

II

(Acte adoptate în temeiul Tratatelor CE/Euratom a căror publicare nu este obligatorie)

DECIZII

COMISIE

DECIZIA COMISIEI

din 27 februarie 2008

privind ajutorul de stat C 46/07 (ex NN 59/07) pe care România l-a pus în aplicare în favoarea întreprinderii Automobile Craiova (fostă Daewoo România)

[notificată cu numărul C(2008) 700]

(Numai textul în limba română este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

(2008/717/CE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 88 alineatul (2) primul paragraf,

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

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în temeiul dispozițiilor respective ⁽¹⁾ și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) La 17 ianuarie 2007, Comisia a solicitat informații cu privire la mai multe întreprinderi publice din România, inclusiv SC Automobile Craiova SA (denumită în continuare „Automobile Craiova”), fostă Daewoo România ^(*), în contextul procesului național de privatizare. România a furnizat informații prin scrisoarea din

15 februarie 2007. Comisia a solicitat informații suplimentare la 8 martie 2007 și la 22 mai 2007, informații furnizate de România prin scrisorile din 21 martie 2007, 25 mai 2007 și 31 mai 2007. La 3 mai 2007 a avut loc o întâlnire cu autoritățile române.

(2) Prin scrisoarea din 5 iulie 2007, Comisia a cerut autorităților române să elimine condițiile specifice asociate contractului de privatizare a întreprinderii Automobile Craiova, menționând în același timp că nesuspendarea oricărui ajutor ilegal ar putea conduce la adoptarea de către Comisie a unei decizii de inițiere a procedurii oficiale de investigare în temeiul articolului 88 alineatul (2) din Tratatul CE și a unui ordin de suspendare în temeiul articolului 11 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului ⁽²⁾.

(3) Printr-o scrisoare din 18 iulie 2007, autoritățile române au informat Comisia cu privire la faptul că privatizarea Automobile Craiova va fi notificată Comisiei. Printr-o scrisoare din 20 august 2007, Comisia a reamintit României că privatizarea Automobile Craiova va trebui notificată înainte de întreprinderea oricăror măsuri care ar angaja autoritățile publice.

⁽¹⁾ JO C 248, 23.10.2007, p. 25.

^(*) [Greșeală. Se va citi: „și filiala acesteia, Daewoo România”]

⁽²⁾ Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului din 22 martie 1999 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 83, 27.3.1999, p. 1).

- (4) În septembrie 2007, Comisia a aflat din presă că România a semnat, la 12 septembrie 2007, un contract de vânzare-cumpărare cu singurul ofertant, Ford.
- (5) Printr-o scrisoare datată 10 octombrie 2007, Comisia a informat România despre decizia sa de a iniția procedura prevăzută la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE în ceea ce privește acordarea unui ajutor ilegal și de a emite un ordin de suspendare. Decizia Comisiei de a iniția procedura cu un ordin de suspendare a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ⁽³⁾. Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile privind acest ajutor.
- (6) România și-a prezentat observațiile prin scrisoarea din 24 octombrie 2007. Prin scrisoarea din 23 noiembrie 2007, Ford și-a prezentat observațiile, care au fost transmise României la 30 noiembrie 2007. România și-a prezentat observațiile cu privire la cele transmise de Ford prin scrisoarea din 7 decembrie 2007.
- (7) Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisorile din 12 octombrie 2007, 17 octombrie 2007, 19 octombrie 2007, 14 noiembrie 2007 și 14 ianuarie 2008. România a prezentat informațiile suplimentare prin scrisorile din 18 octombrie 2007, 24 octombrie 2007, 6 noiembrie 2007, 12 noiembrie 2007, 19 noiembrie 2007, 23 noiembrie 2007, 7 decembrie 2007, 8 ianuarie 2008 și 23 ianuarie 2008.
- (8) Comisia s-a întâlnit cu autoritățile române și cu reprezentanții Ford la 5 octombrie 2007, 12 octombrie 2007, 7 noiembrie 2007, 15 noiembrie 2007, 17 decembrie 2007 și 24 ianuarie 2008.
- (10) Întreprinderea are o filială, Daewoo România (denumită în continuare „DWAR”), care este totodată acționar majoritar la Mecatim. Întreprinderea producătoare de automobile DWAR a fost înființată în 1994 sub forma unei societăți comune în cadrul căreia statul român deținea 49 % din acțiuni, iar Daewoo Motors South Korea 51 %. După ce Daewoo Motors a dat faliment, DWAR a achiziționat, în 2006, 51 % din propriile acțiuni. În conformitate cu legislația română în domeniul societăților comerciale, cele 51 % din acțiuni au fost anulate în noiembrie 2007, astfel încât Automobile Craiova a dobândit proprietatea deplină asupra DWAR.
- (11) În 2007, DWAR angaja 3 959 de persoane. În 2006, întreprinderea a produs 24 898 de automobile, care sunt în principal modele mici. În 2007 se preconiza o producție de aproximativ 19 000 de automobile. În ianuarie 2008, producția de automobile a încetat. În plus, DWAR produce motoare pentru diverse filiale ale GM Daewoo. Întreprinderea de la Craiova are o capacitate de producție de 100 000 de automobile/an.
- (12) În 2006, DWAR a suferit pierderi de circa 350 de milioane EUR, iar până la 30 aprilie 2007 de aproximativ 3,4 milioane EUR. În 2006, DWAR avea în total datorii de aproximativ 88 de milioane EUR, dintre care 56 de milioane EUR către bugetul de stat și 25 de milioane EUR către furnizori.
- (13) Conform declarațiilor financiare, în 2006 întreprinderea deținea terenuri și active fixe în valoare de 193 milioane EUR, materii prime și alte materiale în valoare de 55 de milioane EUR, suma de 96 de milioane EUR disponibilă în numerar, precum și creanțe și regularizări în valoare de 108 milioane EUR. În concluzie, conform bilanțului de la sfârșitul anului 2006, DWAR deținea active nete în valoare de 419 milioane EUR în 2006.

2. DESCRIERE

2.1. Întreprinderea implicată

- (9) Automobile Craiova este o întreprindere activă în domeniul comerțului cu piese de schimb pentru automobile. Aceasta produce, de asemenea, tobe de eșapament și tâmplărie PVC. Statul român deține 72,4 % din acțiunile acestei întreprinderi prin intermediul agenției române pentru privatizare, AVAS. Restul de 27,6 % din acțiuni sunt deținute de un fond de investiții privat (SIF Oltenia) și de persoane fizice și juridice de drept privat. Acțiunile întreprinderii sunt cotate la Bursa de Valori București. În 2005, Automobile Craiova a înregistrat un profit de 83 479 EUR, iar în 2006 de 51 125 EUR. În 2005, cifra de afaceri a întreprinderii a fost de 2,15 milioane EUR, iar în 2006 de 2,14 milioane EUR.
- (14) Mecatim este o filială a DWAR, care deține 75 % din acțiunile acesteia. 20 % din acțiunile Mecatim sunt deținute de AVAS, iar restul de 5 % de acționari privați minoritari. Această întreprindere este situată în Timișoara. Principalul său domeniu de activitate îl reprezintă producția de piese de schimb pentru autovehicule și motoare de autovehicule. Cu toate acestea, întreprinderea și-a încetat producția și, în prezent, comercializează autovehicule.
- (15) Automobile Craiova este situată într-o regiune care poate beneficia de ajutor în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (a) din Tratatul CE.

⁽³⁾ A se vedea nota de subsol nr. 1.

2.2. Procesul de privatizare

- (16) La 19 și 21 mai 2007, agenția română pentru privatizare, AVAS, a anunțat vânzarea participației de 72 % pe care o deținea în cadrul Automobile Craiova. Deși mai multe întreprinderi prezentaseră anterior scrisori de interes cu forță neobligatorie, numai doi investitori potențiali, Ford Motor Company (denumită în continuare „Ford”) și General Motors (denumită în continuare „GM”), au cumpărat „memorandumul informativ” (dosarul de prezentare) care le oferea acces la informațiile conținute în Camera de Date și care le permitea să prezinte în final o ofertă finală și cu forță obligatorie.
- (17) Dosarul de prezentare conținea anumite condiții, legate în special de nivelurile minime de producție, ocupare a forței de muncă și investiții. Grila de evaluare a stabilit că prețul oferit reprezenta numai 35 % din punctajul total, investițiile totale reprezentând 25 %, realizarea unui grad de integrare a producției de 60 % în al patrulea an reprezentând 20 % și angajamentul de a atinge un nivel de producție de 200 000 de automobile în al patrulea an reprezentând 20 %. Dacă gradul de integrare oferit ar fi fost sub 60 % și/sau dacă s-ar fi ajuns la acest nivel numai după mai mult de patru ani, investitorul ar fi primit 0 puncte pentru criteriul de evaluare respectiv. Același lucru era valabil și în ceea ce privește nivelul de producție, în cazul căruia dacă nivelul de producție oferit ar fi fost sub 200 000 de automobile în al patrulea an și/sau dacă ar fi fost nevoie de mai mult timp pentru a atinge acest nivel de producție, investitorul ar fi primit 0 puncte.
- (18) Termenul-limită pentru prezentarea ofertelor finale a fost 5 iulie 2007. Fiind singura parte care a prezentat o ofertă cu forță obligatorie, Ford a câștigat licitația. Inițial, aceasta a oferit un preț de vânzare de 55 de milioane EUR, iar după negocieri ulterioare, a oferit 57 de milioane EUR.
- (19) În etapa de negociere care a urmat procesului de licitație, părțile au convenit ca Ford, cumpărătorul, să obțină, printr-o reorganizare, proprietatea asupra activelor industriale ale Automobile Craiova, DWAR și Mecatim, în timp ce activele conexe (în general bunuri imobiliare și lichiditățile excedentare nete) vor fi lăsate deoparte și vor rămâne în proprietatea statului. De asemenea, statul s-a angajat să depună toate eforturile în vederea achiziționării restului de 28 % din acțiuni de la acționarii privați pentru le vinde întreprinderii Ford.
- (20) Contractul de vânzare-cumpărare a fost semnat la 12 septembrie 2007.

3. DECIZIA DE DESCHIDERE A PROCEDURII OFICIALE DE INVESTIGARE ȘI DE EMITERE A ORDINULUI DE SUSPENDARE

- (21) Procedura oficială de investigare a fost deschisă deoarece existau bănuiele cu privire la faptul că procesul de privatizare a dus la acordarea unui ajutor de stat.
- (22) În primul rând, Comisia avea îndoieli cu privire la caracterul deschis, transparent și nediscriminatoriu al licitației în sine. Conform informațiilor disponibile la momentul respectiv, care se bazau în principal pe articole din presă, Comisia a avut motive să presupună că anumiți investitori potențiali au fost dezavantajați într-o fază inițială și descurajați să prezinte o ofertă.
- (23) În al doilea rând, Comisia pune la îndoială faptul că acele condiții asociate privatizării nu au condus la scăderea prețului de vânzare, oferind astfel un avantaj întreprinderii care urma să fie privatizată. Conform informațiilor disponibile la momentul deciziei de deschidere a procedurii, AVAS asociase patru condiții, care ar fi putut scădea prețul de vânzare și descuraja alte părți interesate potențial de a prezenta o ofertă. Prețul oferit reprezenta numai 35 % din punctajul total.
- (24) Mai mult, Comisia s-a întrebat dacă autoritățile române au asociat privatizării o garanție privind locurile de muncă. Conform dosarului de prezentare, ofertanții potențiali trebuiau să prezinte un plan de afaceri care să includă un angajament din partea acestora că vor menține numărul actual de angajați. De asemenea, proiectul de contract de vânzare-cumpărare (CVC) anexat la dosarul de prezentare prevede obligația cumpărătorului de a menține numărul actual de angajați în următorii cinci ani. În cazul în care cumpărătorul nu își respectă obligația, CVC se desființează de drept, fără nicio notificare sau altă formalitate. În ultimul rând, autoritățile române au informat cumpărătorii potențiali încă înainte de publicarea anunțului de privatizare cu privire la faptul că menținerea forței de muncă existente reprezenta unul dintre principalele obiective ale privatizării.
- (25) În fine, Comisia avea bănuiele referitor la un eventual avantaj oferit întreprinderii Ford, cumpărătorul, prin renegocierea anumitor condiții în etapa de negociere care a urmat licitației. Conform informațiilor deținute la momentul respectiv, se părea că statul român se angajase să preia creanțele reale și potențiale împotriva Automobile Craiova, inclusiv o creanță vamală în valoare de 800 de milioane EUR. În plus, în cadrul negocierilor

ulterioare, statul și Ford au convenit să reorganizeze întreprinderea astfel încât activitatea principală (producția de automobile) să fie separată de activele conexe, în special bunuri imobiliare. În urma acestei reorganizări, Ford ar achiziționa și plăti exclusiv pentru activitatea industrială, iar statul ar rămâne proprietarul terenurilor.

- (26) Dat fiind că România a semnat contractul de privatizare în pofida avertizărilor transmise în repetate rânduri de Comisie, aceasta a emis în același timp un ordin de suspendare.

4. OBSERVAȚIILE ROMÂNIEI

- (27) În primul rând, România subliniază faptul că procesul de licitație a fost deschis, transparent, nediscriminatoriu și necondiționat. Primul anunț privind intenția de a privatiza DWAR, publicat la 5 decembrie 2006, precum și anunțul publicat la 9/12 martie 2007 nu conțin niciun criteriu de precalificare sau de selecție, cu atât mai puțin condiții care trebuiau îndeplinite de către ofertanți. De asemenea, anunțul de privatizare publicat la 18/21 mai 2007 nu conținea nicio condiție obligatorie, ci numai criteriile de atribuire care să permită acordarea de puncte pentru diversele oferte. Mai mult, România susține că sporirea gradului de ocupare a forței de muncă nu a reprezentat un criteriu în procedura de licitație. În concluzie, toți ofertanții potențiali aveau acces la toate informațiile disponibile, deoarece întregul proces de privatizare a fost transparent. Prin urmare, niciun ofertant potențial nu a fost descurajat să prezinte o ofertă.

- (28) În al doilea rând, România afirmă că nici dosarul de prezentare, nici proiectul de CVC nu impuneau condiții obligatorii a căror negociere de către ofertanții potențiali să fie exclusă. România explică faptul că AVAS intenționa inițial să privatizeze DWAR în întregime, dar, pe parcursul procesului de privatizare, a decis să acorde ofertanților potențiali posibilitatea de a prezenta oferte exclusiv pentru activele industriale (excluzând bunurile imobiliare). România subliniază faptul că, de la bun început, toți ofertanții potențiali știau că bunurile imobiliare nu erau incluse în oferta de privatizare, ci urmau să fie vândute separat.

- (29) În al treilea rând, România subliniază faptul că dosarul de prezentare conținea criteriile care nu afectau în nici un mod ofertanții, în special deoarece toate părțile interesate potențiale erau întreprinderi producătoare de automobile. Mai mult, România a susținut că aceste criterii nu au influențat prețul de cumpărare oferit de Ford deoarece acestea erau compatibile cu planul de afaceri al acesteia. Conform României, nivelul de producție de 200 000 de automobile pe an solicitat de AVAS în dosarul de prezentare, trebuie atins din motive economice: date

fiind mărimea și capacitatea uzinei de automobile, echipată pentru a construi modele mici, o producție sub 200 000 de automobile pe an nu ar fi rentabilă.

- (30) În al patrulea rând, România argumentează că a acționat asemenea unui agent economic în cadrul economiei de piață atunci când și-a vândut participația la Automobile Craiova. România arată că prețul obținut reprezintă valoarea de piață și prezintă următoarele argumente în acest sens: DWAR și-a achiziționat 51 % din acțiuni în 2006 de la fosta societate-mamă Daewoo Motors Ltd la prețul de vânzare de 50 de milioane USD. Prin urmare, valoarea totalului de 100 % din acțiuni la momentul respectiv era de 78 de milioane EUR. Ford a oferit 57 de milioane EUR pentru 72,4 % din acțiunile Automobile Craiova, ceea ce ar corespunde sumei de 78 de milioane EUR pentru totalul de 100 % din acțiuni. De asemenea, având în vedere valoarea unei acțiuni comercializate la bursa de valori, valoarea tuturor acțiunilor Automobile Craiova era de circa 59 de milioane EUR la 16 martie 2007. Prin urmare, prețul de cumpărare de 57 de milioane EUR plătit de Ford pentru 72 % din acțiuni este mai mare decât prețul pieței. În plus, conform procesului de restructurare, AVAS va rămâne, de asemenea, proprietar asupra activelor conexe. În fine, conform evaluării DWAR realizate de un expert independent, KPMG, după ce societatea-mamă a dat faliment, întreprinderea era evaluată în 2004 la o valoare cuprinsă între 18 și 81 de milioane USD, în funcție de metoda de evaluare.

- (31) În al cincilea rând, în ceea ce privește presupusa indemnizație, România a prezentat informații detaliate referitoare la acordul privind datoriile inclus în legea specială privind privatizarea Automobile Craiova. România afirmă că, în conformitate cu practicile de afaceri curente, AVAS preia numai datoriile care nu sunt previzibile și care nu pot fi cuantificate. România subliniază faptul că Automobile Craiova și DWAR nu au datorii restante față de stat, cu excepția celor care rezultă din desfășurarea normală a activităților. De asemenea, datorită plăților în valoare de 10 milioane USD efectuate în 2006 către societatea-mamă⁽⁴⁾, DWAR nu are nicio datorie restantă față de fostele filiale Daewoo.

- (32) În al șaselea rând, în ceea ce privește creanța vamală, România explică originea creanței vamale în valoare de 800 de milioane EUR. În conformitate cu Legea 71/1994 privind atragerea de investitori străini, întreprinderile românești erau scutite de taxe vamale și de impozitul pe profit dacă îndeplineau 4 condiții: aport subscris de capital străin de minimum 50 de milioane USD, cel puțin 50 % din producție să fie exportată, un grad de integrare a producției de minimum 60 % și un capitalul social care să nu scadă în decursul a 14 ani de la data subscrierii străine în așa măsură încât participarea investitorului străin să scadă sub 50 de milioane USD.

⁽⁴⁾ În 2006, DWAR a achiziționat 51 % din acțiuni de la Daewoo Motors Ltd la un preț de vânzare de 50 milioane USD, la care se adaugă o plată de regularizare în valoare de 10 milioane USD pentru orice obligații restante față de alte filiale Daewoo.

- (33) Autoritatea vamală locală a calculat gradul de integrare a producției întreprinderii în 2005 și a ajuns la concluzia că plafonul de 60 % nu a fost atins. Prin urmare, a solicitat rambursarea scutirilor de taxe, ceea ce însemna o sumă de 800 de milioane EUR. DWAR a contestat această decizie în fața Autorității Naționale a Vămilelor. Dat fiind că decizia de rambursare a fost menținută în primă instanță, DWAR a atacat din nou decizia. Printr-o hotărâre din 27 iunie 2007, instanța de apel a anulat ordinul de rambursare.
- (34) În concluzie, România subliniază faptul că DWAR nu a beneficiat de nicio scutire de datorie.
- (35) În al șaptelea rând, autoritățile române afirmă că menținerea forței de muncă existente nu a reprezentat o condiție pentru privatizare, deoarece nu a fost un criteriu de atribuire. De asemenea, proiectul de CVC anexat la dosarul de prezentare a avut doar un rol indicativ, astfel încât ofertanții potențiali puteau înțelege că prevederile individuale ale contractului puteau face obiectul unor negocieri bilaterale. Prin urmare, ofertanții potențiali care nu intenționau să mențină forța de muncă existentă puteau totuși să prezinte o ofertă cu un plan de afaceri diferit.
- (36) În sfârșit, în ceea ce privește negocierile ulterioare referitoare la celelalte prevederi contractuale, România susține că acestea făceau parte din procesul normal de negociere desfășurat înaintea încheierii CVC.

5. OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR TERȚE

- (37) Prin scrisoarea din 23 noiembrie 2007, Ford a intervenit în procedura deschisă de Comisie în calitate de parte interesată.
- (38) În primul rând, Ford susține că procesul de privatizare a fost deschis, transparent, nediscriminatoriu și necondiționat. Toată corespondența dintre Ford și AVAS în cadrul procesului de privatizare a fost făcută publică în Camera de Date.
- (39) În al doilea rând, criteriile de atribuire nu reprezentau condiții obligatorii care puteau să descurajeze ofertanții potențiali. Din contră, Ford a declarat că înțelesese că aceste criterii erau negociabile. Mai mult, criteriile de evaluare nu au avut niciun impact asupra ofertei Ford, deoarece planul de afaceri al acestei întreprinderi depășea cu mult cerințele stabilite în dosarul de prezentare.

- (40) În al treilea rând, prețul de cumpărare pe care Ford l-a plătit AVAS reprezintă valoarea de piață a acțiunilor pentru care s-a făcut oferta de licitație. Ford a afirmat că avusese intenția de a plăti un preț maxim de cumpărare de 100 de milioane USD (71,4 milioane EUR) pentru totalul de 100 % din acțiuni, ceea ce ar corespunde unui preț de 51,7 milioane EUR pentru 72,4 % din acțiuni⁽⁵⁾. Chiar în absența criteriilor de atribuire, Ford nu intenționa să ofere un preț mai ridicat. Inițial, Ford a oferit un preț de cumpărare de 55 de milioane EUR, iar, după negocieri cu autoritățile române, un preț de 57 de milioane EUR. În plus, Ford a fost singurul ofertant, astfel încât oferta sa reprezintă valoarea de piață.

- (41) În fine, Ford afirmă că indemnizațiile incluse în CVC reprezentau practica de afaceri curentă pentru cumpărarea de întreprinderi, fiind astfel conforme cu piața, și că acestea nu au condus la un preț de vânzare mai scăzut decât cel mai ridicat preț care ar fi putut fi oferit. Ford subliniază faptul că aceste indemnizații sunt legate exclusiv de riscurile care nu se înscriu în desfășurarea normală a activităților și care sunt imposibil de evaluat de către un nou investitor la momentul preluării unei întreprinderi. Ford a preluat toate datoriile și obligațiile întreprinderii Automobile Craiova, inclusiv DWAR, care au apărut în cadrul desfășurării normale a activităților și care au fost cuantificate și făcute publice în Camera de Date. Cu toate acestea, Ford nu dorea să preia riscurile potențiale pe care nu le putea evalua și cuantifica pe baza verificării prealabile („due diligence”).

6. EVALUARE

6.1. Existența unui ajutor de stat în înțelesul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE

- (42) În conformitate cu articolul 87 alineatul (1) din Tratatul CE, cu excepția derogărilor prevăzute de tratat, sunt incompatibile cu piața comună ajutoarele acordate de un stat membru sau prin intermediul resurselor de stat care denaturează sau amenință să denatureze concurența prin favorizarea anumitor întreprinderi sau sectoare de producție, în măsura în care acestea afectează schimburile comerciale dintre statele membre.

6.1.1. Resursele de stat și acordarea unui avantaj

- (43) Condițiile asociate contractului de privatizare au fost asociate de agenția română publică pentru privatizare, AVAS. Asociind astfel de condiții, care ar putea conduce la scăderea prețului de vânzare, așa cum este demonstrat mai jos, statul român a acceptat să nu obțină cel mai ridicat preț posibil. Prețul mai mic de vânzare pentru participația de 72,4 % este astfel plătit prin veniturile la care statul renunță. În consecință, măsura implică resurse de stat.

⁽⁵⁾ Pe baza cursului de schimb 1 EUR = 1,4 USD.

- (44) De asemenea, Comisia ia act de faptul că acțiunile agenției publice de privatizare, AVAS, sunt imputabile statului. Acest fapt nu este contestat de autoritățile române.
- (45) O anumită măsură nu poate fi considerată a constitui un ajutor dacă nu conferă un avantaj⁽⁶⁾. În consecință, Comisia trebuie să determine dacă măsura în cauză conferă un avantaj.
- (46) O întreprindere beneficiază de un avantaj în cazul în care obține ceva pozitiv din partea statului, ceva ce nu ar fi obținut în condiții de piață normale. În acest scop, trebuie verificat, în primul rând, dacă statul a acționat în calitate de agent economic în cadrul economiei de piață sau dacă a acționat în calitate de autoritate de stat care a vândut o întreprindere în condiții ce nu corespund condițiilor de piață normale.
- (47) În conformitate cu articolul 86 alineatul (1) din Tratatul CE, întreprinderile publice fac obiectul normelor privind ajutoarele de stat. Articolul 295 din Tratatul CE prevede că normele comunitare sunt neutre în ceea ce privește proprietatea publică și privată.
- (48) În conformitate cu jurisprudența constantă a instanțelor europene⁽⁷⁾ și cu normele și practica dezvoltate de Comisie în domeniul ajutoarelor de stat în contextul privatizărilor⁽⁸⁾, când un stat membru fie deține, fie vinde întreprinderi, sau cumpără sau vinde acțiuni în întreprinderi, nu ne aflăm în situația niciunui avantaj în situația în care comportamentul statului membru este conform celui pe care l-ar avea un investitor în cadrul economiei de piață.
- (49) În consecință, atunci când privatizarea se realizează prin vânzare de acțiuni la bursa de valori, se presupune, în general, că aceasta se desfășoară în condițiile pieței și că nu implică un ajutor de stat. Atunci când, însă, privatizarea este realizată printr-o vânzare comercială, se poate presupune că nu este implicat niciun ajutor de stat dacă sunt îndeplinite următoarele condiții: în primul rând, întreprinderea este vândută printr-o licitație desfășurată în condiții concurențiale, deschisă tuturor participanților, transparentă și nediscriminatorie; în al doilea rând, nu sunt asociate condiții care nu sunt practice în mod obișnuit în tranzacții comparabile între părți private și care ar putea reduce prețul de vânzare; în al treilea rând, întreprinderea este vândută ofertantului care prezintă oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere financiar; și, în al patrulea rând, ofertanților trebuie să li se acorde timp și informații suficiente pentru a realiza o evaluare adecvată a activelor pentru care își prezintă oferta⁽⁹⁾. În alte cazuri, vânzările comerciale trebuie examinate cu privire la posibile ajutoare și, de aceea, trebuie notificate.
- (50) În astfel de cazuri, evaluarea faptului dacă o tranzacție privind active ale statului implică un ajutor presupune în general determinarea faptului dacă un agent economic în cadrul economiei de piață aflat într-o situație similară s-ar fi comportat în același mod, și anume ar fi vândut întreprinderea la același preț. În aplicarea principiului investitorului în cadrul economiei de piață, considerentele de altă natură decât cea economică, precum motivele legate de politica industrială, considerentele referitoare la ocuparea forței de muncă sau obiectivele de dezvoltare regională, care nu ar fi acceptabile pentru un agent economic în cadrul economiei de piață, nu pot fi luate în considerare ca motive pentru a accepta un preț mai mic, ci, din contră, indică existența unui ajutor. Acest principiu a fost explicat în repetate rânduri de către Comisie⁽¹⁰⁾ și a fost confirmat în mod constant de Curte⁽¹¹⁾.

⁽⁶⁾ A se vedea cauza T-471/93, Tiercé Ladbroke/Comisie, punctele 54 și 56-63.

⁽⁷⁾ A se vedea, de exemplu: cauza T-296/97, Alitalia, cauzele T-228/99 și T-233/99, WestLB/Comisie; cauza T-366/00, Scott SA, cauzele C-328/99 și C-399/00, Italia și SIM 2 Multimedia/Comisie; cauza T-358/94, Air France/Comisie.

⁽⁸⁾ Al XXIII-lea raport privind politica în domeniul concurenței, 1993, p. 255. Același set de norme poate fi găsit și în contextul specific al industriei aeriene în „Aplicarea articolelor 92 și 93 din Tratatul CE și a articolului 61 din Tratatul SEE privind ajutoarele de stat în sectorul aerian”, JO C 350, 10.12.1994, p. 5, care arată că: „Ajutorul este exclus, [...], dacă, la momentul privatizării, următoarele condiții sunt îndeplinite: – vânzarea este realizată printr-o procedură de ofertare publică necondiționată [...] Pe de altă parte, următoarele tipuri de vânzări cad sub incidența cerinței de prenotificare prevăzută la articolul 93 alineatul (3) din Tratatul CE, deoarece există la prezumție că ar conține un ajutor: [...] – toate vânzările realizate în condiții care nu ar fi acceptabile pentru o tranzacție între agenți economici în cadrul economiei de piață.”

⁽⁹⁾ Punctul 402 și următoarele din al XXIII-lea raport privind politica în domeniul concurenței (1993). A se vedea, de asemenea, punctul 248 din al XXI-lea raport privind politica în domeniul concurenței (1991): „Nici un ajutor nu este implicat în cazul în care participațiile sunt vândute ofertantului care prezintă oferta cea mai avantajoasă din punct de vedere financiar, în cadrul unei proceduri de ofertare deschisă și necondiționată. Dacă participațiile sunt vândute în alte condiții, pot fi prezente elemente ale unui ajutor.”

⁽¹⁰⁾ A se vedea, de exemplu, Decizia Comisiei din 3 mai 2000, TASQ, în care Comisia a precizat că „în plus, autoritățile franceze au arătat că invitația la licitație a fost transparentă și necondiționată [...]. Îndeosebi, documentele transmise Comisiei arată că vânzarea TASQ nu a fost condiționată, spre exemplu, de păstrarea locurilor de muncă, sediilor sau continuarea activității.” Acest fapt a permis Comisiei să concluzioneze că nici un ajutor nu a fost implicat în această privatizare.

⁽¹¹⁾ A se vedea, de exemplu, cauzele T-228/99 și T-233/99, WestLB/Comisie; cauza T-366/00, Scott SA, cauzele C-328/99 și C-399/00, Italia și SIM 2 Multimedia/Comisie; cauza T-358/94, Air France/Comisie. În cauza T-296/97, Alitalia, Curtea afirmă că „Trebuie subliniat faptul că acțiunile unui investitor privat într-o economie de piață sunt ghidate de perspectiva profitabilității. Măsura a fost motivată de dorința de a menține locurile de muncă și prin urmare, mai presus de orice, mai degrabă de considerente legate de viabilitatea și supraviețuirea solicitantului, decât de perspectiva profitabilității.”

(51) Prin urmare, dacă nu este îndeplinită oricare dintre condițiile menționate anterior, Comisia consideră că privatizarea trebuie analizată pentru a se identifica dacă implică ajutor de stat și trebuie, de aceea, notificată ⁽¹²⁾. În consecință, respectarea acestor cerințe ar garanta obținerea de către stat a celui mai bun preț pentru acțiunile sale, respectiv prețul pieței, și prin urmare nu ar fi implicat niciun ajutor de stat.

(52) Impunând anumite condiții cumpărătorului în cadrul privatizării, statul poate reduce prețul de vânzare, renunțând astfel la venituri suplimentare. De asemenea, anumite condiții pot descuraja potențialii investitori interesați să prezinte o ofertă, astfel încât mediul concurențial al licitației este perturbat și chiar și cea mai avantajoasă ofertă din punct de vedere financiar care a fost prezentată nu reprezintă neapărat valoarea de piață reală ⁽¹³⁾.

(53) Impunând astfel de condiții și acceptând, în consecință, că nu va obține cel mai bun preț pentru acțiunile sau activele pe care le deține, statul nu acționează asemenea unui agent economic în cadrul economiei de piață, care ar încerca să obțină cel mai ridicat preț posibil. În schimb, statul alege să vândă întreprinderea la un preț care este sub valoarea de piață. Un agent economic în cadrul economiei de piață nu ar avea un interes economic să impună condiții comparabile (în special cele precum menținerea nivelului de ocupare a forței de muncă, condiții care avantajează regiunea geografică în cauză sau care asigură un anumit nivel al investițiilor), ci ar vinde întreprinderea ofertantului a cărui ofertă este cea mai avantajoasă din punct de vedere financiar, care ar fi

apoi liber să decidă viitorul întreprinderii sau al activelor achiziționate ⁽¹⁴⁾.

(54) Aceasta nu înseamnă că toate condițiile în cadrul unei privatizări conduc în mod automat la prezența unor elemente de ajutor de stat. În primul rând, condițiile care în mod obișnuit se regăsesc și în tranzacțiile dintre părți private (anumite indemnizații standard, dovada solvabilității ofertantului, sau conformarea cu legislația internă privind raporturile de muncă) nu constituie o problemă. În al doilea rând, condițiile care nu par a fi în mod obișnuit prezente în tranzacțiile dintre persoane private, conduc la prezența ajutorului de stat numai în măsura în care pot reduce prețul de vânzare și pot oferi un avantaj. Faptul că aceste condiții nu conduc la un ajutor trebuie demonstrat în fiecare caz în parte ⁽¹⁵⁾.

Condițiile asociate privatizării Automobile Craiova

(55) În cazul de față, licitația organizată de autoritățile române a fost orientată în principal spre obținerea unui anumit nivel de producție și grad de ocupare a forței de muncă în Craiova. Autoritățile române nu au adus nicio probă care să arate că aceste condiții au fost asociate din motive pe care și un agent economic în cadrul economiei de piață le-ar fi luat în calcul.

⁽¹²⁾ A se vedea al XXIII-lea raport privind politica în domeniul concurenței, 1993, p. 255.

⁽¹³⁾ În mai multe dintre deciziile Comisiei, absența condițiilor, în speță caracterul necondiționat al licitației, a fost un argument decisiv care a permis Comisiei să concluzioneze asupra absenței ajutorului de stat în procedurile de privatizare. A se vedea, de exemplu, Decizia Comisiei din 15 februarie 2000, Dessauer Geräteindustrie, JO L 1, 4.1.2001, p. 10, Decizia Comisiei din 13 decembrie 2000, SKET Walwerkstechnik, JO L 301, 17.11.2001, p. 37, Decizia Comisiei din 30 ianuarie 2002, Gothaer Fahrzeugtechnik, JO L 314, 18.11.2002, p. 62, în care Comisia a explicat: „Pentru a exclude orice element de ajutor din tranzacție, BvS ar fi trebuit să solicite un preț corespunzând valorii pe piață a societății. Astfel, Comisia verifică dacă procedura de vânzare a fost cea potrivită în vederea stabilirii valorii de piață. [...] prețul de vânzare este prețul de piață dacă vânzarea este realizată prin intermediul unei proceduri de licitație deschisă și necondiționată, iar activele sunt vândute ofertantului care a făcut cea mai avantajoasă ofertă din punct de vedere financiar sau unicului ofertant.”

⁽¹⁴⁾ A se vedea, de exemplu, Decizia 97/81/CE a Comisiei din 30 iulie 1996 privind Head Tyrolia Mares, în care Comisia afirmă că: „Atunci când se ia o decizie de renunțare, un investitor în cadrul unei economii de piață nu are niciun interes să asigure un anumit nivel de ocupare a forței de muncă, fără motive economice clare. Dacă nu ar fi impusă condiția în cauză, un cumpărător potențial ar dobândi o mai mare independență în activitatea antreprenorială, iar valoarea HTM ar crește, ceea ce ar putea conduce la un preț de vânzare mai ridicat sau la reducerea finanțării de către AT.”; Decizia 2000/628/CE a Comisiei din 11 aprilie 2000 privind ajutorul acordat de Italia întreprinderii Centrale del Latte di Roma, în care Comisia precizează criteriile conform cărora o privatizare a unei întreprinderi de stat nu implică un ajutor de stat (a se vedea considerentul 32 și următoarele, în special considerentul 36): „Comisia consideră că valoarea de piață a întreprinderii ar fi fost reprezentată de prețul pe care l-ar fi plătit un investitor privat dacă vânzarea nu ar fi fost supusă niciunei condiții, în special condițiilor legate de menținerea unui anumit număr de locuri de muncă și de aprovizionarea cu materii prime de la producătorii locali.”

⁽¹⁵⁾ O astfel de analiză a fost efectuată, de exemplu, în Decizia Comisiei din 20 iunie 2001, GSG, și a permis Comisiei să concluzioneze că nu a fost implicat vreun ajutor, chiar și în prezența unor condiții neobișnuite, deoarece aceasta a constatat că acele condiții nu puteau reduce prețul de vânzare.

- (56) În cadrul privatizării Automobile Craiova, agenția pentru privatizare a stabilit 4 condiții sub forma unor criterii de atribuire pentru a alege ofertantul câștigător: prețul oferit a reprezentat 35 % din punctajul total, investițiile totale reprezentând 25 %, realizarea unui grad de integrare a producției de 60 % în al patrulea an reprezentând 20 % și angajamentul față de un nivel de producție de 200 000 de automobile în al patrulea an reprezentând 20 %. În cazul în care investitorul potențial nu îndeplinea ultimele două cerințe, oferta ar fi primit 0 puncte la criteriile de evaluare respective. Prin urmare, era practic imposibil ca un investitor potențial care urmărea o utilizare industrială diferită a uzinei de automobile să câștige exclusiv printr-un preț de vânzare superior, fără să îndeplinească cerințele referitoare la nivelurile de producție și integrare (presupunând că nivelul investițiilor ar fi fost același).
- (57) Presupunând că un investitor concurent ar fi putut propune un nivel al investițiilor similar, dar nu ar fi putut îndeplini condiția referitoare la nivelul producției, acest ofertant concurent ar trebui să propună un preț de 230 % din prețul propus de Ford⁽¹⁶⁾ (pentru a câștiga licitația). Concret, pentru a depăși oferta Ford de 57 de milioane EUR, un investitor potențial ar trebui să propună un preț de vânzare de peste 133 de milioane EUR (mai mare cu 76 de milioane EUR) pentru a compensa neîndeplinirea condiției privind nivelul de producție. Atât Ford, cât și potențialii concurenți ai acestuia trebuie să fi luat în considerare acești factori, care le-au influențat atât decizia de a prezenta o ofertă, cât și prețul oferit.
- (58) Comisia ia act de faptul că, deși anunțul formal de privatizare a Automobile Craiova nu conținea nicio referire la condiții, condițiile exacte fiind precizate numai în cadrul memorandumului informativ ulterior, obiectivul general al autorităților române în ceea ce privește menținerea unui anumit nivel de ocupare a forței de muncă și de producție de automobile în locația respectivă erau cunoscute dinainte de publicul larg. Comisia are indicii că anumiți investitori potențiali care ar fi putut lua în considerare o strategie industrială diferită au fost descurajați să manifeste un interes concret față de întreprindere încă din această fază inițială.
- (59) În acest context, trebuie subliniat faptul că nivelul producției de 200 000 de automobile pe an reprezintă dublarea capacității actuale, care, mai mult, în momentul de față este utilizată doar într-o mică măsură. Nivelul producției care trebuie atins este specificat în mod detaliat, astfel încât va conduce cu siguranță la o creștere semnificativă a prezenței pe piață. Comisia consideră că această situație este comparabilă cu cea în care comportamentul economic al unei societăți este influențat prin măsuri ale statului care diminuează costurile în mod obișnuit suportate de societate, sau prin subvenții directe.
- (60) În ceea ce privește distincția invocată de autoritățile române între condiții și modelul de punctaj, Comisia nu recunoaște relevanța argumentului. Acordarea de puncte pentru nivelul de producție și integrare este *de facto* echivalentă cu condițiile efectiv asociate privatizării, care, în opinia Comisiei, au redus prețul de vânzare. Comisia nu poate accepta argumentul că prețul de vânzare obținut reflectă valoarea de piață a întreprinderii. Și în acest caz, Comisia are indicii că investitorii potențiali cu o strategie de producție sau o activitate industrială diferită, care nu intenționau să producă 200 000 de automobile anual și să realizeze un grad de integrare de 60 %, au fost descurajați de la început să prezinte o ofertă, poziția lor concurențială în cadrul licitației fiind cu siguranță afectată în mod semnificativ. Acestea apar a fi circumstanțele în care autoritățile române au ales modelul de punctaj descris mai sus. De fapt, un ofertant cu o strategie industrială diferită a decis în final să nu depună o ofertă, după ce în prealabil participase în procesul de licitație.
- (61) În ceea ce privește caracterul negociabil al condițiilor asociate, Comisia nu poate accepta argumentul României potrivit căruia natura negociabilă a condițiilor era cunoscut de toți investitorii potențiali și putea fi dedus cu ușurință din documentele de licitație. Este adevărat că AVAS, în răspunsul la întrebările adresate de Ford, a confirmat că proiectul de CVC avea doar un rol indicativ, ca punct de plecare pentru negocierile ulterioare. Totuși, această afirmație se referă numai la negocierile contractuale care sunt inerente unei vânzări de acțiuni prin negocieri bazate pe oferte finale, îmbunătățite și irevocabile și nu confirma în mod general că era efectiv posibil de a negocia ulterior condițiile obligatorii prevăzute în anunțul public și, în special, elementele din grila de evaluare. România nu a furnizat nicio dovadă conform căreia criteriile din grila de evaluare ar fi putut fi considerate negociabile. De fapt, dacă criteriile de evaluare ar fi negociabile, modelul de acordare a punctelor și-ar pierde orice relevanță practică.

⁽¹⁶⁾ În calculele de mai sus, Comisia a presupus că impactul condiției referitoare la nivelul de integrare poate fi ignorat. Astfel cum a fost semnalat în mod legitim de Ford și în conformitate cu practicile Comisiei, cerința respectivă încalcă normele pieței interne în ceea ce privește libera circulație a mărfurilor. Având în vedere acest lucru, Ford s-a angajat să realizeze un grad de integrare de 60 % în decursul a patru ani de la privatizare „sub rezerva coerenței cu legislația UE”. Dat fiind că Ford a subliniat acest aspect în corespondența sa cu AVAS, la care a avut acces și GM, se presupune că și GM a înțeles că această cerință putea fi acceptată în mod condiționat, fără a avea nicio consecință practică asupra ofertei sale. Cu toate acestea, dacă prețul ar trebui să compenseze totodată nerespectarea acestui criteriu, diferența de preț ar fi și mai mare decât cea explicată mai sus.

- (62) Comisia nu este de acord cu argumentul prezentat de România potrivit căruia AVAS confirmase că era posibil să își schimbe poziția în cursul negocierilor. Acest răspuns se referă exclusiv la întrebarea ridicată de Ford privind cerința conform căreia cumpărătorul renunță la dreptul de a solicita protecție și rambursare din partea statului în cazul în care activele Automobile Craiova sunt revendicate cu succes de părți terțe. Comisia consideră că nu se poate deduce din această declarație că toate condițiile sunt negociabile în mod general.
- (63) Comisia nu poate accepta calculele prezentate de România, menite să demonstreze faptul că prețul plătit de Ford reprezintă valoarea de piață a întreprinderii Automobile Craiova. În primul rând, prețul de vânzare plătit de Ford pentru 72 % din Automobile Craiova, inclusiv DWAR și Mecatim, nu poate fi comparat cu prețul pe care DWAR l-a plătit în 2006 pentru 51 % din propriile acțiuni. De asemenea, trebuie luat în considerare contextul economic general din perioada în care s-a desfășurat această vânzare: atunci când întreprinderea falimentară Daewoo Motors a acceptat să-și vândă cele 51 % din acțiuni în 2006, DWAR se confrunța cu datorii importante (creanța vamală neonorată, datorii față de alte filiale Daewoo etc.).
- (64) În al doilea rând, comparația dintre prețul de vânzare și valoarea la bursa de valori a acțiunilor Automobile Craiova, de aproximativ 50 de milioane EUR, nu poate fi acceptată. Această comparație nu ia în considerare faptul că, pentru a achiziționa majoritatea acțiunilor, valoarea acestora este semnificativ mai mare decât suma prețurilor plătite pentru acțiuni individuale. De asemenea, dat fiind că numai o parte foarte mică din acțiuni sunt disponibile efectiv pe piață, este posibil ca prețul înregistrat la bursa de valori să nu reflecte valoarea reală a întreprinderii.
- (65) Având în vedere cele menționate anterior, Comisia trebuie să ajungă la concluzia că acele condiții asociate privatizării Automobile Craiova au dus la scăderea prețului de vânzare și au descurajat alți ofertanți potențiali să prezinte o ofertă. Drept rezultat, statul a renunțat la venituri din privatizare.
- (66) În lumina considerațiilor de mai sus, Comisia concluzionează că în cazul de față ne aflăm în prezența unui avantaj economic acordat activității economice privatizate, prin utilizarea resurselor de stat.
- Licitație deschisă, transparentă și nediscriminatorie
- (67) La inițierea procedurii în temeiul articolului 88 alineatul (2) din tratat, Comisia avea îndoiele privind caracterul transparent și nediscriminatoriu al licitației și, în special, privind accesul egal al tuturor părților interesate potențiale la informații privind întreprinderea care urma să fie privatizată, criteriile de atribuire și posibilitatea de a negocia anumite prevederi contractuale cu agenția de privatizare. Conform informațiilor disponibile la momentul respectiv, autoritățile române au avut discuții preliminare cu anumiți producători de autoturisme înainte de publicarea anunțului oficial de privatizare.
- (68) România afirmă că toți investitorii potențiali au avut acces egal la informații, fără ca vreunul să fi fost favorizat. Contactele preliminare pe care guvernul le-a inițiat cu părțile interesate potențiale nu au afectat strategia și procedura de privatizare.
- (69) Pe baza informațiilor furnizate de autoritățile române, Comisia constată că acestea au purtat discuții preliminare informale cu mai mulți investitori potențiali, în cadrul cărora s-au abordat aspecte similare cu privire la întreprinderea care urma să fie privatizată: proprietatea deplină asupra activelor industriale, datoriile și obligațiile întreprinderii, precum și un proces de privatizare rapid. Se presupune că statul, în calitate de vânzător, ar iniția aceste discuții în scopul de a obține informații preliminare precum cererea pe piață, prețul minim de vânzare etc. Comisia este de acord cu faptul că angajarea guvernului în astfel de consultări și discuții preliminare cu investitori potențiali poate fi considerat un lucru normal înainte de publicarea anunțului de privatizare, cu condiția ca aceste discuții să nu fie organizate în scopul stabilirii condițiilor care urmează să fie asociate licitației sau să nu aibă drept rezultat acest lucru.
- (70) După publicarea anunțului de privatizare, numai doi ofertanți potențiali, Ford și GM, au cumpărat dosarul de prezentare, ceea ce le-a permis să obțină acces la Camera de Date și să prezinte în final o ofertă finală și cu forță obligatorie. Este adevărat că după publicarea anunțului de privatizare Ford și GM aveau acces în camera de date la toată corespondența dintre AVAS, pe de o parte, și Ford și GM, pe de altă parte. Prin urmare, Comisia concluzionează că, în această etapă a privatizării, ambii investitori potențiali au avut acces egal la informații.
- (71) În concluzie, pe baza informațiilor furnizate de România, îndoielei Comisiei în ceea ce privește caracterul deschis, transparent și nediscriminatoriu al licitației pentru privatizarea Automobile Craiova au fost risipite.

Scutirea de la plata datoriilor

- (72) La inițierea procedurii în temeiul articolului 88 alineatul (2) din Tratatul CE, Comisia și-a exprimat îndoiala cu privire la faptul că AVAS ar putea scuti întreprinderea de la plata anumitor datorii în cadrul procesului de privatizare (în special creanța vamală în valoare de 800 de milioane EUR) și că ar oferi o garanție privind plata datoriilor față de celelalte foste filiale ale Daewoo.
- (73) În ceea ce privește creanța vamală, România a furnizat informații concludente care arată că această creanță a fost declarată nefondată de către o instanță națională: creanța provenea dintr-o interpretare eronată și o aplicare greșită a legislației naționale. Prin urmare, creanța vamală a fost anulată. În conformitate cu jurisprudența Curții de Justiție, instanțele naționale trebuie să aplice pe deplin dispozițiile din legislația comunitară referitoare la ajutoarele de stat. Mai mult, instanțele naționale pot refuza să aplice, în cazul în care este necesar, orice dispoziție a legislației naționale care este contrară dispozițiilor legislației comunitare⁽¹⁷⁾. Comisia a evaluat motivele pentru anularea creanței vamale prin hotărârea judecătorească și a ajuns la concluzia că aceasta nu a dus la acordarea unui nou ajutor.
- (74) În ceea ce privește obligațiile curente care rezultă din desfășurarea normală a activităților, România a argumentat că acestea nu vor fi preluate de AVAS, ci vor fi plătite de DWAR.
- (75) În ceea ce privește garanția oferită de AVAS pentru obligațiile contingente, autoritățile române au explicat faptul că garanția de stat se aplică exclusiv creanțelor necunoscute legate de activitatea din trecut a DWAR, pe care niciun nou investitor nu le-ar fi putut evalua și cuantifica în cadrul verificării prealabile („due diligence”). Mai mult, România afirmă că preluarea acestor obligații face parte din practica de afaceri curentă în cadrul negocierilor contractuale obișnuite.
- (76) În concluzie, îndoielele Comisiei în ceea ce privește posibila scutire de la plata datoriilor, exprimate în decizia de deschidere a procedurii, au fost risipite.

Etapa de negociere

- (77) La inițierea procedurii în temeiul articolului 88 alineatul (2) din Tratatul CE, Comisia avea bănuieli cu privire la o eventuală modificare de către AVAS a condițiilor licitației în etapa de negociere în așa măsură încât să favorizeze planul de afaceri al Ford. România arată că modificările aduse altor prevederi contractuale pe parcursul etapei de negociere fac parte din practica de afaceri curentă și sunt autorizate în strategia de privatizare aleasă pentru întreprinderea respectivă (și anume negociere bazată pe oferte

finale, îmbunătățite și irevocabile). De asemenea, România subliniază faptul că în oferta Ford era prevăzută achiziționarea unității de producție (în prezent DWAR); în schimb, Ford oferea un pachet care cuprindea prețul de vânzare de 57 de milioane EUR, plus activele conexe care urmau să rămână în proprietatea statului.

- (78) În etapa de negociere, AVAS și Ford au convenit asupra unui proces de restructurare a întreprinderii, care a fost stipulat, de asemenea, în CVC. Conform acestei restructurări, Automobile Craiova și Mecatim vor fuziona în cadrul DWAR. Activele principale (activele industriale) ale celor trei întreprinderi vor rămâne în proprietatea DWAR. Restul activelor conexe (în special bunuri imobiliare) vor fi separate într-o întreprindere nouă (Newco). Lichiditățile excedentare nete de care dispune DWAR vor intra, de asemenea, în posesia Newco. Mai mult, AVAS s-a angajat să depună toate eforturile în vederea achiziționării restului de acțiuni ale noii întreprinderi DWAR (active principale) de la acționarii minoritari pentru a le vinde întreprinderii Ford.

- (79) Argumentele prezentate de România au risipit îndoielele Comisiei în ceea ce privește etapa de negociere.

6.1.2. Selectivitatea

- (80) Măsura este selectivă, deoarece favorizează numai Automobile Craiova, inclusiv producătorul de automobile DWAR.

6.1.3. Denaturarea concurenței și afectarea schimburilor comerciale între statele membre

- (81) Automobile Craiova este o întreprindere producătoare de automobile și piese de schimb, iar DWAR este o întreprindere producătoare de automobile, aceste produse fiind comercializate pe scară largă în Uniunea Europeană. Prin urmare, măsura amenință să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale între statele membre.

6.1.4. Concluzie

- (82) Având în vedere considerentele de mai sus, Comisia concluzionează că asocierea condițiilor respective implică existența unui ajutor de stat, deoarece acestea conduc la o scădere a prețului de vânzare pentru participația de 72,4 % la Automobile Craiova și oferă un avantaj entității economice privatizate. Prezenta decizie se aplică exclusiv vânzării acestei participații de 72,4 % de către AVAS întreprinderii Ford și nu se antepredictează cu privire la nicio evaluare viitoare a unei eventuale vânzări a restului de 27,6 % din acțiuni.

⁽¹⁷⁾ A se vedea, de exemplu, cauza C-119/05, Italia/Lucchini.

(83) Comisia ia act de faptul că activitatea economică beneficiază de avantajul acordat și reprezintă beneficiarul ajutorului de stat.

6.2. Cuantificarea ajutorului

(84) Valoarea ajutorului de stat acordat este reprezentată de diferența dintre valoarea de piață a întreprinderii (cel mai ridicat preț posibil pe care AVAS l-ar fi obținut pentru participația de 72,4 % la Automobile Craiova dacă nu ar fi asociat condițiile respective) și prețul primit efectiv. Această diferență a fost suportată de stat.

(85) Evident, este greu de estimat prețul care ar fi fost obținut printr-o licitație deschisă, transparentă, nediscriminatorie și necondiționată. Cea mai bună soluție ar consta în anularea rezultatului licitației și organizarea din nou a privatizării, fără a i se asocia condiții, garantându-se astfel absența oricărui ajutor de stat. Soluția a fost propusă autorităților române, însă acestea nu au acceptat-o.

(86) Pentru a se evalua elementul de ajutor acordat activității economice privatizate, care a rezultat din privatizare, trebuie evaluată valoarea de piață a întreprinderii. În urma discuțiilor cu autoritățile române și cu Ford și ținând seama de circumstanțele specifice ale cazului, Comisia consideră că, în cazul de față, este oportună analizarea valorii de piață pe baza valorii nete a activelor întreprinderii vândute.

(87) Analizând valoarea contabilă a întreprinderii la momentul licitației, conform bilanțului contabil la data de 31 martie 2007 (cele mai recente date care puteau fi consultate de ofertanții potențiali pentru a-și stabili oferta), valoarea totală a activelor întreprinderii, din care se scad datoriile totale, era de 465 de milioane EUR. Această valoare nu include bunurile imobiliare, care nu au fost, în cele din urmă, cumpărate de Ford. În plus, astfel cum s-a explicat anterior, în CVC ambele părți au decis ca vânzarea să fie urmată de un proces de restructurare a întreprinderii. În primul rând, Ford urma să nu achiziționeze active conexe valoroase, care urmau să fie lăsate deoparte și să rămână AVAS. În al doilea rând, AVAS urma să păstreze, de asemenea, lichiditățile excedentare nete în valoare de 310 milioane RON (aproximativ 92 de milioane EUR) alături de obligațiile corespunzătoare ale întreprinderii (se estima că lichiditățile vor fi suficiente pentru a plăti obligațiile). În fine, în bilanțul contabil din martie 2007 erau incluse provizioane pentru eventuala rambursare a creanței vamale (descrisă la considerentele 25 și 73), care diminuau în mod semnificativ valoarea netă a activelor întreprinderii; în urma hotărârii judecătorești această creanță a dispărut și provizionul a putut fi eliberat.

(88) În afara acestor elemente, autoritățile române au prezentat argumente în favoarea efectuării anumitor modificări ale valorilor din bilanțul contabil pentru ca acestea să reflecte în mod adecvat valoarea reală a activelor. A fost ajustată, în special, valoarea terenurilor și clădirilor, mașinilor și echipamentelor, altor bunuri corporale și inventarelor în mod corespunzător, pentru a reflecta valoarea de piață reală a acestora.

(89) Dacă se iau în considerare toți acești factori, adică se scad lichiditățile excedentare nete, se face abstracție de obligații și de provizioanele pentru creanța vamală și se aplică apoi ajustările menționate anterior, rezultă o valoare netă a activelor întregii întreprinderi DWAR (100 %) de 115 923 000 EUR, astfel încât valoarea netă a activelor participației de 72,4 % la DWAR este de 83 928 000 EUR.

(90) Diferența dintre valoarea netă a activelor, astfel cum a fost determinată, și prețul plătit efectiv de Ford (57 de milioane EUR) este de 26 928 000 EUR. În concluzie, valoarea ajutorului de stat este de 26 928 000 EUR.

6.3. Calificarea măsurii de stat drept ajutor ilegal

(91) Conform articolului 1 litera (f) din Regulamentul nr. 659/1999 al Consiliului „ajutor ilegal” înseamnă un ajutor de stat nou, pus în aplicare cu încălcarea condițiilor prevăzute la articolul 88 alineatul (3) din Tratatul CE.

(92) Autoritățile române nu au notificat măsura înainte de a o pune în aplicare și au aplicat-o încălcând dispozițiile articolului 88 alineatul (3) din Tratatul CE. Prin urmare, măsura constituie ajutor ilegal.

6.4. Compatibilitatea ajutorului ilegal

(93) Întrucât s-a stabilit că măsura de stat reprezintă un ajutor în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE, este necesar să se verifice dacă măsura ar putea fi compatibilă cu piața comună.

(94) Excepțiile prevăzute la articolul 87 alineatul (2) din Tratatul CE nu se aplică în cazul de față deoarece măsura de ajutor nu are nici caracter social, nici nu este acordată consumatorilor individuali. Mai mult, măsura nu compensează pagubele provocate de calamități naturale sau de alte evenimente extraordinare și nu este acordată economiei anumitor regiuni ale Republicii Federale Germania afectate de divizarea Germaniei.

(95) Nu se aplică nici excepțiile prevăzute la articolul 87 alineatul (3) literele (b) și (d) din Tratatul CE. Acestea se referă la ajutoarele destinate să promoveze realizarea unui proiect important de interes european comun sau să remedieze perturbări grave ale economiei unui stat membru, precum și la ajutoarele destinate să promoveze cultura și conservarea patrimoniului.

(96) Rămân astfel excepțiile prevăzute la articolul 87 alineatul (3) literele (a) și (c) din Tratatul CE și în orientările comunitare relevante.

Linii directe pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor

(97) Comisia nu deține nicio informație potrivit căreia ajutorul poate fi considerat compatibil cu Tratatul CE pe baza Linii directe privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate ⁽¹⁸⁾.

(98) Conform acestor linii directe, întreprinderea care primește ajutor pentru restructurare trebuie să fie în dificultate, și anume să nu fie capabilă, din resurse proprii sau cu fonduri pe care le poate obține de la proprietarul/acționarii sau creditorii săi, să oprească pierderile care, fără intervenția din exterior a autorităților publice, o vor condamna, aproape sigur, la ieșirea din afaceri în termen scurt sau mediu. Este adevărat că DWAR a înregistrat în 2006 pierderi de 350 de milioane EUR și avea datorii de 88 de milioane EUR. Cu toate acestea, întreprinderea avea active în valoare de 419 de milioane EUR (în special bunuri imobiliare). Mai mult, în urma privatizării și vânzării către Ford, DWAR ar urma să facă parte dintr-un grup mai mare de întreprinderi în înțelesul Linii directe, care este foarte probabil să îi poată acorda sprijin financiar pentru a surmonta dificultățile. În concluzie, DWAR nu se califică drept întreprindere aflată în dificultate, conform liniilor directe.

(99) De asemenea, acordarea ajutorului pentru restructurare este condiționată de existența unui plan de restructurare bine întocmit, a cărui durată trebuie să fie cât mai scurtă posibil și care trebuie să restabilească viabilitatea pe termen lung a întreprinderii într-o perioadă de timp rezonabilă și pe baza unor presupuneri realiste privind condițiile viitoare de funcționare. România nu a furnizat un astfel de plan de restructurare.

(100) În plus, trebuie evitate denaturările excesive ale concurenței. Acestea se prezintă în general sub forma unei limitări a prezenței întreprinderii pe piața sau piețele acesteia la sfârșitul perioadei de restructurare (măsuri compensatorii). În ceea ce privește Automobile Craiova, condițiile asociate privatizării asigură o creștere semnificativă a capacității, ceea ce implică o prezență sporită pe piața relevantă.

(101) În pofida îndoielilor exprimate de Comisie la inițierea procedurii oficiale de investigare, România nu a demonstrat faptul că aceste condiții au fost îndeplinite. Prin urmare, Comisia concluzionează că nu au fost îndeplinite condițiile prevăzute în liniile directe.

Linii directe privind ajutoarele regionale

(102) Comisia ia act de faptul că Automobile Craiova este situată într-o regiune asistată în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) litera (a) din Tratatul CE, care poate beneficia de ajutor regional. Cu toate acestea, România nu a furnizat nicio informație care să demonstreze respectarea condițiilor de acordare a ajutoarelor regionale, astfel cum se prevede în Linii directe privind ajutoarele de stat regionale.

(103) Comisia ia act de faptul că, într-adevăr, condițiile asociate acordului de privatizare se refereau la investițiile planificate și la menținerea forței de muncă, care ar putea fi comparate cu obiectivele ajutorului regional. Cu toate acestea, se remarcă faptul că prețul redus obținut de Ford nu a fost condiționat de respectarea normelor incluse în Linii directe privind ajutoarele de stat regionale, precum menținerea proiectului în regiune pentru o anumită perioadă de timp, verificarea costurilor eligibile sau normele privind cumularea ajutoarelor, transparența și monitorizarea.

(104) În plus, Comisia observă că România a notificat separat ajutorul regional ⁽¹⁹⁾. Acest ajutor va fi evaluat pe fond printr-o nouă decizie.

Alte linii directe și cadre de referință

(105) Mai mult, Comisia observă că ajutorul nu este compatibil în temeiul niciunor alte linii directe sau cadre de referință comunitare. În orice caz, autoritățile române nu au făcut referire la nicio astfel de dispoziție.

⁽¹⁸⁾ JO C 244, 1.10.2004, p. 2.

⁽¹⁹⁾ Ajutor de stat nr. 767/07, Proiect mare de investiții – România – Ford Craiova.

Concluzie

- (106) Având în vedere considerentele de mai sus, Comisia concluzionează că ajutorul este incompatibil cu piața comună.

7. RECUPERARE

- (107) În temeiul articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului, atunci când se adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar.

- (108) Nu poate fi recuperat decât ajutorul incompatibil. Comisia a stabilit că ajutorul în valoare de 26 928 000 EUR a fost acordat în mod ilegal. Acest ajutor nu este compatibil în temeiul niciunei dispoziții comunitare în materie de ajutoare de stat și, prin urmare, trebuie să fie recuperat.

- (109) Comisia concluzionează că beneficiarul ajutorului de stat este entitatea economică ce a fost privatizată, și anume principalele active industriale deținute de Automobile Craiova și DWAR sau de orice altă entitate care i-ar succeda acesteia. Comisia observă că, în conformitate cu termenii contractului de vânzare-cumpărare, în urma procesului de restructurare a întreprinderii, această entitate economică va deține exclusiv activele industriale principale, care au beneficiat de condițiile asociate privatizării, și nu și activele conexe.

- (110) Date fiind clauzele suspensive specifice prevăzute în contractul de vânzare-cumpărare precum și ordinul de suspendare emis de Comisie, contractul de vânzare-cumpărare dintre AVAS și Ford nu a intrat în vigoare până în prezent. Prin urmare, Comisia concluzionează că ajutorul nu a fost pus la dispoziția beneficiarului, motiv pentru care nu trebuie plătită nicio dobândă de recuperare.

- (111) Comisia constată că lichiditățile excedentare nete ale Automobile Craiova și DWAR (precum și alte active conexe) nu fac parte din tranzacția efectuată între AVAS și Ford, nefiind astfel preluate de aceasta din urmă. De aceea, la calcularea valorii nete a activelor întreprinderii în scopul cuantificării ajutorului, Comisia nu a luat în considerare aceste lichidități excedentare nete. În concluzie, în urma prezentei decizii, ajutorul nu va fi rambursat din aceste lichidități excedentare nete. Prin urmare, Comisia solicită să fie ținută la curent cu restructurarea întreprinderii și, în special, să primească dovezi privind nivelul lichidităților excedentare nete la data CVC și la data rambursării, precum și informații privind orice diferențe apărute între cele două date,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Ajutorul de stat pe care România l-a pus în aplicare în cadrul procesului de privatizare a Automobile Craiova în valoare de 26 928 000 EUR este incompatibil cu piața comună.

Articolul 2

(1) România ia toate măsurile necesare pentru a recupera de la beneficiar ajutorul menționat la articolul 1 și care i-a fost acordat în mod ilegal.

(2) Sumele de recuperat sunt purtătoare de dobândă începând de la data la care sunt puse la dispoziția beneficiarului până la momentul recuperării lor efective.

(3) Dobânda se calculează pe o bază compusă, în conformitate cu capitolul V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei.

(4) Recuperarea se efectuează fără întârziere și în conformitate cu procedurile prevăzute de legislația națională, cu condiția ca acestea să permită executarea imediată și efectivă a prezentei decizii.

Articolul 3

(1) Recuperarea ajutorului menționat la articolul 1 este imediată și efectivă.

(2) România asigură punerea în aplicare a prezentei decizii în termen de patru luni de la data notificării acesteia.

Articolul 4

(1) În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, România pune la dispoziția Comisiei următoarele informații:

- (a) suma totală care urmează să fie recuperată de la beneficiar;
- (b) o descriere detaliată a măsurilor deja luate și a celor planificate în vederea respectării prezentei decizii;
- (c) documente care să demonstreze că beneficiarul a fost somat să ramburseze ajutorul;
- (d) documente care să demonstreze că ajutorul a fost rambursat;

(e) documente care să demonstreze că ajutorul nu a fost rambursat din activele industriale conexe care se preconizează să fie transferate către întreprinderea nou creată deținută de AVAS și de acționarii minoritari (în special lichidități excedentare nete și bunuri imobiliare), astfel cum au fost definite în contractul de vânzare-cumpărare;

(f) o descriere detaliată a aplicării procesului de restructurare a întreprinderii, astfel cum este definit în contractul de vânzare-cumpărare.

(2) România informează în mod regulat Comisia cu privire la progresul măsurilor naționale luate în vederea punerii în aplicare a prezentei decizii până la finalizarea recuperării ajutorului menționat la articolul 1. România pune la dispoziție de îndată, la simpla cerere a Comisiei, informații privind măsurile deja luate, precum și cele planificate, în vederea respectării

prezentei decizii. România furnizează, de asemenea, informații detaliate privind cuantumurile ajutorului și dobânda percepută pe suma de recuperat, care au fost deja recuperate de la beneficiar.

Articolul 5

Prezenta decizie se adresează României.

Adoptată la Bruxelles, 27 februarie 2008.

Pentru Comisie

Neelie KROES

Membru al Comisiei

ANEXĂ

Informații privind punerea în aplicare a Deciziei nr. C 46/2007 a Comisiei (ex NN 59/07), aplicată de România, Automobile Craiova

Informații privind cuantumurile ajutorului primit, care trebuie recuperat și ale celui deja recuperat

Identitatea beneficiarului	Cuantumul total al ajutorului primit (*)	Cuantumul total al ajutorului care trebuie recuperat (*) (Principal)	Cuantumul total deja rambursat (*)	
			Principal	Dobânda percepută pe suma de recuperat

(*) Milioane în moneda națională