hipótese de evolução do mercado mais otimista do que a do grupo PSA, confirmando assim que o cenário considerado por este último era credível e suficientemente prudente. Recordam igualmente que a Fiat (e também a Opel) confirmaram a pertinência dos dados do instituto IHS Global Insight para avaliar as perspetivas de evolução do mercado. Por último, a Fiat considerou que não era capaz de avaliar a restauração da viabilidade à luz das informações disponíveis. Por este motivo, as autoridades francesas consideram inútil contestar cada uma das questões levantadas pelos analistas citados pela Fiat.

#### 6.3.2. SOBRE O ELEMENTO DE AUXÍLIO RESULTANTE DA GARANTIA E DO SEU EFEITO NO MERCADO

- (221) As autoridades francesas sublinham que, nas suas observações sobre esta questão (resumidas nos considerandos 191 a 196 (c) na secção 5.3.3 acima), a Fiat avaliou o elemento de auxílio em cerca de 100 a 110 pontos de base, ou seja, um montante de auxílio de 231 milhões de euros muito menor do que o limite inferior do intervalo mencionado pela Comissão na decisão de dar início ao procedimento. No entender das autoridades francesas, essa avaliação da Fiat prova que o montante do auxílio considerado pela Comissão estaria provavelmente sobrestimado.
- (222) Quanto a tomar-se em consideração uma comissão de autorização («*commitment fee*»), as autoridades francesas recordam que o prémio da garantia pago ao Estado pelo grupo PSA foi calculado com base no custo «*all-in*» dos bancos membros do *New Club Deal* (440 pontos de base) descontando o seu custo de liquidez (estimado em 180 pontos de base por referência ao *Itraxx Senior Financial* a 5 anos sobre uma base média a um mês). Este custo integraria uma comissão «*up-front*» de 120 pontos de base e uma comissão de autorização equivalente a 40 % da margem, ou seja, superior à que a Fiat considera ser a prática do mercado. Por conseguinte, as observações da Fiat confirmam, na opinião das autoridades francesas, que essa comissão teria sido sobreavaliada relativamente à norma do mercado.
- (223) Finalmente, as autoridades francesas consideram que seria lógico não ter em conta a comissão «*up-front*» nem a comissão de autorização, pois o Estado não teria de suportar qualquer custo de oportunidade, isto é, o custo resultante da mobilização do capital, o qual deverá, tratando-se de um banco, ser remunerado.
- (224) As autoridades francesas realçam que a Fiat afirma que a garantia produz efeitos particularmente significativos sobre o mercado, sem explicar em que consistem esses efeitos. No entender da França, a Fiat terá estimado, nomeadamente, que a garantia conferia ao BPF uma vantagem não analisada pela Comissão, resultante da manutenção do seu custo de financiamento num determinado nível, independentemente da evolução do mercado. As autoridades francesas manifestam surpresa perante este argumento, uma vez que o alegado efeito estaria evidentemente ligado à própria existência da garantia, cujo objetivo seria precisamente estabilizar os custos de refinanciamento do banco dentro de um limite máximo de 7 mil milhões de euros. Além disso, é evidente que a vantagem concedida ao BPF e ao grupo PSA deve ser analisada relativamente ao momento em que a garantia foi anunciada.

#### 6.3.3. SOBRE AS MEDIDAS COMPENSATÓRIAS

- (225) A título preliminar, as autoridades francesas consideram que as observações da Fiat sobre esta questão (resumidas nos considerandos 198 a 200 da secção 5.3.4 acima) são particularmente irrelevantes e infundadas.
- (226) No tocante às reduções de CAPEX, a Fiat não apresentou nenhum elemento concreto e fundamentado capaz de pôr em causa o carácter particularmente restritivo do abandono dos veículos topo de gama.
- (227) Quanto à medida respeitante à Sevelnord, a Fiat entende que se trata apenas de uma locação de capacidades que o PSA poderia recuperar discricionariamente a qualquer momento. As autoridades francesas consideram que esta crítica não tem qualquer pertinência, uma vez que o argumento da Fiat não tem em conta o carácter obrigatório das medidas impostas pelas decisões da Comissão. A França considera que essa medida tem, pelo contrário, um carácter irreversível, pois permitiria que a Toyota se afirmasse num mercado em condições ótimas.

- (228) A Fiat critica igualmente o abandono do híbrido «*plug-in*», alegando que a estratégia mais pertinente seria, pelo contrário, multiplicar os diversos meios de redução das emissões poluentes. As autoridades francesas respondem que é precisamente essa a estratégia inicialmente adotada pelo PSA. Do mesmo modo, ao renunciar ao híbrido «*plug-in*», o grupo PSA estaria a reduzir significativamente a sua capacidade concorrencial no mercado face a construtores suscetíveis de multiplicar as tecnologias de redução das emissões poluentes. Acresce que as críticas da Fiat a respeito da «*má opção tecnológica*» do PSA ao investir no híbrido «*plug-in*» deverão, no entender da França, ser postas em perspetiva com as próprias opções tecnológicas da Fiat. Ao contrário da generalidade dos construtores, que optaram por investir nessa tecnologia, incluindo os que apresentam melhores resultados, a Fiat foi um dos poucos que não o fez.
- (229) Por fim, as autoridades francesas constataam que a Fiat não se pronuncia diretamente sobre a medida compensatória que limita a taxa de penetração do BPF. Deduzem deste facto que o estabelecimento de um compromisso por país e por segmento seria extremamente difícil. Ainda segundo as autoridades francesas, as evoluções de mercado comunicadas pela Fiat confirmam a retirada dos bancos tradicionais do mercado e o aumento correlativo das taxas de penetração dos bancos cativos. Por último, a nova política comercial adotada pela Fiat no primeiro trimestre de 2013, que lhe teria permitido atingir uma taxa de penetração de 39,6 %, ilustra bem, no entender das autoridades francesas, o carácter particularmente restritivo da medida compensatória proposta. Ao limitar a progressão da sua taxa de penetração, o BPF reduziria significativamente a sua capacidade de propor ofertas concorrenciais e, portanto, o potencial impacto da garantia estatal no mercado.

#### 6.3.4. SOBRE O PROJETO «50CO<sub>2</sub>CARS»

- (230) Segundo a França, as observações da Fiat (resumidas nos considerandos 189 a 190 na secção 5.3.2 acima) incidem, por um lado, sobre o contributo desse projeto para a restauração da viabilidade e, por outro, sobre o seu efeito no mercado.
- (231) As autoridades francesas consideram que as críticas da Fiat não têm qualquer pertinência e desconhecem o próprio objetivo do projeto, que visa precisamente reunir diversas competências e tecnologias, com o apoio dos poderes públicos, a fim de permitir que os parceiros desenvolvam uma tecnologia de hibridação a baixo custo.
- (232) Estas autoridades observam que a Fiat terá reconhecido a ausência de qualquer efeito de esgotamento, ao confirmar que o conjunto dos construtores investiria de forma significativa em projetos destinados a reduzir as emissões poluentes.
- (233) Por último, no que respeita ao efeito sobre o mercado, as autoridades francesas consideram que as observações da Fiat são contraditórias. Na verdade, o projeto responderia às objeções da Fiat: a importante rotura tecnológica prevista permitiria reduzir significativamente o custo das tecnologias híbridas, de forma a difundi-las o suficiente para assegurar a sua rentabilidade. Por conseguinte, sempre no entender das autoridades francesas, as críticas da Fiat a respeito das reduzidas hipóteses de êxito comercial do «50CO<sub>2</sub>Cars» não têm qualquer pertinência. A concluir, as autoridades francesas consideram que a Fiat não explicou como um auxílio de 86 milhões de euros poderá afetar o preço final dos veículos desenvolvidos, quando considera, por outro lado, que os construtores farão grandes investimentos para atingir os objetivos de redução das emissões poluentes impostos pela regulamentação da UE.

#### 6.4. COMENTÁRIOS REFERENTES ÀS OBSERVAÇÕES DA TOYOTA

- (234) De um modo geral, as observações da Toyota (resumidas nos considerandos 202 a 206 na secção 5.4 acima) confirmam globalmente, na opinião da França, a credibilidade das hipóteses e a pertinência das opções em que assenta o plano de reestruturação do grupo PSA. Quanto ao projeto «50CO<sub>2</sub>Cars», a Toyota teria confirmado que as tecnologias amigas do ambiente constituirão o motor principal do mercado no futuro. As autoridades francesas concluem das observações da Toyota que o auxílio estatal ao projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» não terá qualquer impacto na capacidade concorrencial nem na competitividade dos concorrentes no segmento «*mild-hybrid*».
- (235) Quanto às medidas compensatórias, e nomeadamente em resposta às interrogações da Toyota sobre o carácter realmente compensatório de uma medida que visa pôr termo à produção de veículos com fraco volume de vendas, as autoridades francesas reafirmam que a comercialização dos modelos topo de gama cria um efeito de alavanca para o conjunto de veículos comercializados sob a marca.
- (236) No que respeita à unidade de Sevelnord, a Toyota declarou que o seu acordo com o PSA lhe permite continuar a estar presente no segmento dos veículos utilitários ligeiros. As autoridades francesas sublinham novamente que a sua presença na Sevelnord terá um impacto significativo na capacidade concorrencial da Toyota, na medida em que lhe permitirá desenvolver uma presença de mercado real e substancial nesse segmento.

- (237) Por fim, segundo as autoridades francesas, as observações da Toyota estariam em contradição com o seu comportamento no mercado. A comercialização de uma versão híbrida «plug-in» do Prius, que a Toyota apresenta como o «ativo emblemático» da sua frota híbrida estaria em contradição com as suas apreciações negativas a respeito das perspetivas de mercado para veículos com esse tipo de motores.

#### 6.5. COMENTÁRIOS REFERENTES ÀS OBSERVAÇÕES DO PSA

- (238) As autoridades francesas não fizeram quaisquer comentários sobre as observações do grupo PSA (resumidas nos considerandos 207 a 214 na secção 5.5 acima).

### 7. ALTERAÇÕES EFETUADAS NA NOTIFICAÇÃO PELAS AUTORIDADES FRANCESAS

- (239) Na nota de 16 de julho de 2013, alterada por uma carta de 23 de julho de 2013 (a seguir designada por «carta de compromissos de 23 de julho de 2013» ou «carta de 23 de julho de 2013»), as autoridades francesas fizeram alterações à notificação do plano de reestruturação de 12 de março de 2013 e assumiram os seguintes compromissos. Estes compromissos substituem as medidas compensatórias inicialmente propostas pelas autoridades francesas.
- (240) As autoridades francesas especificaram que, salvo disposição em contrário, os compromissos transcritos na presente secção 7 serão aplicados até à completa execução do plano de reestruturação do grupo PSA, ou seja, até 31 de dezembro de 2015.

#### 7.1. COMPROMISSO RELATIVO AO REGRESSO AO NÍVEL DE ENDIVIDAMENTO DO GRUPO PSA

- (241) Em relação a cada ano de execução do plano de reestruturação, o endividamento líquido consolidado das atividades industriais e comerciais do grupo PSA, constatado nas contas anuais auditadas segundo normas contabilísticas constantes, em 31 de dezembro de cada ano («dívida líquida»), não deverá ultrapassar o limite máximo «A», tal como indicado no quadro 16 abaixo.

Quadro 16

#### Limites máximos de dívida líquida do grupo PSA

(em milhões de euros)

	2013	2014	2015	2016
Dívida líquida máxima A	[...]	[...]	[...]	[...]
Dívida líquida máxima B	[...]	[...]	[...]	[...]

- (242) Se a dívida líquida exceder o limite máximo «A» no termo de um dado ano (N), o grupo PSA deverá tomar todo o tipo de medidas de reestruturação financeira e/ou industrial que sejam necessárias e suficientes para que, no final do ano seguinte (N+1), a dívida líquida do grupo PSA não ultrapasse o limite máximo «A», excluindo os custos ligados à aplicação destas medidas pelo PSA («as medidas corretivas»).
- (243) As medidas corretivas e os seus efeitos financeiros devem ser pormenorizadamente descritos e individualmente quantificados, bem como acompanhados de um calendário de execução preciso e obrigatório. Essas medidas podem incluir, no todo ou em parte, medidas antecipadamente aplicadas após 31 de julho de 2013, desde que sejam identificadas e claramente descritas, e que os seus efeitos financeiros previstos para o período residual do plano de reestruturação sejam quantificados. As medidas corretivas, incluindo projeções atualizadas dos fluxos de tesouraria do grupo PSA, deverão ser comunicadas à Comissão Europeia, acompanhadas por um parecer do perito independente, tal como este termo é definido na secção 7.5 abaixo, no prazo de um mês a contar da publicação das contas anuais consolidadas auditadas que mostrem que a dívida líquida do grupo PSA ultrapassou o limite máximo A do ano correspondente. Compete à Comissão verificar se a quantificação dos efeitos financeiros previstos dessas medidas corretivas é suficiente, sem pôr em risco a viabilidade do grupo PSA. Caso contrário, a Comissão deve propor e aprovar outras medidas corretivas.
- (244) Considerar-se-á que o plano de reestruturação foi corretamente executado e que os compromissos assumidos pelas autoridades francesas foram cumpridos se, no final do ano N+1, as medidas corretivas, ou qualquer outra medida de reestruturação financeira e/ou industrial de qualquer tipo tomada pelo grupo PSA posteriormente a 31 de julho de 2013, produzirem os efeitos financeiros esperados sobre a dívida líquida, ou se a dívida líquida

não exceder o limite máximo «A» em relação ao ano N+1. Se tal não acontecer, competirá nesse caso às autoridades francesas notificar à Comissão um plano de reestruturação do grupo PSA alterado, dentro dos limites de aplicação do chamado «princípio do auxílio único», para que a Comissão possa alterar a presente decisão que declara o auxílio estatal à reestruturação do grupo PSA compatível com o mercado interno.

- (245) As mesmas consequências far-se-ão sentir se a dívida líquida do grupo PSA ultrapassar o limite máximo «B» por dois anos consecutivos no decurso do plano de reestruturação. Também neste caso e da mesma forma, competirá, se necessário, às autoridades francesas notificar um plano de reestruturação alterado à Comissão Europeia para que ela proceda a uma nova análise da compatibilidade do auxílio estatal à reestruturação do grupo PSA.
- (246) Em qualquer dos casos, considerar-se-á que o presente compromisso foi cumprido em relação à totalidade do período de reestruturação desde que as medidas corretivas executadas pelo grupo PSA, tal como foram comunicadas à Comissão nas condições previstas no considerando 243 acima, tenham produzido efeitos financeiros acumulados sobre a dívida líquida no valor de [0-5] mil milhões de euros.

#### 7.2. COMPROMISSO RELATIVO À TAXA DE PENETRAÇÃO DO BPF

- (247) As autoridades francesas comprometem-se a fazer as alterações descritas nos considerandos 248 a 250 abaixo à comissão de garantia prevista no artigo 3.3 do Protocolo celebrado entre a Peugeot S.A., o Banco PSA e o Estado em 5 de março de 2013 («o Protocolo») em relação à remuneração da garantia autónoma à primeira interpelação («a Garantia») que será concluída entre o Estado e o Banco PSA, na presença da Peugeot S.A. e do Banco de França («a comissão de garantia»).
- (248) Enquanto existir uma reserva de «títulos garantidos» emitidos que beneficiem da Garantia (tais como esses títulos garantidos são definidos no Protocolo), a comissão de garantia de 260 pontos de base prevista no artigo 3.3 do Protocolo será aumentada nas condições descritas nos considerandos 249 e 250 abaixo caso a taxa de penetração do Banco PSA no perímetro G10 (Alemanha, Áustria, Bélgica, Itália, Espanha, Países Baixos, Portugal, Suíça, França e Grã-Bretanha) ultrapasse [26-29] %.
- (249) O aumento da comissão de garantia será:
- em função da taxa de penetração do Banco PSA no perímetro G10 tal como indicado no quadro 17 no considerando 250, sendo especificado que, se a taxa de penetração para um dado período comportar uma décima ou mais após a vírgula, o aumento da comissão de garantia será calculado por interpolação linear entre a comissão de garantia a pagar pela taxa de penetração sem casa decimal inferior e aquela a pagar pela taxa de penetração sem casa decimal superior que figura no quadro 17 abaixo no considerando 250;
  - o máximo de 231 pontos de base a fim que a comissão de garantia não possa exceder 491 pontos de base, correspondentes ao valor de mercado da Garantia segundo a estimativa da Comissão Europeia.
- (250) A taxa de penetração será avaliada anualmente, a 30 de junho de cada ano. O aumento da comissão de garantia será calculado em 30 de junho de cada ano em relação aos 12 últimos meses sobre a soma de capital dos saldos médios durante esse período das diversas linhas de «Títulos Garantidos» emitidos e que beneficiem da Garantia (tal como esses Títulos Garantidos são definidos no Protocolo). O primeiro aumento da comissão de garantia deverá ser calculado em 30 de junho de 2013 a partir da taxa de penetração do período de 1 de julho de 2012 a 30 de junho de 2013.

Quadro 17

#### Aumento da comissão de garantia

Taxa de penetração (%)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aumento da comissão de garantia (pontos de base)	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[90-120]	[120-150]	[150-180]	[180-210]	[200-230]-	231

## 7.3. COMPROMISSO DE SE ABSTER DE PROCEDER A AQUISIÇÕES

- (251) O grupo PSA abster-se-á de adquirir qualquer participação noutras empresas ou realizar qualquer aquisição de ativos de empresas durante o seu plano de reestruturação, ou seja, até 31 de dezembro de 2015. Esta exigência não abrange: i) a aquisição de participações ou ativos de empresas caso o montante em numerário investido pelo grupo PSA para realizar a aquisição prevista seja inferior a 100 milhões de euros por ano; e ii) a aquisição de uma participação numa empresa ou de ativos de empresas, após autorização pela Comissão Europeia, se essa aquisição for necessária para assegurar a viabilidade do grupo PSA e permitir-lhe atingir os objetivos do seu plano de reestruturação. A intenção de realizar uma aquisição visada pela alínea ii) do presente número deve ser comunicada à Comissão dentro de um prazo razoável para que esta possa avaliar a aquisição prevista com base em dados financeiros pormenorizados relativos à aquisição prevista, à sua valorização e ao seu impacto sobre os fundos próprios do grupo PSA.
- (252) Além disso, o grupo PSA poderá, após autorização da Comissão Europeia, proceder à aquisição i) de uma participação enquanto contrapartida da entrega de participações ou atividades realizadas no âmbito de uma operação de alienação ou partilha (por fusão ou mediante entrega) de ativos ou atividades; ii) de títulos ou de elementos de ativos ou passivos tendo em vista a sua revenda concomitante em condições que não levem ao acréscimo do nível de dívida líquida do PSA. Essas aquisições não serão tidas em conta no montante de 100 milhões de euros mencionados na alínea anterior. A intenção de realizar uma aquisição visada pelas alíneas i) e ii) do presente número deve ser comunicada à Comissão Europeia dentro de um prazo razoável para lhe permitir avaliar a natureza das operações em causa.
- (253) As aquisições de participações ou de ativos de empresas realizadas pela Faurecia ou por qualquer das suas filiais durante a execução do plano de reestruturação do grupo PSA, ou seja, até 31 de dezembro de 2015, acima do montante máximo de 100 milhões de euros por ano acima previsto estarão subordinadas à autorização prévia da Comissão Europeia, a qual considerará positivamente as aquisições que i) contribuam, direta ou indiretamente, para a restauração da viabilidade do grupo PSA através de um impacto positivo sobre a rentabilidade previsual do mesmo e ii) não constituam uma forma de eludir a obrigação de limitar os efeitos do auxílio ao mínimo estritamente necessário para atingir os objetivos do plano de reestruturação do grupo PSA. A intenção de realizar uma aquisição visada pelo presente número deve ser comunicada à Comissão Europeia dentro de um prazo razoável, para lhe permitir avaliar a aquisição em causa à luz dos dois critérios acima mencionados.
- (254) Caso o nível de dívida líquida do grupo PSA (tal como este termo foi acima definido) seja reduzido, no decurso de um dado ano (N), para um nível inferior ao previsto para esse mesmo ano para o PMP de 2013 v1 à data de 31 de maio de 2013, tal como notificado pelas autoridades francesas em 3 de junho de 2013, os limites máximos de 100 milhões de euros por ano previstos no presente compromisso serão automaticamente aumentados para o ano seguinte (N+1), até ao valor da diferença, expressa em milhões de euros, entre o nível da dívida líquida do grupo PSA realizado no ano (N) e o previsto para esse mesmo ano pelo PMP 2013 v1 em 31 de maio de 2013, tal como foi notificado pelas autoridades francesas em 3 de junho de 2013.

## 7.4. COMPROMISSO SOBRE A MARGEM DOS FINANCIAMENTOS CONCEDIDOS AOS CONCESSIONÁRIOS

- (255) O grupo PSA não diminuirá a margem comercial anual média dos financiamentos concedidos aos concessionários da sua rede (montante *corporate réseau* tal como é apresentado no relatório anual do Banco PSA) abaixo da margem comercial anual média observada nos 12 últimos meses em 30 de junho de 2013, durante todo o período de execução do plano de reestruturação.

7.5. COMPROMISSO RELATIVO AO PROJETO «50CO<sub>2</sub>CARS»

- (256) As autoridades francesas comprometem-se a que, no âmbito do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars», tal como definido na secção 1.2 da notificação das autoridades francesas de 12 de março de 2013, a subvenção de 24,5 milhões de euros inicialmente prevista em benefício do grupo PSA assuma a forma de adiantamentos recuperáveis, de acordo com os termos, condições e modalidades de reembolso análogas, *mutatis mutandis*, aos que foram previstos para os 61,4 milhões de euros de adiantamentos recuperáveis relativos ao projeto 50CO<sub>2</sub>Cars. Mantém-se o calendário de reembolso inicialmente previsto. Os montantes a reembolsar em cada prestação sofrem um aumento proporcional ao aumento do montante dos adiantamentos.

## 7.6. EXECUÇÃO E PERITO INDEPENDENTE

- (257) As autoridades francesas assumem o compromisso de que o grupo PSA mandatará um perito independente para verificar em pormenor a aplicação dos compromissos subscritos na carta de compromissos de 23 de julho de 2013 («perito independente») durante o período do plano de reestruturação, ou seja, até 31 de dezembro de 2015, nas condições descritas no anexo.

## 8. APRECIÇÃO DO AUXÍLIO

## 8.1. EXISTÊNCIA DE AUXÍLIO NA ACEÇÃO DO ARTIGO 107.º, N.º 1, DO TFUE

- (258) Nos termos do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE, são «incompatíveis com o mercado interno, na medida em que afetem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções».
- (259) Com base nesta disposição, a Comissão considera que a qualificação de uma medida nacional como auxílio de Estado pressupõe que estejam preenchidas as seguintes condições cumulativas: i) que a medida em questão confira uma vantagem económica ao seu beneficiário; ii) que essa vantagem tenha origem estatal; iii) que essa vantagem seja seletiva e iv) que a medida em causa falseie ou ameace falsear a concorrência e seja suscetível de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros.
- (260) A Comissão considera que a garantia estatal concedida ao BPF e os adiantamentos recuperáveis a favor do grupo PSA para a realização do projeto de I&D «50CO<sub>2</sub>Cars» constituem um auxílio de Estado na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE pelas seguintes razões.

## 8.1.1. GARANTIA ESTATAL À FILIAL BANCÁRIA DO GRUPO PSA

- (261) A Comissão observa, em primeiro lugar, que na sua decisão de 11 de fevereiro de 2013 que autorizou temporariamente uma primeira parcela da garantia a título de auxílio de emergência, tinha concluído que a medida constituía um auxílio na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE. A França não contestou essa decisão e notificou a presente medida como um auxílio à reestruturação.

8.1.1.1. *Sobre a presença de recursos estatais*

- (262) No que respeita à transferência de recursos estatais, convém salientar que a garantia será concedida pela França em aplicação do artigo 85.º do Orçamento rectificativo, Lei n.º 2012-1510 de 29 de dezembro de 2012.
- (263) Esta circunstância é só por si suficiente para provar que a medida tem origem estatal.

8.1.1.2. *Sobre a presença de uma vantagem económica*

- (264) Relativamente à existência de uma vantagem, resulta de jurisprudência constante que, a fim de apreciar se uma medida estatal constitui um auxílio, há que determinar se a empresa beneficiária obtém uma vantagem económica que não teria obtido em condições normais de mercado. Por conseguinte, a Comissão deve avaliar em que medida a garantia concedida ao BPF dá lugar a uma remuneração de mercado.
- (265) Na notificação de 12 de março de 2013, as autoridades francesas estimaram o elemento de auxílio entre 453 e 480 milhões de euros para um montante máximo de garantias de 7 mil milhões de euros em capital. Esta estimativa assentava numa interpolação dos rendimentos dos títulos obrigacionistas do BPF para uma maturidade de 3 anos. Nas observações da França sobre a decisão de dar início ao procedimento, resumidas no considerando 128 acima, as autoridades francesas consideram que o montante do auxílio que resulta da garantia se eleva a 396 milhões de euros, tendo em conta um prémio de risco de 40 pontos de base e o período de referência de três meses. Na hipótese de se dever ter em conta um prémio de risco de 24 pontos de base (como o que foi observado aquando das emissões realizadas ao abrigo do auxílio de emergência), o montante do auxílio seria então de 429 milhões de euros.
- (266) Além disso, as autoridades francesas insistiram no facto de as emissões realizadas pelo BPF em 25 de março de 2013 terem tido lugar em condições de mercado particularmente favoráveis; os *spreads* em relação à OET então registados tiveram níveis particularmente baixos (24 pontos de base). Consequentemente, consideram que uma hipótese de custo adicional para o BPF na ordem dos 40 pontos de base é perfeitamente fundamentada.

- (267) Por último, o período de referência que as autoridades francesas consideram estende-se de 12 de julho a 16 de outubro de 2013, pois, segundo elas, esse período permite ter em conta a comunicação relativa às dificuldades do grupo de 12 de julho com o anúncio do plano de reorganização e atenuar os efeitos ligados aos primeiros rumores sobre a concessão da garantia, que teve lugar em 16 de outubro de 2012.
- (268) Em primeiro lugar, a Comissão recorda que, com base nos factos apresentados no considerando 30, o montante de auxílio presente na garantia de 1,2 mil milhões de euros temporariamente aprovada em 11 de fevereiro de 2013 tinha sido objeto de uma primeira estimativa na decisão de emergência, segundo a qual o elemento de auxílio poderia estar compreendido entre 91,8 milhões de euros e o montante nominal da garantia, ou seja, 1,2 mil milhões de euros. Aplicando a mesma metodologia de estimativa do minorante do auxílio (*spread* de 24 pontos de base e período de referência de um mês), o elemento de auxílio contido na garantia de 7 mil milhões de euros notificada pela França elevar-se-ia assim a 486 milhões de euros, como é apresentado quadro 18 abaixo:

Quadro 18

**Cálculo do elemento de auxílio nas obrigações garantidas**

	16.10.2012	12.7-16.10	16.9-16.10
OET três anos	0,34 %	0,35 %	0,39 %
<i>Spread</i> sobre o Estado estimado após garantia	0,24 %	0,24 %	0,24 %
Taxa de juro BPSA após garantia (a)	0,58 %	0,59 %	0,63 %
Custo da garantia (b)	2,60 %	2,60 %	2,60 %
Custo total estimado das emissões garantidas (a) + (b)	3,18 %	3,19 %	3,23 %
Rendimento no mercado secundário BPSA interpolado a três anos	5,09 %	5,23 %	5,54 %
Montante de auxílio estatal induzido (MEUR)	401	429	486

- (269) No que se refere às hipóteses consideradas para chegar a este valor, a Comissão deseja especificar o seguinte:
- (270) No considerando 51 da decisão de emergência, a Comissão estimou o elemento de auxílio para o montante das emissões de 1,2 mil milhões de euros em, pelo menos, 91,8 milhões de euros. Para uma emissão no valor de 7 mil milhões de euros, o montante correspondente seria de 535 milhões de euros.
- (271) Como se descreve no considerando 26 da decisão de dar início ao procedimento, observou-se uma diferença de rendimento de 24 pontos de base em relação às OET aquando da emissão de obrigações no valor de 1,2 mil milhões de euros. A Comissão confirma, em conformidade com os considerandos 119 e 120 da decisão de dar início ao procedimento, que essa diferença observada, e que se deve, segundo a França, a uma menor liquidez das obrigações garantidas em comparação com as OET, deve ser tida em conta no cálculo do elemento de auxílio em minoração do mesmo.
- (272) Quanto ao período de referência, a Comissão estima que o período de um mês (16 de setembro-16 de outubro) considerado é suficientemente longo para atenuar a eventual volatilidade associada aos efeitos do anúncio. A fim de estimar o elemento de auxílio com precisão, o período de referência deve estar, com efeito, próximo do momento do anúncio, para que a informação sobre as dificuldades do grupo esteja devidamente refletida nos rendimentos do mercado. Finalmente, o mercado secundário que foi considerado é um mercado líquido e, por conseguinte, não se pode concluir que seja necessário um período mais longo, na medida em que o anúncio do plano de reestruturação do PSA em julho de 2012, bem como as últimas informações sobre as vendas de veículos disponíveis, tinham sido perfeitamente integrados pelos mercados. Por outro lado, a Comissão considera que o elemento de auxílio está corretamente estimado nesta base e não deve ser recalculado com base nos níveis de rendimento das obrigações do banco no mercado secundário no momento de cada emissão. É este o caso, por um lado, porque a França considera que o auxílio se limita ao mínimo necessário para a restauração da viabilidade e que, por isso, a garantia será integralmente utilizada, e, por outro lado, porque o preço de mercado representativo corresponde ao nível das obrigações secundárias antes do anúncio da medida de auxílio. Este auxílio proporciona ao PSA a opção de utilizar a garantia em qualquer altura após o seu estabelecimento.

- (273) No considerando 51 da decisão de emergência, a Comissão considerou que o montante de auxílio se podia elevar até ao montante nominal das emissões obrigacionistas. Tendo em conta os factos apresentados nos considerandos 105 e 106 da decisão de dar início ao procedimento a respeito da existência de um saldo de liquidação que iria de [1-3] mil milhões a [2-4] mil milhões de euros num cenário de stresse em gestão liquidatária, a Comissão considera que o montante de auxílio não ultrapassa a vantagem em termos de preço de emissão das obrigações estimada no considerando 33 em 486 milhões de euros presente na garantia estatal de 7 mil milhões de euros em capital. Trata-se da vantagem de que o grupo beneficia caso prossiga a sua atividade. Se o auxílio não tivesse sido concedido e o banco tivesse sido colocado em gestão liquidatária, nem os credores nem os acionistas (o grupo PSA) teriam tido qualquer vantagem adicional.
- (274) A Comissão faz notar que, das partes interessadas, só a Fiat comentou a estimativa do auxílio, ao estimar, no considerando 191 acima, que se deveriam acrescentar pelo menos 100 pontos de base ao custo da garantia para este ficar conforme com as condições de mercado. Uma das observações da Fiat refere-se ao pagamento de uma comissão de autorização («*commitment fee*»). A respeito desta questão, a Comissão observa que, tal como se explica no considerando 272, o elemento de auxílio é quantificado com base na hipótese de que a garantia será totalmente utilizada, dado que o auxílio está limitado ao mínimo necessário para que o grupo restaure a viabilidade. Por outro lado, o elemento de auxílio estimado pela Comissão é superior ao elemento de auxílio estimado pela Fiat, mesmo que ajustado com uma comissão de autorização, visto que a Comissão estima que o preço pago é 231 pontos de base inferior ao preço de mercado, enquanto a Fiat estima que ele é 100 pontos de base inferior ao preço de mercado.
- (275) Atendendo ao que precede, a Comissão pode assim concluir que o elemento de auxílio estatal contido na garantia estatal de 7 mil milhões de euros em capital ascende a 486 milhões de euros.

#### 8.1.1.3. *Sobre o carácter seletivo da vantagem*

- (276) Dado que o BPF e, consequentemente, o grupo PSA são os únicos beneficiários da garantia, o carácter seletivo da vantagem não oferece dúvida.

#### 8.1.1.4. *Sobre as condições de afetação das trocas comerciais entre Estados-Membros e de distorção da concorrência*

- (277) No que se refere aos efeitos a nível da concorrência e ao facto de as trocas comerciais serem afetadas, recorde-se que, segundo jurisprudência constante, quando uma empresa atua num setor onde se verifica uma concorrência efetiva da parte de produtores de diversos Estados-Membros, qualquer auxílio de que beneficie da parte dos poderes públicos é suscetível de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros e de atentar contra a concorrência, na medida em que a sua manutenção no mercado impede os concorrentes de aumentarem a sua quota de mercado e diminui as suas possibilidades de aumentarem as exportações <sup>(41)</sup>.
- (278) Com efeito, o mecanismo por meio do qual se produzirá a distorção da concorrência foi confirmado pela análise da Comissão, pelas observações dos terceiros e por publicações de analistas. A garantia de Estado tem por consequência direta diminuir o custo de financiamento do BPF (em relação ao cenário contrafactual em que o banco não obtém qualquer auxílio). Ao diminuir este custo de financiamento, o BPF estará em condições de melhorar as suas ofertas de financiamento e estimular assim a venda de veículos das marcas Peugeot e Citroën. Ora, a importância do papel dos bancos cativos no apoio e desenvolvimento das vendas de automóveis é unanimemente reconhecida e salientada tanto pelo grupo PSA como por terceiros.
- (279) Nas suas observações, os terceiros interessados salientaram a relação direta entre a atividade do banco cativo e as vendas de veículos. Por exemplo, a GM afirma que o financiamento pelos bancos cativos é «vital» e confere «flexibilidade» aos produtores de automóveis para reagirem a curto prazo às condições de mercado. O grupo Fiat descreveu circunstanciadamente o impacto do financiamento das vendas pelos bancos cativos dos grupos fabricantes de automóveis. No seu entender, esse financiamento teria três efeitos principais: atrair novos clientes, apoiar o processo de venda e aumentar a fidelidade dos clientes. A Fiat menciona um estudo que realizou a nível interno sobre a atratividade do seu modelo «Punto», que dependeria principalmente das condições de financiamento (designadamente taxas de juro baixas). Os concorrentes que não ofereciam condições financeiras atraentes (a Peugeot, por exemplo) estavam menos representados nas preferências dos clientes. De acordo com outro inquérito interno relativo à série «Eco», a maioria dos clientes contactados afirmaram que não teriam comprado o seu automóvel (ou teriam adiado a compra) se não tivessem uma oferta de financiamento a 0 % de

<sup>(41)</sup> Ver, nomeadamente, o acórdão do Tribunal de Justiça de 21 de março de 1991, *Itália/Comissão*, C-305/89, Col. p. I-1603.

juros. A Fiat concluiu por isso que um subsídio destinado a apoiar a atividade de um banco cativo teria um efeito «*imediato e direto*» sobre os desempenhos em termos de vendas de automóveis. Segundo outro inquérito interno descrito pela Fiat, o recurso a um banco cativo também teria impacto sobre os clientes da marca que querem trocar o seu automóvel. Na verdade, a percentagem de clientes que decidiram comprar novamente um automóvel da marca Fiat era mais elevada entre os clientes que beneficiaram de um financiamento do banco cativo por ocasião da compra anterior.

- (280) Quanto ao impacto de uma variação do custo de financiamento de um banco cativo, a Fiat apresentou um elemento de resposta quantitativo ao indicar que um aumento de 100 pontos de base no custo de financiamento poderia reduzir a taxa de penetração em 5 % a 10 %. Deste modo, a experiência da Fiat no mercado europeu através do FGA Capital parece confirmar a existência de uma relação direta e negativa entre o custo de financiamento do banco cativo e a sua taxa de penetração. A diminuição do custo de financiamento do BPF proporcionada pela garantia estatal é assim suscetível de levar a um aumento da sua taxa de penetração.
- (281) Por seu lado, a Toyota confirma a importância do papel dos bancos cativos no reforço da fidelidade dos clientes à marca e no conseqüente aumento das vendas. A Toyota estima que os bancos cativos aumentam a fidelidade em 15 %, mas declarou não ser capaz de quantificar o impacto de um aumento do custo de financiamento na ordem dos 100 pontos de base sobre as vendas (assinalando, todavia, que esse impacto existe).
- (282) Resulta assim das observações dos terceiros interessados que uma diminuição dos custos de financiamento de um banco cativo lhe permite oferecer condições de financiamento mais atraentes aos seus potenciais clientes. Tais ofertas de empréstimos competitivos têm um impacto direto sobre as vendas de automóveis, e atualmente constituirão mesmo um dos principais fatores de desenvolvimento dessas vendas.
- (283) Do mesmo modo, uma publicação da Morgan Stanley de 21 de agosto de 2012 explica a forma como os baixos custos de financiamento de que beneficia a sucursal financeira de um construtor de automóveis pode permitir que a marca ofereça veículos cujo custo para o utilizador («*Total Cost of Ownership*» ou TCO) seja inferior ao dos concorrentes. De um modo geral, esse estudo demonstra que o principal fator na determinação do custo de utilização de um veículo é o custo de financiamento do banco cativo do produtor de automóveis.<sup>(42)</sup> Através de ofertas de financiamento atrativas, um banco cativo contribui assim diretamente para reduzir o TCO das viaturas da marca. Ora, a importância das necessidades de financiamento é particularmente acentuada nos segmentos B e C, nos quais o grupo PSA concentra a maior parte das suas vendas.
- (284) Num estudo recente da Moody's<sup>(43)</sup> de 5 de fevereiro de 2013, o importante papel dos bancos cativos foi confirmado, sendo estes últimos qualificados como «componentes-chave da estratégia dos grupos fabricantes de automóveis». Além disso, o estudo prevê que, no contexto de crise e de declínio das vendas, os grupos fabricantes de automóveis terão maior propensão a utilizar os bancos cativos para estimular as suas vendas. A análise do risco de distorção resultante do auxílio estatal em apreço deve ter igualmente em conta este contexto específico.
- (285) De acordo com o Plano de Viabilização do BPF fornecido pelas autoridades francesas, o papel dos bancos cativos terá aliás de se intensificar futuramente devido a quatro fatores principais (ver considerando 116).
- (286) Por conseguinte, a garantia estatal terá um impacto direto no comportamento concorrencial do BPF, cujo papel, que já é importante, se deverá intensificar segundo apontam as tendências de mercado descritas no Plano de Viabilização mencionado no considerando 285 acima.
- (287) A Comissão observa, a este propósito, que há muitas instituições financeiras no território da União Europeia e que o capital circula entre Estados-Membros.
- (288) A Comissão conclui deste facto que a medida em causa também poderá reforçar a posição do BPF em relação aos seus concorrentes nas trocas comerciais entre Estados-Membros.
- (289) Por conseguinte, a Comissão conclui que esta garantia do Estado constitui um auxílio estatal cujo equivalente-subvenção bruto se eleva a 486 milhões de euros. O beneficiário direto da garantia é o BPF, mas ela beneficia *in fine* todo o grupo no seu conjunto, na medida em que a atividade do BPF consiste em financiar as vendas da principal atividade do grupo, a produção automóvel.

<sup>(42)</sup> Ver Morgan Stanley, 21 de agosto de 2012, «*Volkswagen – It's Cheaper to Own a VW*».

<sup>(43)</sup> Ver Moody's, 5 de fevereiro de 2013, «*Key rating drivers for European car financiers*»

### 8.1.2. APOIOS PÚBLICOS AO GRUPO PSA PARA A REALIZAÇÃO DO PROJETO DE I&D «50CO<sub>2</sub>CARS»

- (290) Os financiamentos públicos <sup>(44)</sup> ao grupo PSA para a realização do projeto de I&D «50CO<sub>2</sub>Cars» correspondem à definição de auxílio estatal na aceção do artigo 107.º do TFUE. As autoridades francesas notificaram a presente medida como um auxílio à reestruturação.

#### 8.1.2.1. *Sobre a presença de recursos estatais*

- (291) Estes financiamentos públicos provêm da dotação orçamental paga pelo Estado à ADEME a título da ação «Veículo do futuro» do programa de investimentos de futuro. Efetivamente, os financiamentos públicos concedidos pela França ao projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» inserem-se no âmbito do programa dos «investimentos de futuro» criado pelo Orçamento rectificativo, Lei n.º 2010-237 de 9 de março de 2010, o que confirma a origem estatal desta medida.

#### 8.1.2.2. *Sobre a presença de uma vantagem económica*

- (292) Ao contribuir para as suas despesas de I&D, a subvenção proporciona uma vantagem económica ao grupo PSA.

#### 8.1.2.3. *Sobre o carácter seletivo da vantagem*

- (293) A medida destina-se especificamente aos promotores do projeto de I&D «50CO<sub>2</sub>Cars», de que faz parte o grupo PSA, e não pode, por isso, ser considerada como tendo um alcance geral.

#### 8.1.2.4. *Sobre as condições de afetação das trocas comerciais entre Estados-Membros e de distorção da concorrência*

- (294) Uma vez que o grupo PSA opera no setor da construção automóvel, que é um setor aberto ao comércio intra-europeu, a medida é suscetível de afetar as trocas comerciais entre os Estados-Membros, de alterar a posição do grupo PSA em relação aos seus concorrentes nos mercados em causa, e de falsear a concorrência no mercado interno.
- (295) Deste modo, a Comissão está em condições de concluir que o apoio financeiro concedido pela França sob a forma de adiantamentos reembolsáveis ao grupo PSA para a realização do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» constitui efetivamente um auxílio estatal na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do TFUE.
- (296) Por último, a Comissão reconhece a natureza específica dos adiantamentos recuperáveis enquanto instrumento dos auxílios estatais. Embora se trate de um «empréstimo» a favor do grupo PSA para a realização do «50CO<sub>2</sub>Cars», o reembolso desse empréstimo permanecerá condicionado ao resultado desse projeto de I&D. Uma vez que as probabilidades de êxito e de insucesso são *a priori* desconhecidas, a Comissão não tem possibilidade de calcular um equivalente-subvenção bruto desses auxílios sob a forma de adiantamentos recuperáveis. Por conseguinte, ao adotar a perspetiva mais negativa, na qual não haveria qualquer reembolso, a Comissão considerará por prudência a totalidade do adiantamento recuperável como fator de majoração do montante do auxílio estatal em causa.

## 8.2. BASE JURÍDICA DA APRECIÇÃO

- (297) O artigo 107.º, n.ºs 2 e 3, do TFUE, prevê derrogações à incompatibilidade geral prevista no n.º 1 do mesmo artigo. As derrogações previstas no artigo 107.º, n.º 2, do TFUE não são manifestamente aplicáveis no caso em apreço.
- (298) Na sua decisão de emergência, a Comissão declarou que o auxílio era temporariamente compatível, com base no artigo 107.º, n.º 3, alínea b), do TFUE. Todavia, a Comissão considerou que a garantia pública, destinada a fazer face no imediato aos problemas de liquidez do BPF, também beneficiava o grupo PSA. Este parecer não é, de resto, contestado pelas autoridades francesas. A Comissão salientou igualmente que os problemas de liquidez da filial bancária são decorrentes das dificuldades estruturais do grupo. Neste contexto, as autoridades francesas comprometeram-se a apresentar um plano de reestruturação para o grupo PSA no seu conjunto, em conformidade com as orientações «emergência e reestruturação» supracitadas, o qual também asseguraria a viabilidade do BPF. Em conformidade com o compromisso assumido, as autoridades francesas notificaram um plano de viabilização do BPF e um plano de reestruturação do grupo PSA.

<sup>(44)</sup> Esses financiamentos foram inicialmente notificados como tendo a forma de subvenções (num montante de 24,5 milhões de euros) e de adiantamentos recuperáveis (num montante de 61,4 milhões de euros). Tendo em conta a medida compensatória proposta pelas autoridades francesas (descrita no considerando 256 acima), assumirão finalmente a forma de adiantamentos recuperáveis no valor de 85,9 milhões de euros.

- (299) Quanto ao plano de viabilização do BPF, deverá ser analisado à luz da secção 2 da Comunicação da Comissão sobre o regresso à viabilidade e avaliação, em conformidade com as regras em matéria de auxílios estatais, das medidas de reestruturação tomadas no setor financeiro no contexto da atual crise <sup>(45)</sup>.
- (300) No que respeita ao plano de reestruturação, a Comissão já entendeu, no considerando 84 da sua decisão de emergência, que esse plano deveria ser examinado à luz do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE e, mais especificamente, das já referidas orientações «emergência e reestruturação». Com efeito, é facto assente que os auxílios foram concedidos com o objetivo de restaurar a viabilidade a longo prazo de uma empresa e deverão estar, por isso, conformes com as orientações de «emergência e reestruturação», que servirão de base jurídica para a apreciação. A Comissão observa igualmente que esta conclusão não é afetada pelo facto de uma parte dos auxílios previstos no âmbito do plano de reestruturação assumir a forma de auxílios a um projeto de I&D. Na verdade, a integração de uma dimensão de I&D num plano de reestruturação é aceitável sob reserva da dupla condição de que as atividades previstas sejam verdadeiramente necessárias para restaurar a viabilidade da empresa e de que todos os elementos do plano de reestruturação (incluindo o esforço de I&D) preencham as condições previstas pelas orientações «emergência e reestruturação».
- (301) Além disso, em conformidade com o ponto 21 das ditas orientações, as condições impostas à compatibilidade do apoio público ao esforço de I&D da empresa em dificuldades devem evitar que os princípios das regras de direito comum sejam contornados para beneficiar uma empresa em boa saúde financeira.
- (302) A Comissão constata que nenhum dos interessados criticou a escolha das bases jurídicas.

### 8.3. ELEGIBILIDADE DA EMPRESA PARA OS AUXÍLIOS À REESTRUTURAÇÃO

- (303) Para beneficiar de auxílios à reestruturação, a empresa deve, em primeiro lugar, poder ser considerada como uma empresa em dificuldades, tal como definida na secção 2.1 das supracitadas orientações «emergência e reestruturação».
- (304) No considerando 150 da decisão de dar início ao procedimento, a Comissão afirmou que o grupo PSA estava em dificuldades, na aceção do ponto 11 das referidas orientações. De facto, os índices habituais de uma empresa em situação difícil estão presentes neste caso, nomeadamente: o nível crescente dos prejuízos, a diminuição do volume de negócios, a capacidade excedentária, a redução da margem bruta de autofinanciamento, o decréscimo das quotas de mercado. Por outro lado, o facto de o BPF não ter podido concluir o seu plano de financiamento para o período de 2013-2016 sem a garantia estatal demonstra suficientemente a incapacidade do grupo para garantir a sua recuperação com os seus recursos próprios ou com fundos obtidos junto dos seus proprietários/acionistas ou junto do mercado.
- (305) No considerando 151 da decisão de dar início ao procedimento, a Comissão concluiu por isso que o grupo PSA e, indireta e consequentemente, o BPF são empresas em dificuldades na aceção da secção 2.1 das orientações «emergência e reestruturação».
- (306) No considerando 152 da referida decisão, a Comissão assinalou igualmente que nem o grupo PSA nem a sua filial BPF são empresas recém-criadas, e que, na medida em que o beneficiário é um grupo, não pode considerar-se que as dificuldades da empresa resultam de uma afetação arbitrária dos custos no âmbito do grupo. Com efeito, tal como as autoridades francesas indicam, as dificuldades do grupo estão essencialmente ligadas a razões que lhe são específicas e à degradação do mercado automóvel na Europa.
- (307) A Comissão considera, portanto, que não há motivos para rever a apreciação feita na decisão de dar início ao procedimento a respeito da elegibilidade da empresa com base nos pontos 11 e 13 das orientações «emergência e reestruturação». A Comissão faz notar, com efeito, que nenhuma das partes interessadas contestou este aspeto.
- (308) Em conclusão, a Comissão considera que as condições previstas na secção 2.1 das orientações «emergência e reestruturação» se encontram preenchidas.

<sup>(45)</sup> JO C 195 de 19.8.2009, p. 9.

## 8.4. REGRESSO À VIABILIDADE A LONGO PRAZO

## 8.4.1. PLANO DE REESTRUTURAÇÃO DO GRUPO PSA

- (309) Face à degradação duradoura da sua situação, o grupo PSA adotou, a partir de 2012, medidas suscetíveis de favorecer o regresso do grupo à viabilidade a longo prazo no quadro do plano «Rebond 2015». É o caso, nomeadamente, das medidas destinadas a reduzir a capacidade excedentária do grupo no segmento B e das medidas de poupança previstas. O plano «Rebond 2015» inclui:
- a) Uma reorganização da base industrial francesa e uma diminuição dos custos estruturais com um impacto estimado de 600 milhões de euros, anunciada em 12 de julho de 2012. Este projeto prevê a paragem da produção em Aulnay em 2014, a adaptação do dispositivo industrial da unidade de Rennes, medidas de revitalização nas unidades de Aulnay e de Rennes e o ajustamento das estruturas do grupo.
  - b) Uma redução de CAPEX na ordem de 550 milhões de euros que se fará sentir a partir de 2013, após o aumento dos encargos com os investimentos para aumentar as capacidades na Rússia, na América Latina e na China.
  - c) Uma otimização dos custos de produção resultante, nomeadamente, da aliança com a GM, num montante de 350 milhões de euros, sendo metade desses ganhos resultante das primeiras sinergias nas «compras» da aliança, e a outra metade dos planos de ação relativos aos custos unitários de conceção e de produção.
- (310) Na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão manifestou dois tipos de dúvidas a respeito do regresso à viabilidade:
- a) Em primeiro lugar, a Comissão considerou que as hipóteses relativas à evolução do mercado poderiam revelar-se demasiado otimistas.
  - b) Em segundo lugar, a Comissão quis verificar em que medida o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» podia contribuir para o regresso à viabilidade.

8.4.1.1. *Sobre as hipóteses de evolução do mercado consideradas*

- (311) As observações dos terceiros interessados não contradizem a pertinência de utilizar as projeções do *IHS Global Insight* sobre a evolução do mercado. Em particular, as observações da Fiat confirmam que se trata da principal fonte de projeções financeiras para os construtores de automóveis.
- (312) A Comissão observa que, todavia, essas projeções são mais otimistas do que as de outras fontes do mercado, como as projeções da Standard&Poor's <sup>(46)</sup>.
- (313) A Comissão considera que a atualização das projeções de volumes de negócios em relação à decisão de dar início ao procedimento responde parcialmente à dúvida que tinha manifestado quanto à credibilidade das previsões apresentadas pela França na fase preliminar da investigação. Por outro lado, apesar do menor volume de negócios, as despesas de investimento em capital previstas não foram diminuídas nas projeções atualizadas, pelo que isso não vai afetar negativamente as vendas futuras.
- (314) Os eventuais desvios das projeções medianas devem ser analisados à luz das consequências que poderão ter sobre a capacidade do PSA para prosseguir a sua atividade num cenário desfavorável. As dificuldades do grupo, que suscitaram a intervenção do Estado, estavam ligadas à capacidade do BPF para se refinar suficientemente junto dos mercados de modo a poder financiar as vendas de veículos do grupo. Por outro lado, mesmo depois de ter registado uma depreciação do valor global dos ativos da divisão de veículos automóveis, constatada nas contas em 31 de dezembro de 2012, em 3 888 milhões de euros, a França não indicou à Comissão que os fundos próprios do grupo eram insuficientes. Por conseguinte, a Comissão considera que deve centrar-se a análise no nível da dívida líquida industrial do grupo nos cenários desfavoráveis.
- (315) As dúvidas da Comissão a respeito da viabilidade do grupo puderam ser dissipadas tendo em conta o compromisso da França, descrito na secção 7.1 acima, de impor ao PSA a adoção de medidas suficientes para compensar qualquer insuficiência de tesouraria resultante de uma evolução desfavorável das vendas e que implique o risco de desviar a dívida líquida da sua trajetória. O nível da dívida [...] seria assim reduzido para

<sup>(46)</sup> O relatório «*For Global Automakers, The Road Ahead Varies From Region To Region*», de 24 de abril de 2013, não prevê que o mercado europeu regresse em termos de volumes ao nível de 2011 antes de 2018, ao passo que as projeções do IHS preveem que esse regresso começará em 2014.

menos de [...] mil milhões de euros, um nível consentâneo com as atuais projeções dos analistas. Este compromisso permite que o grupo escolha o meio mais oportuno para estabilizar a dívida líquida, como por exemplo uma redução da capacidade ou vendas de participações. A Comissão observa ainda que a França se comprometeu a notificar de novo o plano no seu conjunto, caso as medidas corretivas não tenham êxito ou se verifique uma ultrapassagem por dois anos consecutivos de um objetivo relativo à dívida líquida.

- (316) Com base nas considerações precedentes, a Comissão conclui que as dúvidas sobre o regresso à viabilidade manifestadas na decisão de dar início ao procedimento estão dissipadas.

#### 8.4.1.2. *Sobre a contribuição do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» para a restauração da viabilidade do grupo PSA*

- (317) No considerando 167 da decisão de dar início ao procedimento, a Comissão interrogava-se sobre o contributo do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» para a reestruturação e a restauração da viabilidade do grupo PSA.

##### a) **Observação preliminar sobre a contestação pela França do método de análise proposto na decisão de dar início ao procedimento**

- (318) Conclui-se do considerando 152 que as autoridades francesas contestam o método proposto pela Comissão na decisão de dar início ao procedimento para verificar a existência e estimar a eventual amplitude do contributo do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» para a restauração da viabilidade do PSA. Segundo a França, no fim do seu exame preliminar, as dúvidas da Comissão assentariam no postulado de que o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» «só poderá ser necessário à restauração da viabilidade do grupo PSA na medida em que lhe permita recuperar o atraso acumulado em matéria de I&D relativamente aos seus concorrentes». Além disso, o método previsto pela Comissão apoiar-se-ia num critério «juridicamente inovador» cuja necessidade é contestada pelas autoridades francesas, uma vez que os outros argumentos avançados lhes parecem suficientes para demonstrar que o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» contribui positivamente para a restauração da viabilidade do grupo.

- (319) A Comissão contesta que o método que propôs na decisão de dar início ao procedimento possa ser assim resumido e deseja dar os seguintes esclarecimentos.

- (320) O considerando 17 das orientações «emergência e reestruturação» dispõe que «[u]ma reestruturação [...] faz parte de um plano exequível, coerente e de grande envergadura, destinado a restaurar a viabilidade a longo prazo de uma empresa». A realização desse objetivo de «reorganização e [de] racionalização das atividades da empresa numa base mais eficiente» pode passar por medidas de vários tipos:

- «abandonar as atividades deficitárias»;
- reestruturar as «atividades cuja competitividade pode ser restaurada»;
- diversificar-se «para novas atividades rendíveis».

- (321) A Comissão entende que este terceiro pilar da «diversificação» é o que melhor poderá justificar a inclusão de atividades de I&D num plano de reestruturação. Esta justificação assentaria, neste caso, na necessidade de ajudar a empresa em dificuldade a encontrar novos mercados lucrativos através da reorientação da sua produção por meio da inovação.

- (322) Conclui-se das suas observações (resumidas no considerando 149 acima que as autoridades francesas parecem, aliás, partilhar desta análise e considerar que a manutenção dos investimentos de I&D pode permitir que uma empresa em dificuldade «restabeleça a viabilidade a longo prazo». A Comissão considera, no entanto, que os precedentes citados pela França na nota 30 no considerando 149 acima não são pertinentes. É forçoso constatar, com efeito, que eles não dizem respeito a processos para os quais, como acontece no caso em apreço, a realização de um projeto de I&D no âmbito de um plano de reestruturação seria suscetível de contribuir positivamente para o regresso à viabilidade de uma empresa em dificuldade, mas sim a casos em que a Comissão considerou que a restauração da viabilidade poderia passar pelo lançamento de novos produtos resultantes de conhecimentos «existentes» (e não obtidos pela I&D). Deste modo, resulta do considerando 51 da Decisão da Comissão de 1.12.2004 (Auxílio Estatal – França – *Société Bull*, proc. C-504/03) que a nova linha de servidores, cujo papel foi efetivamente considerado «muito importante» em termos de volume de negócios e de margem de exploração, assentava numa tecnologia detida pela Intel e não desenvolvida pelo beneficiário do auxílio. Do mesmo modo, resulta do considerando 98 da Decisão da Comissão de 3.7. 2001 (Auxílio estatal – Espanha – *Babcock Wilcox España SA*, processo C-33/98), que a tecnologia que permitia que a NewCo cobrisse um novo

segmento do mercado espanhol já existia. Por último, a Comissão não vê qual é a pertinência do considerando 236 da sua decisão de 18.2.2004 (Auxílio Estatal – Alemanha – *Bankgesellschaft Berlin AG*, proc. C-28/02), de onde se conclui que ela se recusou a pronunciar-se de forma definitiva sobre o papel dos «novos produtos e novos canais de distribuição» no âmbito do regresso à viabilidade do banco em dificuldade.

- (323) A Comissão deseja salientar que importa não confundir este objetivo com o objetivo, muito diferente, de promoção da I&D e da inovação <sup>(47)</sup> visado por outros tipos de financiamentos públicos concedidos a empresas que não se encontram em dificuldade. A este propósito, convém recordar o considerando 20 das orientações «emergência e reestruturação», que dispõe muito claramente:

«Uma vez que a sua própria existência está em perigo, uma empresa em dificuldade não pode ser considerada um instrumento adequado para contribuir para a realização de objetivos de outras políticas públicas enquanto a sua viabilidade não estiver assegurada. Consequentemente, a Comissão considera que os auxílios a empresas em dificuldade podem contribuir para o desenvolvimento de atividades económicas sem afetar as trocas comerciais numa medida contrária ao interesse comunitário apenas quando estiverem preenchidas as condições estabelecidas nas presentes orientações. [...]»

- (324) A Comissão entende que um mesmo auxílio não pode perseguir eficazmente dois objetivos distintos e que, por conseguinte, qualquer auxílio concedido por um Estado-Membro no âmbito de um plano de reestruturação, mesmo que ele o apresente como podendo ter um impacto positivo em termos de promoção da I&D, deve ter por finalidade o restabelecimento da viabilidade do beneficiário. A sua contabilidade deve ser examinada à luz deste objetivo prioritário.

- (325) Além do mais, na medida em que se trata de um «investimento» em I&D, é necessário que o Estado-Membro prove que as atividades apoiadas são coerentes com o resto do plano de reestruturação (e são necessárias para o seu êxito). Na verdade, o considerando 45 das orientações «emergência e reestruturação» dispõe que:

«O auxílio não deve servir de qualquer modo para financiar novos investimentos que não sejam indispensáveis para restaurar a viabilidade.»

- (326) Para analisar se o esforço de I&D representado pelo projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» constitui (ou não) uma medida interna destinada a melhorar a viabilidade da empresa em dificuldade que poderia, neste caso, estar contido com esse fim no plano de reestruturação (considerando 35 das orientações «emergência e reestruturação»), a análise apresentada pela Comissão nos considerandos 168 a 217 da decisão de dar início a procedimento inscreve-se na mesma linha das disposições do ponto 36 das referidas orientações, das quais resulta claramente que «as circunstâncias que deram origem às dificuldades da empresa» devem servir de base para avaliar se as medidas propostas são adequadas. Deste modo, na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão analisou sucessivamente:

- a) Nos considerandos 168 a 192, se o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» era suscetível de ajudar o grupo PSA a recuperar o seu atraso em matéria de I&D, elemento apresentado pelas autoridades francesas como uma das dificuldades estruturais enfrentadas pelo grupo no considerando 16;
- b) Nos considerandos 193 e 194, se o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» era suscetível de ajudar o grupo PSA a racionalizar o seu equipamento industrial e a estrutura dos seus custos, nomeadamente os custos de mão-de-obra, uma vez que esses fatores foram apresentados como outras desvantagens estruturais de que o grupo PSA sofre no considerando 15;
- c) Nos considerandos 208 a 217, se as novas tecnologias de «*mild-hybridation*» visadas pelo projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» eram suscetíveis de oferecer ao PSA uma resposta para as suas dificuldades, não só conjunturais (contração do mercado europeu identificada no considerando 11 da decisão de dar início ao procedimento), mas também estruturais (efeito de «tesoura» identificado no considerando 14 da decisão de dar início ao procedimento).

- (327) A referida decisão baseou-se, por conseguinte, nos elementos mencionados pelas autoridades francesas durante a fase de investigação preliminar como sendo as circunstâncias causadoras das dificuldades da empresa. De modo algum a Comissão procedeu à apresentação de um catálogo de critérios cumulativos e/ou exclusivos que permitam verificar se o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» era (ou não) «adequado» para a reestruturação do grupo.

<sup>(47)</sup> Como é dito no considerando 39 acima, o Enquadramento I&D&I não é aplicável às empresas em dificuldade, mantendo-se aliás essa exclusão durante todo o período do plano de reestruturação, como especifica o considerando 16 das referidas orientações «emergência e reestruturação»: «A partir do momento em que foi elaborado e está a ser executado um plano de reestruturação ou de liquidação para o qual foi solicitado um auxílio, qualquer outro auxílio será considerado como auxílio à reestruturação.»

- (328) Importa constatar que, durante a fase de investigação preliminar, as autoridades francesas invocaram a tendência do mercado para substituir as vendas de veículos a gasóleo por veículos a gasolina (mencionada no considerando 210 da decisão de dar início ao procedimento e recordada no considerando 147 acima) não como um dos obstáculos à restauração da viabilidade do grupo PSA, mas como um simples elemento contextual não obstante o qual, aliás, teria existido, como é dito no considerando 214 da decisão de dar início ao procedimento, «(s)eguindo os estudos de mercado realizados pelo PSA, (...) uma oportunidade de mercado para os sistemas de hibridação económica a gasóleo».
- (329) Seja como for, o objetivo do presente procedimento formal é proporcionar ao Estado-Membro a possibilidade de apresentar todas as justificações que ele considere necessárias para legitimar o auxílio em apreço e, nomeadamente, os esclarecimentos sobre as circunstâncias que causaram as dificuldades da empresa e que porventura não tenha descrito durante a fase preliminar. Foi precisamente isso que as autoridades francesas puderam fazer neste caso.

**b) Análise dos contributos do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» para a reestruturação do grupo PSA**

- (330) Resulta das observações das autoridades francesas (resumidas nos considerandos 147 a 151 acima) que o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» tem em vista o domínio de uma tecnologia de redução do consumo e das emissões de CO<sub>2</sub> dos motores a gasóleo a um custo «acessível».

*i) Contribuir para superar as desvantagens estruturais do grupo PSA*

- (331) Inverter a tendência para o decréscimo das vendas de veículos com motores a gasóleo: Na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão interrogava-se no considerando 211 a respeito da coerência de um investimento em I&D que visa uma tecnologia de hibridação a gasóleo com o plano de reestruturação, quando a tendência recentemente observada no mercado (e prevista para os próximos anos) consistiria antes na substituição das vendas de veículos com motores a gasóleo por veículos com motores a gasolina.
- (332) A este respeito, resulta das justificações dadas pela França no considerando 148 acima que tendo em conta a estrutura atual do sistema de produção do grupo PSA (essencialmente virado para os veículos a gasóleo, que representam [60-80] % das vendas na Europa em 2012), uma estratégia destinada a «suportar» o movimento de substituição do gasóleo pela gasolina em vez de o «acompanhar» poderia ser menos pertinente, a curto/médio prazo, para a restauração da viabilidade do grupo. A Comissão faz notar a esse propósito que, nas suas observações no considerando 203 acima, o construtor Toyota reconhece que poderá existir um mercado para os veículos híbridos a gasóleo, apesar de considerar que as suas vendas deverão ser inferiores aos híbridos a gasolina devido ao custo adicional relativo da tecnologia no domínio do gasóleo. Nesta perspetiva, o desenvolvimento de uma solução híbrida a gasóleo «acessível» reivindicada pelo «50CO<sub>2</sub>Cars» poderia contribuir, dentro do horizonte do projeto, para lutar contra a erosão das vendas dos veículos a gasóleo de que sofre atualmente o grupo PSA. A longo prazo, se as tendências de fundo até agora observadas se mantiverem (de modo que as vendas de veículos híbridos a gasolina continuem a ser mais importantes do que as dos híbridos a gasóleo), como prevê a Toyota, os principais componentes do sistema de hibridação «50CO<sub>2</sub>Cars» poderão ser adaptados a bases de motores a gasolina (ver considerando 50 da decisão de dar início ao procedimento).
- (333) Por conseguinte, a Comissão concorda com as autoridades francesas quando dizem que a estratégia do PSA com vista a desenvolver uma tecnologia suscetível de restaurar a imagem ambiental e preservar a atratividade económica dos motores a gasóleo junto dos consumidores, principalmente dos europeus, poderia melhorar a rentabilidade a curto/médio prazo do equipamento industrial do grupo PSA e contribuir assim para o seu regresso à viabilidade dentro do horizonte do plano de reestruturação.
- (334) Recuperar o atraso acumulado em matéria de I&D: embora as autoridades francesas contestem a pertinência deste critério, resulta do considerando 152 (c) acima que o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» permitiria compensar um atraso que o grupo terá adquirido em matéria de I&D, nomeadamente no que respeita à produtividade das atividades de inovação tecnológica realizadas (partilha de meios num consórcio de investigação sob o patrocínio da ADEME), a normalização de determinados componentes de automóveis (em especial do grupo motopropulsor), as tecnologias de redução do consumo e das emissões dos motores a gasóleo e as transmissões DCT. Esses esforços pretendem tornar os sistemas de hibridação mais «acessíveis» para os consumidores, no sentido em que a arquitetura do grupo motopropulsor híbrido seria largamente normalizada e otimizada em termos de rendimento energético e de custo de produção.
- (335) No considerando 184 acima, a GM destaca a generalização dos projetos tecnológicos de redução das emissões de gases realizados pelos construtores, e no considerando 189 acima, a Fiat confirma que as normas de emissões de CO<sub>2</sub> fixadas pela regulamentação europeia constituem um desafio a que todos os construtores terão de responder. A Toyota, por sua vez, também considera que o desenvolvimento de tecnologias ambientais será um fator-chave das vendas para os construtores (ver considerando 203 acima). Neste contexto de «expansão tecnológica» em matéria de redução de consumos/emissões de CO<sub>2</sub>, e sem negligenciar a dificuldade de prever os futuros mercados comerciais das investigações atualmente realizadas, a Comissão considera que a manutenção por um

construtor de automóveis em dificuldade de um certo nível de ambição tecnológica contribuirá para o êxito da sua reestruturação. A acumulação de um atraso em matéria de I&D, pelo contrário, correria o risco de afetar significativamente a perspetiva de recuperação das suas vendas a curto/médio prazo e, logo, as suas hipóteses de regresso à viabilidade.

- (336) Atendendo ao conjunto de elementos atrás expostos, a Comissão conclui que o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» tem grandes possibilidades de ajudar a corrigir algumas das desvantagens estruturais de que sofre o grupo PSA.

ii) *Adaptar o equipamento industrial ao desafio da «mild-hybridation»*

- (337) Na sua decisão de dar início ao procedimento, a Comissão interrogou-se sobre a questão de saber se os meios previstos para o desenvolvimento de uma tecnologia de «mild-hybridation» eram compatíveis com a racionalização das capacidades prevista pelo resto do plano de reestruturação.

- (338) Resulta do considerando 154 acima que os investimentos industriais que são necessários para a execução do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars», e nomeadamente a adaptação das capacidades de produção aos novos motores a gasóleo e sistemas de hibridação, continuarão a ter uma dimensão limitada relativamente ao total dos investimentos previstos durante o plano de reestruturação. O seu impacto financeiro foi, aliás, integrado nas estimativas comunicadas pelas autoridades francesas. Finalmente, no domínio das transmissões, a Comissão considera, à semelhança das autoridades francesas, que a internalização de uma produção atualmente externalizada a fornecedores japoneses contribuirá, caso o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» seja bem sucedido, para a restauração da viabilidade do PSA, ao restabelecer as margens do construtor e ao libertá-lo de custos logísticos e de riscos cambiais.

- (339) Com base nestes elementos, a Comissão conclui que a adaptação do equipamento industrial do PSA ao desafio da «mild-hybridation» se insere na lógica da reestruturação e da restauração da viabilidade do grupo.

iii) *Orientar a empresa para atividades novas e rentáveis*

- (340) Nas suas observações (resumidas no considerando 189 acima), a Fiat afirmou, no essencial, que o motor visado pelo «50CO<sub>2</sub>Cars» afigurava-se tecnicamente «exequível», mas que apresentava o risco de aumentar o custo unitário dos veículos equipados, pelo que a difusão em grande escala da tecnologia desenvolvida seria economicamente impossível.

- (341) A este respeito, a Comissão observa, com efeito, que o preço atualmente elevado das tecnologias «full-hybrid» explica o facto de elas apenas terem sido utilizadas nos segmentos superiores do mercado (os chamados veículos «premium»). A estratégia prevista e os esforços de I&D realizados pelo PSA e seus parceiros destinam-se precisamente a encontrar uma tecnologia de hibridação que apresente uma melhor relação custo-eficácia do que as soluções atualmente disponíveis: reduzir em [10-20] % as emissões de CO<sub>2</sub> em relação a um veículo não híbrido equivalente por um custo [70-80] % inferior ao da solução HY425.

- (342) No considerando 216 da decisão de dar início ao procedimento, a Comissão lamentou todavia não ter condições para apreciar o impacto das novas tecnologias de «mild-hybridation» nas vendas e na rentabilidade do grupo PSA, e afirmou que desejava dispor dos indicadores financeiros que servem normalmente para analisar a pertinência deste tipo de investimentos em I&D, bem como uma análise dos riscos suscetíveis de afetar a rentabilidade do projeto.

- (343) Conclui-se do considerando 150 que, no âmbito do plano de reestruturação, a ausência de um auxílio estatal específico para o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» obrigaria o PSA a instituir um projeto «contrafactual» que reduziria os seus investimentos em I&D ao mínimo necessário para continuar a ser capaz de respeitar as evoluções regulamentares em termos de emissões de CO<sub>2</sub>. O indicador financeiro fornecido pelas autoridades francesas no quadro 15 do

considerando 155 (b) acima é um valor atualizado líquido (a seguir designado por «VAL») «diferencial» que, ao contrário do VAL «normal» (que corresponde à soma atualizada dos fluxos de tesouraria – positivos e negativos – gerados por um investimento), não permite apreciar a rentabilidade intrínseca do investimento, mas sim a diferença de rentabilidade entre dois investimentos, neste caso, o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» (com ou sem auxílio estatal) e o projeto «contrafactual».

(344) Considerando que, seja qual for a taxa de atualização considerada (respetivamente [10-13] % ou [13-15] %), o projeto contrafactual apresenta sempre um VAL superior ao do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» sem auxílio (entre [60-100] milhões de euros para a eDCT, entre [20-70] milhões de euros para a fachada acessória), as autoridades francesas concluem que, se não houvesse auxílio, a empresa teria sido espontaneamente «incitada» a realizar o projeto alternativo em vez do «50CO<sub>2</sub>Cars». A Comissão contesta, todavia, a validade deste raciocínio, fazendo notar que ele deveria, logicamente, levar a que se considerasse que com uma taxa de atualização de [13-15] %, que as autoridades francesas subentenderam poder ser a que melhor reproduz os atuais «fundamentos» das condições de financiamento da empresa, mesmo que a taxa de [10-13] % se afigurasse como sendo a geralmente utilizada para avaliar a rentabilidade dos seus investimentos, o PSA também preferiria realizar o projeto contrafactual em vez do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars», na medida em que a rentabilidade relativa de dois dos seus componentes seria superior: [50-60] milhões de euros para a eDCT e [20-30] milhões de euros para a fachada acessória.

(345) Em última análise, a Comissão considera que:

a) Por um lado, as conclusões a que o indicador «diferencial» proposto poderia permitir chegar dependem excessivamente de hipóteses *ad hoc* sobre a taxa de atualização utilizada para calcular o VAL «diferencial»;

b) Por outro lado, a estrutura desse indicador não permite realizar uma avaliação económica do impacto global do «50CO<sub>2</sub>Cars» nas vendas e nas perspetivas financeiras do grupo, mas apenas comparar, incrementalmente, o lucro realizado (tendo em conta os encargos suportados) com a execução do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» em relação ao que o projeto contrafactual teria permitido obter somente com dois dos componentes.

(346) Os indicadores financeiros fornecidos pela França não permitem, por isso, ter em conta os efeitos do «sistema» de «*mild-hybridation*» visado pelo «50CO<sub>2</sub>Cars». Ora, a Comissão constata que, ao contrário do projeto contrafactual, o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» permite, por um lado, responder a várias das desvantagens estruturais de que o grupo PSA sofre atualmente: o projeto permitir-lhe-á melhorar a sua situação em matéria de normalização dos componentes e recuperar certos atrasos que o grupo acumulou no domínio da I&D. A dimensão reduzida do projeto contrafactual não permite nutrir tal ambição. Por outro lado, as evoluções incrementais previstas no projeto contrafactual, que teria como única finalidade conseguir respeitar as normas regulamentares em matéria de emissões de CO<sub>2</sub>, seriam provavelmente insuficientes para lutar eficazmente contra a diminuição das vendas de veículos a gasóleo com que o grupo está confrontado. Por último, para avaliar a coerência de cada um dos meios necessários a cada um destes projetos com o resto do plano de reestruturação, a Comissão comparou os custos globais do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» (ou seja [300-400] milhões de euros de acordo com o quadro 4 do considerando 41 acima) com os custos adicionais e os riscos industriais acarretados pelo projeto contrafactual: a possível perda de margem resultante deste fenómeno é importante, sendo avaliada em [500-700] milhões de euros no considerando 148.

(347) A Comissão considera, em última instância, que ao contrário das melhorias incrementais previstas no projeto contrafactual, a rotura tecnológica visada pelo projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» poderá oferecer, se este for bem sucedido, um reservatório de crescimento ao PSA no horizonte de 2020 ao permitir que o grupo se diversifique virando-se «*para novas atividades rendíveis*». Do mesmo modo, o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» contribui mais para a restauração da viabilidade do grupo do que contribuiria o projeto contrafactual.

iv) *Conclusão parcial sobre os contributos do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» para a reestruturação do grupo PSA*

(348) A análise anterior mostra que, enquanto componente do plano de reestruturação, o projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» contribui positivamente para a restauração da viabilidade do grupo PSA: a adaptação do seu equipamento industrial exigida pela realização do projeto está conforme com a estratégia e com os meios disponíveis para a reestruturação, e, se for bem sucedido, o projeto contribuirá não só para corrigir os efeitos das dificuldades estruturais da empresa (forte sensibilidade à evolução das vendas dos veículos a gasóleo na Europa e atraso em alguns domínios da I&D), mas também permitirá diversificar a produção do grupo, reorientando-a para atividades «novas e rendíveis» que lhe possam oferecer um motor de crescimento no horizonte de 2020.

## 8.4.2. PLANO DE VIABILIZAÇÃO DO BPF

- (349) Na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão tinha constatado que as dificuldades do BPF têm origem na sua interdependência com o grupo PSA, que levou à degradação da notação financeira do banco, em 14 de fevereiro de 2013, pela S&P para BB+, uma notação especulativa (*non-investment grade*), e isto apesar da aprovação do auxílio de emergência.
- (350) A Comissão considera que, nas observações que formularam acerca da decisão de dar início ao procedimento, as autoridades francesas permitiram que dissipasse as suas dúvidas sobre o aumento da dimensão do balanço e as taxas de crédito malparado do BPF.
- (351) A Comissão mantém, portanto, a conclusão a que tinha chegado na referida decisão e que não foi contestada por nenhuma das partes interessadas, ou seja, que o problema com que o BPF está confrontado é um problema de liquidez que resulta unicamente da sua ligação ao grupo PSA. Em consequência, na medida em que as dúvidas sobre a restauração da viabilidade do grupo puderam ser esclarecidas, há motivos para considerar que o mesmo se aplica ao plano de viabilização do BPF.

## 8.5. PREVENÇÃO DE DISTORÇÕES EXCESSIVAS DA CONCORRÊNCIA

## 8.5.1. ANÁLISE DA NECESSIDADE DE MEDIDAS COMPENSATÓRIAS

- (352) O ponto 38 das orientações «emergência e reestruturação» prevê que, para os auxílios à reestruturação poderem ser autorizados pela Comissão, devem ser tomadas medidas compensatórias para atenuar os efeitos negativos dos auxílios sobre as trocas comerciais. A não ser assim, os auxílios devem ser considerados «contrários ao interesse comum» e declarados incompatíveis com o mercado interno. Esta condição traduz-se frequentemente numa limitação da presença que a empresa pode conservar no(s) seu(s) mercado(s) após o período de reestruturação.
- (353) Importa recordar que as autoridades francesas tinham inicialmente proposto as seguintes medidas compensatórias: reduções adicionais de CAPEX («*capital expenditures*»), renúncia a capacidades da fábrica de Sevelnord em benefício de um concorrente, a retirada do desenvolvimento e produção da tecnologia híbrida *plug-in*, e uma medida que fixa uma taxa máxima de penetração do BPF.
- (354) Na sua decisão de dar início ao procedimento, a Comissão tinha manifestado dúvidas quer sobre a qualificação de algumas dessas medidas como medidas compensatórias, quer sobre a sua suficiência devido às condições da sua execução.
- (355) No termo do presente procedimento formal de investigação, a Comissão entende que, em relação pelo menos àquelas que já foram decididas e aplicadas pelo PSA previamente à notificação do plano de reestruturação, as medidas descritas na secção 2.4.5 acima não podem ser qualificadas como «contrapartidas» na aceção dos pontos 38 e seguintes das orientações «emergência e reestruturação», mas pelo contrário correspondem a opções estratégicas «necessárias de qualquer forma para restaurar a viabilidade» do grupo.
- (356) Contudo, na nota de 23 de julho de 2013, as autoridades francesas decidiram retirar todas as medidas compensatórias notificadas em 12 de março de 2013, com exceção da medida relativa à fixação de uma taxa máxima de penetração do BPF, que foi alterada no sentido descrito na secção 8.5.2 abaixo.
- (357) Por conseguinte, a Comissão toma nota dessa retirada e considera que não lhe compete por essa razão pronunciar-se sobre as seguintes medidas:
- reduções suplementares de CAPEX («*capital expenditures*») e nomeadamente a paragem da produção dos modelos Citroën 6 – Peugeot 607, a suspensão e não renovação do modelo Bipper/Nemo e o fim da produção dos veículos com motores a gasóleo de mais de 2 litros,
  - renúncia a capacidades da fábrica de Sevelnord em benefício de um concorrente, e
  - retirada do desenvolvimento e da produção da tecnologia híbrida *plug-in*.
- (358) A título de «*medidas compensatórias*», a Comissão apenas analisará, portanto, a proposta das autoridades francesas que visa instituir, a partir de uma taxa mínima de [26-29] %, um mecanismo de aumento do custo da garantia em função da taxa de penetração do BPF.

## 8.5.2. MECANISMO DE AUMENTO DO CUSTO DA GARANTIA ESTATAL EM FUNÇÃO DA TAXA DE PENETRAÇÃO DO BPF

- (359) Na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão referiu que a limitação da taxa de penetração parecia ser uma medida adequada para limitar o impacto do apoio de financiamento do BPF nas vendas de veículos do PSA. Contudo, a Comissão tinha dúvidas sobre o impacto real dessa medida devido às suas condições de aplicação. Com efeito, o PSA propunha um compromisso, para o ano de 2013 e em relação a cada país europeu, de não ultrapassar a taxa H2 2012 e +1 de flexibilidade, ou seja, uma taxa máxima de 33,4 %. Ora, este limite já parecia integrar o aumento previsível no ano de 2013, uma vez que a taxa era de 29,8 % em 2012. Por outro lado, em relação aos anos de 2014 e 2015, as autoridades francesas propunham que a taxa de penetração fosse agregada para o perímetro G10 do BPF do ano anterior, ajustada em função da variação da taxa de penetração dos bancos comparáveis citados pelo PSA (bancos cativos da Renault, Ford, BMW, VW e Daimler) prevendo simultaneamente uma taxa «mínima». Esta alteração implicaria a concessão de flexibilidade ao PSA, o que poderia diminuir o carácter obrigatório e logo a eficácia dessa medida.
- (360) Subsistiam algumas questões a respeito da identidade dos bancos comparáveis propostos pelo PSA (presentemente apenas as taxas de penetração dos bancos cativos da Renault e da Volkswagen, quando outros construtores, tais como a Ford ou a Fiat, também são concorrentes próximos). Dado que as taxas de penetração variam muito entre os países, o BPF teria podido concentrar as suas capacidades de concessão de empréstimos nos segmentos em que está mais presente, e desenvolver assim uma estratégia comercial agressiva em relação aos concorrentes.
- (361) As autoridades francesas responderam aos argumentos da Comissão nas suas observações sobre a decisão de dar início ao procedimento (ver considerando 173). Aceitaram, nomeadamente, alargar o campo dos comparáveis considerados aos bancos cativos da Fiat e da Ford. Quanto ao resto, mantiveram os princípios do mecanismo proposto na notificação. Segundo elas, no tocante ao grau de pormenor das taxas de penetração, nenhum construtor comunica as suas taxas de penetração por segmento. Quanto à flexibilidade do mecanismo, consideram que ela é indispensável para permitir que o BPF se adapte à evolução previsível do mercado e não implica qualquer diminuição da eficácia e do carácter obrigatório desta medida. A Comissão toma nota da observação das autoridades francesas a respeito da possível flexibilidade introduzida pela utilização de uma taxa de penetração global para a medida compensatória imposta ao BPF: resulta do considerando 177 acima que [...] % dos financiamentos concedidos por este último dizem respeito aos segmentos B e C e aos cinco países seguintes: França, Grã-Bretanha, Alemanha, Espanha e Itália. Tendo em conta estas estatísticas, a Comissão considera que o risco de a medida compensatória ser ineficaz devido a uma flexibilidade excessiva permitida pela utilização de uma taxa de penetração global pode ser posto de parte.
- (362) A título preliminar, a Comissão observa que, no entender das autoridades francesas, a medida compensatória relativa à taxa de penetração constitui a medida «mais específica e que melhor corrige eventuais distorções da concorrência diretamente resultantes da concessão do auxílio sob a forma de garantia em benefício do Banco PSA. Com efeito, tal medida permite apreender de forma adequada a ligação entre as consequências da concessão da garantia estatal para a atividade do Banco PSA e as vendas de veículos» <sup>(48)</sup>.
- (363) Além disso, a Comissão observa que todos os construtores confirmaram nos seus comentários o papel significativo que um banco cativo desempenha no financiamento das vendas de automóveis. A Toyota salienta que um banco cativo permite melhorar a fidelização dos consumidores à marca em cerca de 15 % e que a taxa de penetração é mais elevada nos segmentos referentes aos modelos pequenos. A Fiat considera que os bancos cativos dos construtores constituem instrumentos extremamente eficazes de venda e de *marketing*. Associa-se aos comentários da Toyota sobre o seu papel na fidelização da clientela e acrescenta que eles também desempenham um papel importante no apoio ao processo de venda, nomeadamente ao substituírem-se às instituições financeiras «clássicas» que se teriam desinteressado deste tipo de empréstimos. A Fiat considera que a garantia pública concedida ao BPF terá assim um impacto direto, imediato e extremamente negativo nos concorrentes do grupo PSA.
- (364) Perante a unanimidade das partes interessadas no que respeita ao papel fundamental de um banco cativo no financiamento das vendas dos construtores de automóveis e o carácter particularmente negativo para a concorrência que resulta diretamente da concessão da garantia em benefício do BPF, a Comissão considera que se confirma a pertinência da medida destinada a limitar a possibilidade de o BPF utilizar a garantia pública para aumentar indevidamente as suas capacidades de financiamento em detrimento dos bancos cativos dos seus concorrentes que não beneficiam de apoio público.
- (365) Na carta de compromissos de 23 de julho de 2013, as autoridades francesas comprometem-se a introduzir alterações, descritas na secção 7.2 acima, a fim de compensar a distorção da concorrência criada pela garantia estatal concedida ao BPF.

<sup>(48)</sup> Número 234 das observações

- (366) Para limitar os efeitos de distorção da concorrência eventualmente causados pela garantia, mas oferecendo simultaneamente ao BPF alguma flexibilidade que lhe permita responder às possíveis evoluções do mercado, o compromisso proposto assume a forma de uma remuneração adicional da garantia em função da taxa de penetração do BPF. O compromisso baseia-se no seguinte princípio: está previsto um aumento da remuneração da garantia caso o BPF exceda uma taxa de penetração mínima fixada em [26-29] % no agregado G10. A Comissão constata, por um lado, que o perímetro desse agregado (Alemanha, Áustria, Bélgica, Itália, Espanha, Países Baixos, Portugal, Suíça, França e Grã-Bretanha), entre os indicadores disponíveis, parece ser o mais representativo do mercado europeu <sup>(49)</sup>. Além disso, tal mecanismo parece ser adequado para responder ao princípio das medidas compensatórias (que visam limitar as distorções da concorrência), assegurando simultaneamente o regresso à viabilidade. Com efeito, ao associar um aumento da taxa de penetração a um aumento da remuneração da garantia, a capacidade do BPF para oferecer condições de financiamento particularmente atrativas graças a esta última ficará limitada ao que é necessário para assegurar a sua viabilidade, limitando ao mesmo tempo as distorções da concorrência. O grupo não vai pagar uma remuneração superior à que a sua situação em termos de capital pode financiar, uma vez que terá a possibilidade de manter a taxa de penetração num nível correspondente a um determinado nível de remuneração. A remuneração aumentará com a taxa de penetração até atingir 491 pontos de base (taxa de mercado estimada). O Gráfico 2 abaixo mostra a ligação entre a remuneração da garantia e a taxa de penetração do PSA (ver os valores exatos no quadro 17 no considerando 250).

Gráfico 2

**Relação entre a remuneração da garantia (em pontos de base) e a taxa de penetração G10 ( % )**

[...]

- (367) A análise do impacto desta medida deve, entre outros aspetos, ter em conta a taxa de penetração teórica que o PSA teria podido obter na ausência do auxílio (a seguir designada por «taxa de penetração contrafactual»). A Comissão lembra, com efeito, que sem a garantia estatal, a degradação da notação do BPF e a redução das suas capacidades de financiamento teriam implicado uma diminuição correlativa da concessão de empréstimos, o que teria levado a uma redução de [5-20] % das vendas da atividade no setor automóvel <sup>(50)</sup>. Deste modo, o volume de negócios da divisão de veículos automóveis do PSA, realizado graças aos financiamentos do banco cativo, elevar-se-ia segundo as autoridades francesas a [6 000-7 000] milhões de euros sem o auxílio e a [35 000-40 000] milhões de euros com ele (tendo em conta uma diminuição previsível de aproximadamente [10-20] % das vendas). Estes valores indicam portanto que a taxa de penetração teórica do BPF rondaria [15-20] %. Por outras palavras, se o BPF não tivesse recebido a garantia estatal, a sua capacidade de financiamento ficaria diminuída a ponto de causar um decréscimo significativo da sua taxa de penetração. Além disso, causaria uma diminuição paralela dos volumes vendidos, tendo em conta o papel fundamental desempenhado pelos bancos cativos nas vendas de automóveis. No entender das autoridades francesas, uma tal queda não permitiria restaurar a viabilidade e arrastaria o PSA para um círculo vicioso de repetidas degradações da sua notação e da do BPF, gerando por esse facto perdas adicionais para o grupo.
- (368) Esta taxa de penetração contrafactual permite quantificar indicativamente o limite inferior que deve ser tido em conta para a calibragem da medida compensatória. Este valor mínimo deverá situar-se num nível superior a essa taxa teórica estimada em [15-20] %. A taxa de penetração mínima também deverá situar-se num nível inferior à taxa de penetração atual ([29-31] % para o G10 em 2012). Com efeito, as medidas compensatórias visam minimizar o impacto de um auxílio estatal nos concorrentes da empresa beneficiária. Ora, a garantia estatal já permite que o BPF mantenha a sua taxa de penetração ao nível atual (como demonstra a taxa de penetração contrafactual). Deste modo, qualquer medida compensatória sob a forma de uma remuneração adicional já se deveria aplicar à taxa de penetração atual.
- (369) Assim, tendo em conta a taxa de penetração de [29-31] %, do limite inferior de [15-20] % acima referido, as prováveis evoluções ascendentes descritas pelas autoridades francesas e a importância do papel do financiamento dos bancos cativos na atividade de vendas de automóveis, o compromisso de aumentar a remuneração da garantia estatal a partir de [26-29] % <sup>(51)</sup> é considerado como uma medida adequada, capaz de limitar as

<sup>(49)</sup> O indicador G5, incluído no indicador G10, já abrange, como é recordado no considerando 361 acima, [...] % dos financiamentos concedidos pelo BPF.

<sup>(50)</sup> Nota das autoridades francesas de 7 de dezembro de 2012: cenário contrafactual – impactos preliminares no Grupo PSA.

<sup>(51)</sup> Importa referir também que essa taxa de penetração de [26-29] % é sensivelmente inferior à inicialmente proposta pelas autoridades francesas na primeira versão da medida compensatória, ou seja 33,4 %, tal como está indicado no quadro 7 do considerando 102.

distorções da concorrência. Com efeito, tendo em conta a taxa de penetração atual, o compromisso significa que o BPF já deveria aumentar a remuneração da garantia em cerca de [40-50] pontos de base (o que equivale a dizer que a garantia estatal seria remunerada em cerca de [300-310] pontos de base em lugar dos 260 pontos de base previstos no protocolo inicial celebrado com o Estado). Se o BPF quiser aumentar essa taxa de penetração, a remuneração aumentará nas proporções previstas no quadro 17 do considerando 250 acima <sup>(52)</sup>. Se essa taxa de penetração diminuir, a remuneração adicional diminuirá da mesma forma <sup>(53)</sup>. Deste modo, o compromisso implica um acréscimo imediato do custo da garantia para o BPF, custo esse que aumentará à medida que o PSA aumente a percentagem de veículos financiados pelo BPF no total das suas vendas.

- (370) Por conseguinte, a Comissão considera que esta medida permite compensar distorções de concorrência excessivas na aceção dos pontos 38 a 40 das orientações «emergência e reestruturação».
- (371) Por fim, apesar da capacidade estrutural excedentária de que o setor automóvel europeu parece sofrer, a Comissão considera que uma redução adicional da capacidade de produção do grupo PSA não seria a solução mais adequada para o caso em apreço:
- por um lado, como é dito no considerando 49 acima, a empresa já envidou esforços estruturais significativos nas suas unidades de Aulnay e de Rennes;
  - por outro lado, como se explica no considerando 315 acima, se forem necessários novos esforços de reestruturação no futuro, afigura-se preferível deixar ao PSA uma margem de manobra estratégica na escolha dos meios a utilizar para estabilizar a sua situação económica, sendo a redução adicional das capacidades apenas um dos meios possíveis para atingir esse objetivo.

#### 8.5.3. COMPROMISSO SOBRE A MARGEM DOS FINANCIAMENTOS CONCEDIDOS AOS CONCESSIONÁRIOS

- (372) A Comissão regista igualmente que as autoridades francesas assumiram o compromisso de que o PSA não diminuirá a margem comercial anual média dos financiamentos concedidos aos concessionários da sua rede abaixo da margem comercial anual média registada nos últimos doze meses em 30 de junho de 2013 durante todo o período de execução do plano de reestruturação.
- (373) A Comissão considera que este compromisso permite não diminuir a obrigatoriedade da limitação da taxa de penetração do BPF. Na verdade, ao manter a margem comercial média sobre os concessionários ao nível existente sem o auxílio, o BPF não poderá utilizar a garantia para prosseguir uma política comercial agressiva junto destes concessionários.

#### 8.5.4. TRANSFORMAÇÃO DAS SUBVENÇÕES INICIALMENTE PREVISTAS PARA A REALIZAÇÃO DO PROJETO «50CO<sub>2</sub>CARS» EM ADIANTAMENTOS RECUPERÁVEIS

- (374) Para que os meios utilizados pelos poderes públicos para manter as competências tecnológicas do construtor em dificuldade permaneçam proporcionados, a Comissão considera necessário que:
- As atividades de I&D realizadas no âmbito do plano de reestruturação não assumam tal dimensão que possa surgir o risco de «esgotamento» referido pela Comissão no considerando 243 da decisão de dar início ao procedimento,
  - Em caso de recuperação, uma parte significativa dos fundos públicos postos à disposição do construtor para manter o seu nível de competência na «fronteira tecnológica» seja restituído à autoridade que concede o auxílio se o projeto de I&D for bem sucedido e a viabilidade for restaurada.
- (375) Quanto ao primeiro ponto, a Comissão deve verificar, portanto, se no caso da realização do projeto de «50CO<sub>2</sub>Cars», os incentivos dinâmicos dos outros construtores automóveis para prosseguirem os seus esforços de I&D em matéria de hibridação seriam reduzidos de forma sensível (ou total). Ora, resulta das observações da GM que, embora os montantes de fundos públicos concedidos à realização do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» sejam «consideráveis» para um projeto de I&D relativo a um sistema de «*mild-hybridation*», não seriam no entanto «significativos» em comparação com as despesas de I&D do setor na sua globalidade, e em todo o caso insuficientes para «impedir um construtor concorrente de desenvolver o seu próprio programa de I&D nesse mesmo domínio» (ver considerando 184 acima). Por seu turno, a Fiat também confirma que o progresso tecnológico permitido pelo projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» não constituiria um obstáculo à entrada suscetível de desencorajar os outros construtores

<sup>(52)</sup> Por exemplo, se a taxa de penetração atingir [30-40] % (contra [29-31] % atualmente), o aumento do custo da garantia será de [70-80] pontos de base.

<sup>(53)</sup> Por exemplo, se a taxa de penetração atingir [20-30] % (contra [29-31] % atualmente), o aumento do custo da garantia não excederá [20-30] pontos de base.

(ver os considerandos 190 e 232 acima). Com base nestas indicações dos terceiros interessados, a Comissão pode concluir assim que o risco de a realização do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» causar um efeito de «esgotamento» pode ser posto de parte neste caso.

- (376) No que respeita ao segundo ponto, a Comissão remete para a medida compensatória proposta pelas autoridades francesas na secção 7.5 acima, que visa transformar as subvenções inicialmente previstas no valor de 24,5 milhões de euros sob a forma de adiantamentos recuperáveis pela ADEME, de modo que, caso a situação do grupo PSA melhore, as verbas adiantadas pelo Estado com vista à realização das atividades de I&D apoiadas serão restituídas.
- (377) Em última análise, a Comissão considera que o apoio público à realização do projeto «50CO<sub>2</sub>Cars» no âmbito do plano de reestruturação não só não é suscetível de originar um risco importante para os incentivos dos outros construtores a prosseguirem os seus esforços de I&D (ausência de efeito de «esgotamento») como também se mantém proporcional ao objetivo de restauração da viabilidade do grupo PSA, na medida em que as autoridades francesas se comprometeram a que, caso a situação do grupo melhore, as verbas adiantadas pelos poderes públicos para apoiar a realização deste projeto de I&D serão restituídas, na totalidade dos montantes atualizados, à autoridade que concede o auxílio (ver o considerando 256 acima).

#### 8.5.5. COMPROMISSO DE NÃO REALIZAÇÃO DE AQUISIÇÕES

- (378) A Comissão regista, finalmente, que as autoridades francesas se comprometeram a que o PSA se abstenha de adquirir participações noutras empresas ou de realizar aquisições de ativos de empresas durante a execução do seu plano de reestruturação, nas condições descritas nos considerandos 251 e seguintes, por montantes superiores a 100 milhões de euros por ano. Em derrogação do princípio geral exposto nos considerandos 251 e 252 acima, a Faurecia e as suas filiais poderão proceder a aquisições sujeitas a autorização prévia da Comissão, como está especificado no considerando 253 acima. Na sua avaliação, a Comissão dará um parecer positivo às aquisições i) que contribuam direta ou indiretamente para a restauração da viabilidade do grupo PSA ao produzirem um impacto positivo na sua rentabilidade previsional e ii) que não sirvam para contornar a obrigação de limitar os efeitos do auxílio ao mínimo estritamente necessário para cumprir os objetivos do plano de reestruturação do grupo PSA.
- (379) A Comissão considera que esta medida é necessária e capaz de compensar os efeitos de distorção da concorrência criados pela concessão do auxílio.

#### 8.5.6. NECESSIDADE DE UMA MEDIDA COMPENSATÓRIA RESPEITANTE AO FMEA

- (380) Um terceiro anónimo considera que o PSA deveria vender a sua participação no FMEA. A Comissão faz notar que as observações deste terceiro se referem a uma denúncia que se encontra em fase de instrução na Comissão e não ao objeto do presente procedimento. Não se justifica por isso responder-lhes no âmbito da presente decisão.

#### 8.6. LIMITAÇÃO DO AUXÍLIO AO MÍNIMO: CONTRIBUIÇÃO REAL, ISENTA DE AUXÍLIO

- (381) Para o auxílio poder ser autorizado, há que limitar o seu montante e intensidade, em aplicação dos pontos 43 a 45 das orientações «emergência e reestruturação», ao mínimo estritamente necessário para permitir a reestruturação em função das disponibilidades financeiras da empresa, dos seus acionistas ou do grupo empresarial de que faz parte. Os beneficiários do auxílio devem contribuir de forma significativa para o plano de reestruturação através dos seus fundos próprios, incluindo a venda de ativos que não sejam indispensáveis para a sobrevivência da empresa, ou através de um financiamento externo obtido em condições de mercado.
- (382) Como é dito nos considerandos 246 e 247 da decisão de dar início ao procedimento, a Comissão lembra que essa condição de compatibilidade não suscitava especiais dúvidas. Os custos da reestruturação, tal como são descritos na notificação das autoridades francesas, elevam-se a [1,3-1,8] mil milhões de euros. Para financiar a sua reestruturação, o grupo PSA lançou um programa de alienação de ativos que permitiu injetar no grupo um montante de 1,956 mil milhões de euros de tesouraria disponível (2,050 mil milhões de euros em termos de posição financeira líquida). Recorde-se que o montante do auxílio se eleva a 571,9 milhões de euros.
- (383) Além disso, a Comissão considera que a exigência da limitação do montante do auxílio ao mínimo estritamente necessário para permitir a realização da reestruturação também está assegurada pelo compromisso das autoridades francesas de que o PSA se absterá de proceder a aquisições, nas condições descritas nos n.ºs 72 e seguintes. A Comissão considera, com efeito, que este compromisso permite evitar que o grupo PSA utilize recursos financeiros eventualmente disponíveis com outra finalidade que não a restauração da sua viabilidade a longo prazo.

- (384) A Comissão considera, portanto, que não há motivos para rever a apreciação feita na decisão de dar início ao procedimento a respeito da elegibilidade da empresa com base nos pontos 43 a 45 das orientações «emergência e reestruturação».

#### 8.7. PRINCÍPIO DO AUXÍLIO ÚNICO

- (385) Em conformidade com os pontos 72 e seguintes das referidas orientações, não pode ser concedido mais de um auxílio à reestruturação durante um período de dez anos.
- (386) As autoridades francesas especificaram na notificação de 12 de março de 2013 que o grupo PSA não beneficiou de quaisquer auxílios à reestruturação durante os últimos 10 anos.
- (387) Por conseguinte, o princípio do auxílio único imposto pelas orientações «emergência e reestruturação» é respeitado.

#### 9. CONCLUSÃO

- (388) Tendo em conta os compromissos subscritos pelas autoridades francesas, o auxílio pode ser declarado compatível com o mercado interno,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

#### *Artigo 1.º*

O auxílio estatal que a França pretende executar a favor do grupo PSA Peugeot Citroën SA, sob a forma de uma garantia estatal que cubra as emissões de obrigações do Banque PSA Finances realizadas até 31 de dezembro de 2016 no limite de 7 mil milhões de euros (para um equivalente-subvenção bruto de 486 milhões de euros) por um lado, e sob a forma de adiantamentos recuperáveis no valor de 85,9 milhões de euros para a realização do projeto de I&D «50CO<sub>2</sub>Cars», por outro, ou seja, um montante total de auxílio de 571,9 milhões de euros, é compatível com o mercado interno.

A execução deste auxílio está, por conseguinte, autorizada.

#### *Artigo 2.º*

A República Francesa é a destinatária da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 29 de julho de 2013.

*Pela Comissão*  
Joaquín ALMUNIA  
*Vice-Presidente*

## ANEXO

## APLICAÇÃO E PERITO INDEPENDENTE

## 1. NOMEAÇÃO DE UM PERITO INDEPENDENTE

- (1) As autoridades francesas assumem o compromisso de que o grupo PSA mandatará um perito independente para verificar em pormenor a aplicação dos compromissos subscritos na carta de compromissos de 23 de julho de 2013 («perito independente») durante a execução do plano de reestruturação, ou seja, até 31 de dezembro de 2015.
- (2) O perito independente deve ser independente do grupo PSA. No que respeita às suas funções, por exemplo enquanto banco de investimento, consultor ou revisor oficial de contas, o perito independente deve ter as competências e os conhecimentos necessários para a execução do seu mandato e não deve estar em momento algum sujeito a conflitos de interesses. O perito independente deve ser remunerado pelo grupo PSA de uma forma que não possa de modo algum afetar a realização efetiva e independente da sua missão.
- (3) O mais tardar quatro semanas após a data da notificação às autoridades francesas da decisão a proferir sobre o processo SA.35611, as autoridades francesas deverão submeter à aprovação prévia da Comissão Europeia pelo menos duas pessoas ou instituições para nomeação como perito independente.
- (4) As propostas das autoridades francesas devem ser suficientemente pormenorizadas para permitir que a Comissão Europeia se certifique de que o perito independente preenche as condições estabelecidas no âmbito do presente compromisso. As propostas deverão conter, nomeadamente, as seguintes informações:
  - a) um projeto de mandato por escrito, discriminando todas as disposições que permitam que o perito independente cumpra a sua missão;
  - b) um projeto de plano de trabalho, especificando a forma como o perito independente se propõe realizar a sua missão.
- (5) A Comissão Europeia poderá aprovar ou rejeitar as propostas de perito independente, e poderá aprovar o projeto de mandato sob reserva das alterações que considere úteis para permitir que ele cumpra a sua missão. Se a Comissão Europeia aprovar apenas uma das propostas do grupo PSA, este nomeará a pessoa ou instituição em causa como perito independente ou fará o que for necessário para que a dita pessoa ou instituição seja nomeada com base no projeto de mandato aprovado pela Comissão Europeia. Caso seja aprovado mais de um nome, o grupo PSA poderá decidir livremente qual das pessoas ou instituições deseja nomear como perito independente. O perito independente será nomeado no prazo de uma semana a contar da autorização da Comissão e com base no projeto de mandato por esta aprovado.
- (6) Se todas as propostas das autoridades francesas forem rejeitadas, as ditas autoridades assumem o compromisso de que o grupo PSA proporá à Comissão Europeia pelo menos duas outras pessoas ou instituições, de acordo com as condições e o procedimento previstos pelo presente compromisso e num prazo de duas semanas a contar da comunicação pela Comissão Europeia da sua recusa da primeira proposta.
- (7) Caso rejeite as novas propostas das autoridades francesas, a Comissão Europeia nomeará um perito independente que o grupo PSA deverá mandar com base no projeto de mandato aprovado pela Comissão.

## 2. MISSÃO E OBRIGAÇÕES DO PERITO INDEPENDENTE

- (8) O perito independente deverá i) prestar assistência à Comissão Europeia na verificação de que o grupo PSA respeita as obrigações que lhe incumbem ao abrigo da carta de compromissos de 23 de julho de 2013; e ii) cumprir a sua missão, tal como definida pela dita carta de compromissos. O perito independente deverá executar a sua missão com base no plano de trabalho aprovado pela Comissão Europeia, e eventualmente alterado com o acordo da mesma. A Comissão poderá dar instruções ao perito independente por sua própria iniciativa ou a pedido do perito independente ou do grupo PSA. O grupo PSA não poderá dar instruções ao perito independente.
- (9) A missão do perito independente consiste em garantir que todas as obrigações constantes da carta de compromissos de 23 de julho de 2013 são respeitadas e plenamente realizadas, bem como em assegurar que o grupo PSA leva à prática o plano de reestruturação notificado em 12 de março de 2013 à Comissão Europeia.

- (10) O perito independente:
- a) deverá propor à Comissão Europeia, no seu primeiro relatório, um plano de trabalho pormenorizado que descreva a forma como irá verificar se a carta de compromissos de 23 de julho de 2013 é respeitada;
  - b) deverá verificar se o grupo PSA executa o seu plano de reestruturação de forma correta e cabal, e especialmente:
    - que leva à prática os compromissos visados pela carta de 23 de julho de 2013 e as medidas compensatórias descritas na carta de compromissos da mesma data;
    - que aplica as medidas de viabilização descritas no ponto 6 da carta de compromissos de 23 de julho de 2013;
  - c) deverá certificar-se de que todos os outros compromissos descritos na carta de 23 de julho de 2013 são respeitados;
  - d) deverá desempenhar todas as outras funções que lhe são confiadas na referida carta de compromissos;
  - e) deverá propor ao grupo PSA as medidas que considere úteis para assegurar o respeito dos compromissos constantes da carta de 23 de julho de 2013;
  - f) deverá ter em conta as evoluções regulamentares suscetíveis de afetar a liquidez e a solvência, a fim de controlar a evolução dos principais indicadores financeiros pertinentes em relação às projeções do plano de reestruturação do grupo PSA;
  - g) deverá propor um projeto de relatório escrito à Comissão Europeia, às autoridades francesas e ao grupo PSA no prazo de 30 dias a contar de cada semestre. A Comissão Europeia, as autoridades francesas e o grupo PSA poderão propor alterações num prazo de 5 dias úteis. No prazo de cinco dias úteis a contar da receção dos comentários, o perito independente deverá elaborar um relatório final que tenha em conta, na medida do possível e ao seu critério, os comentários recebidos. O perito independente deverá enviar seguidamente o seu relatório à Comissão Europeia e às autoridades francesas. Depois, poderá enviar o relatório ao grupo PSA. Em caso algum poderá enviar o seu relatório às autoridades francesas ou ao grupo PSA antes de o enviar à Comissão Europeia. Se o relatório final do perito independente contiver informações confidenciais face ao grupo PSA, deverá enviar-lhe uma versão não confidencial.

O relatório deverá, designadamente, descrever as diligências efetuadas pelo perito independente para cumprir a sua missão e o respeito, pelo grupo PSA, das obrigações que lhe incumbem por força da carta de compromissos. Ele deverá permitir à Comissão Europeia verificar se o grupo PSA é gerido de acordo com as obrigações constantes da carta de compromissos de 23 de julho de 2013. Se necessário, a Comissão poderá especificar mais pormenorizadamente os elementos que deseja ver abordados no relatório.

Para além destes relatórios, o perito independente deverá prevenir a Comissão, por escrito e com diligência, de qualquer suspeita de incumprimento dos compromissos descritos na carta de 23 de julho de 2013, enviando simultaneamente uma versão não confidencial da sua carta ao grupo PSA.

### 3. OBRIGAÇÕES QUE INCUMBEM AO GRUPO PSA

- (11) O grupo PSA deverá prestar, e exigir aos seus consultores que prestem, sem desrespeitar as regras do sigilo profissional, toda a cooperação, assistência e informação que o perito independente lhes possa razoavelmente pedir com vista ao exercício da missão para que está mandatado. O perito independente deverá ter livre acesso a todas as informações, documentos ou arquivos, bem como a todos os dirigentes ou trabalhadores do grupo PSA necessários para o exercício da sua missão. O grupo PSA deverá fornecer um escritório nas suas instalações ao perito independente, e todos os trabalhadores do PSA deverão estar preparados para se encontrarem com ele e fornecerem-lhe as informações de que ele necessite para o exercício da sua missão.
- (12) Sob reserva de acordo do grupo PSA (que não poderá ser recusado ou protelado sem razão) e à sua custa, o perito independente poderá rodear-se dos consultores que desejar, nomeadamente nos domínios jurídico e de financiamento empresarial, se os considerar necessários para o exercício da sua missão, ao abrigo da carta de compromissos de 23 de julho de 2013 e na condição de que os custos e outras despesas envolvidos sejam razoáveis. Se o grupo PSA recusar que o perito independente se rodeie de tais consultores, a Comissão poderá aprovar a sua nomeação, depois de ouvir o PSA. Esses consultores só poderão receber instruções do perito independente.

## 4. SUBSTITUIÇÃO, EXONERAÇÃO E NOMEAÇÃO DE UM NOVO PERITO INDEPENDENTE

- (13) Se o perito independente se demitir das suas funções, tal como descritas nos compromissos constantes da carta de 23 de julho de 2013, ou por qualquer outra razão, como o surgimento de um conflito de interesses que envolva o perito independente:
- a) A Comissão, depois de ter ouvido o perito independente, poderá exigir ao grupo PSA que o substitua;
  - b) o grupo PSA, com o acordo da Comissão, poderá substituir o perito independente;
- (14) Se o perito independente for demitido das suas funções ao abrigo da secção 4 do presente anexo, poder-lhe-á ser exigido que continue a exercê-las até que um novo perito independente seja nomeado e ele lhe tenha comunicado todas as informações pertinentes de que dispõe. O novo perito independente será nomeado de acordo com o procedimento descrito na secção 1 do presente anexo.
- (15) Sob reserva do n.º 13 do presente anexo, o perito independente só poderá cessar funções depois de ter sido exonerado pela Comissão uma vez cumpridas todas as obrigações que lhe incumbem. Contudo, a Comissão poderá a qualquer momento exigir a nomeação de um novo perito independente se constatar posteriormente que os compromissos previstos na carta de 23 de julho de 2013 não foram cabalmente respeitados.
-