

ÁLLAMI TÁMOGATÁS – ROMÁNIA**Állami támogatás C 46/07 (ex NN 59/07) – Az Automobile Craiova (korábbi Daewoo) privatizációja****Felhívás észrevételek benyújtására az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése értelmében**

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2007/C 248/13)

A Bizottság 2007. október 10-i levelében, amelynek hiteles nyelvű másolata megtalálható ezen összefoglalót követően, értesítette Romániát az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindítására vonatkozó határozatáról a fent említett támogatási intézkedéssel kapcsolatosan.

A szóban forgó támogatási intézkedésre vonatkozóan, amelyre vonatkozóan a Bizottság eljárást kezdeményez, az érdekelt felek az ezen összefoglaló és az azt követő levél közzétételét követő egy hónapon belül nyújthatják be észrevételeiket, az alábbi címre:

European Commission (Európai Bizottság)
Directorate-General Competition (Versenypolitikai Főigazgatóság)
State aid Greffe (Állami Támogatások Hivatala)
B-1049 Brussels (Brüsszel)
Fax: (32-2) 296 12 42

Ezeket az észrevételeket közlik Romániával. Az észrevételeket benyújtó érdekelt felek írásban, kérésüket megindokolva kérhetik személyazonosságuk bizalmas kezelését.

AZ ÖSSZEFOGLALÁS SZÖVEGE

ELJÁRÁS

2007. január 17-én kelt levelében a Bizottság tájékoztatást kért Romániától számos, privatizálás alatt álló vállalkozásról, beleértve az Automobile Craiovát is. Az ezt követő levélváltások után a Bizottság 2007. július 5-én és 2007. július 30-én kelt levelében sürgette a román hatóságokat, hogy töröljék az Automobile Craiova privatizációs szerződéséhez fűzött külön feltételeket, ugyanakkor jelezte, hogy amennyiben nem tesznek eleget a jogtalan támogatások felfüggesztésének, a Bizottság az EK-Szerződés 93. cikkének (felfüggesztő rendelkezés) alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet 11. cikkének (1) bekezdése és az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése alapján határozatot hozhat.

LEÍRÁS

Az Automobile Craiova, a Daewoo korábbi leányvállalata egy nagy, állami tulajdonban lévő vállalkozás, amely autók és pótkatrészek gyártásával foglalkozik. Az Automobile Craiova privatizálása – elsősorban nem tisztázott adóssághelyzete miatt – korábban nem járt sikerrel. A vállalat eladását célzó újabb próbálkozás eredményeképpen 2007 szeptemberében adásvételi szerződést kötöttek a Ford Motors Companyval. Úgy tűnik, a kormány külön törvényt fogadott el, amely az Automobile Craiova adóssághelyzetével kapcsolatos intézkedéseket tartalmaz. A Bizottság feltételezi, hogy az intézkedések lényege a megvásárolt vállalat adósságainak leírásában áll.

Az AVAS (Állami Privatizációs Hatóság) külön feltételeket fűzött a privatizációs szerződéshez, legalább az autógyártási tevékenység visszaállítását és a minimális termelési szint elérését a gyártás negyedik évére. Valószínűleg további feltételeket is csatoltak a szerződéshez, többek között kötelezettségvállalást a foglalkoztatottak számának jelentős emelésére (körülbelül

3 500-ról körülbelül 7 000-re), minimális befektetési összeg nyújtására (körülbelül 675 millió EUR), valamint arra vonatkozóan, hogy az alkatrészek és szolgáltatások bizonyos minimummennyiségét (amelynek állítólagos értéke 1 milliárd EUR) a romániai piacon szerzik be.

ÉRTÉKELÉS

Az Automobile Craiova feltételekhez kötött felhívás keretében történő privatizációja nagy valószínűséggel alacsonyabb eladási árat eredményezett, mint egy feltétel nélküli felhívás eredményezett volna, következésképpen állami támogatást foglal magában. A támogatás kedvezményezettjei a privatizált gazdasági tevékenység és esetlegesen a vásárló. Az olyan feltételek, mint a korábbi veszteségtermelő tevékenység visszaállítása és a minimális termelési szint elérése, biztosítják, hogy az új tulajdonos fenntartson bizonyos szintű gazdasági tevékenységet, ezáltal a privatizált vállalat számára előnyt nyújtanak. A többi feltétellel együtt az intézkedések hatása végül is az, hogy csökkenti a megvásárolt vállalatra nehezedő, versenyhelyzetből származó nyomást.

Továbbá, ha a vevő adósságleírásra kapott lehetőséget, amelyet más érdekelt feleknek nem ajánlottak fel, ez visszatarthatta a többi lehetséges pályázót attól, hogy a Ford ajánlatánál magasabb kötelező erejű ajánlatot tegyen. Állítólag az Automobile Craiova tisztázatlan adóssághelyzete volt az egyik ok, amiért más érdekelt felek nem tettek végleges ajánlatot.

Az előnyök ára mindkét esetben az értékesítésből származó állami bevételek elmaradása.

A Bizottság úgy véli, hogy a privatizációs szerződéshez csatolt feltételekkel járó, be nem jelentett állami támogatás és az adóssághoz kapcsolódó intézkedések nagy valószínűséggel állami támogatásnak minősülnek. Ezeket állami forrásokból finanszírozzák, a kedvezményezettek szempontjából előnyhöz vezetnek, torzítják a versenyt és befolyásolják a kereskedelmet.

A csatolt feltételeket és a külön törvényt is magába foglaló privatizációs szerződésről a Bizottságot nem értesítették. A támogatást valószínűsíthetően az EK-Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megsértésével nyújtották. Ebből következően az intézkedés minden bizonnyal jogtalan támogatásnak minősül.

A Bizottság úgy határozott, hogy eljárást indít az EK-Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése alapján, hogy megvizsgálja a támogatásnak a közös piaccal való összeegyeztethetőségét és felfüggesztő rendelkezést adjon ki, egyúttal a 659/1999/EK tanácsi rendelet 11. cikkének (1) bekezdésével összhangban felszólítja Romániát, hogy függesszen fel minden jogtalan támogatást, amíg a Bizottság határozatot nem hoz a támogatás összeegyeztethetőségéről.

A LEVÉL SZÖVEGE

„Comisia dorește să informeze România că, în urma examinării atât a informațiilor furnizate de autoritățile țării dumneavoastră cu privire la cazul menționat anterior, cât și a informațiilor disponibile din alte surse, a decis să inițieze procedura prevăzută la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE și să impună României, în temeiul articolului 11 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului, suspendarea acordării oricărui ajutor ilegal până la adoptarea de către Comisie a unei decizii privind compatibilitatea ajutorului cu piața comună.

I. PROCEDURĂ

1. La 17 ianuarie 2007, Comisia a solicitat informații generale cu privire la mai multe întreprinderi, inclusiv S.C. Automobile Craiova S.A. (denumită în continuare «Automobile Craiova»), fostă Daewoo Craiova, în contextul procesului național de privatizare. România a transmis informațiile prin scrisoarea din 15 februarie 2007. Comisia a solicitat informații suplimentare, la 8 martie 2007 și la 22 mai 2007, pe care România le-a transmis 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 solicitat autorităților române să elimine condițiile specifice incluse în contractul de privatizare a Automobile Craiova, indicând în același timp faptul că nesuspendarea acordării oricărui ajutor ilegal ar putea conduce la adoptarea de către Comisie a unei decizii în baza articolului 88 alineatul (2) din Tratatul CE și a articolului 11 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (ordin de suspendare).
3. Prin scrisoarea din 18 iulie 2007, autoritățile române au informat Comisia cu privire la faptul că privatizarea Automobile Craiova va fi notificată Comisiei. Prin scrisoarea din 20 august 2007, Comisia a amintit României că privatizarea Automobile Craiova va trebui să fie notificată înainte de aplicarea oricărui act care impune obligații autorităților publice.
4. În septembrie 2007, Comisia a aflat din presă că România a semnat, se pare, un contract de vânzare-cumpărare cu Ford și că Guvernul României a adoptat o «lege specială» privind anularea datoriilor întreprinderii Automobile Craiova.

II. DESCRIERE

2.1. Întreprinderea în cauză

5. Automobile Craiova este o societate aflată în proporție de 100 % în proprietatea statului, situată în Craiova, zonă eligibilă pentru acordarea de ajutoare regionale în conformitate cu articolul 87 alineatul (3) litera (a) din Tratatul CE. Automobile Craiova a fost o filială a grupului Daewoo, Daewoo Craiova. Daewoo a intrat în faliment în anul 2000. Daewoo Craiova avea datorii mari față de statul român și de alți creditori, cum ar fi alte filiale Daewoo. În timp ce majoritatea filialelor Daewoo au fost achiziționate de General Motors în anul 2002, pentru Daewoo Craiova nu s-a putut găsi niciun cumpărător din cauza posibilelor obligații de plată a unor datorii mari. Prin urmare, Autoritatea pentru Valorificarea Activelor Statului (denumită în continuare «AVAS») a cumpărat întreprinderea în anul 2006 pentru a o revinde unui alt investitor.
6. Valoarea datoriilor întreprinderii Automobile Craiova către bugetul de stat nu este cunoscută. Valoarea datoriilor către alte foste filiale Daewoo este estimată de către presă la o sumă de aproximativ 220 milioane EUR.
7. Conform informațiilor aflate la dispoziția Comisiei, Automobile Craiova nu produce în prezent niciun fel de vehicule, ci activează numai în comerțul cu piese de schimb.

2.2. Privatizarea

8. Documentația de licitație pentru Automobile Craiova a cuprins o serie de condiții care au determinat formularea unor îndoieli de către Comisie. AVAS a atașat contractului de privatizare condiții specifice privind un nivel minim de investiții și producție (minim 200 000 de autovehicule în al patrulea an). În cazul în care condițiile nu sunt îndeplinite, AVAS își rezervă dreptul de a anula contractul de privatizare și/sau de a pretinde plata unor penalități și despăgubiri. Ford Motors Company (denumită în continuare «Ford»), General Motors Corporation și Russian Machines au depus oferte neangajante de cumpărare a acțiunilor deținute de stat la Automobile Craiova. Cu toate acestea, Ford a fost singura întreprindere care a depus și o ofertă angajantă, câștigând astfel licitația. Negocierile tehnice și financiare cu Ford au demarat în iulie 2007.
9. Conform informațiilor din presă, România și Ford au semnat un contract de vânzare-cumpărare la 12 septembrie 2007, prin care Ford achiziționează pachetul majoritar de acțiuni la Automobile Craiova la prețul de 57 milioane EUR. Din informațiile prezentate de România, Comisia înțelege că Ford va avea o participație de aproximativ 72 %, care corespunde acțiunilor deținute de AVAS.
10. Conform unor informații suplimentare din presă, Ford va produce 48 000 de unități în primul an de producție, 245 000 de unități în 2011 și 300 000 de unități în 2013. În plus, Ford s-a angajat să realizeze investiții directe în valoare de 675 milioane EUR pentru modernizarea lucrărilor și să mărească numărul personalului de la 3 500 la 7 000. De asemenea, Ford și-a asumat obligația de a cumpăra componente și servicii în valoare de 1 miliard EUR de pe piața românească.

11. În plus, presa a relatat că Guvernul României a adoptat o lege specială pentru privatizarea Automobile Craiova. Se pare că legea prevede o anulare a datoriilor producătorului de autovehicule și o garanție privind plata datoriilor către celelalte foste filiale Daewoo. Această anulare a datoriilor nu fusese oferită tuturor ofertanților potențiali în cadrul procedurii de licitație.

III. EVALUARE

3.1. Existența ajutorului de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE

12. Articolul 87 alineatul (1) din tratat prevede că, în cazul în care nu există o dispoziție contrară în tratat, orice ajutor acordat de către un stat membru sau din resurse de stat care denaturează sau amenință să denatureze concurența favorizând anumite întreprinderi sau producerea anumitor bunuri este incompatibil cu piața comună, în măsura în care este afectat comerțul între statele membre.
13. Bazându-se pe informațiile de care dispune, Comisia consideră în prezent că acele condiții atașate contractului de vânzare, precum și măsurile referitoare la datorii au ca rezultat acordarea unui ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE care nu a fost notificat de autoritățile române și, astfel, ar constitui un ajutor ilegal.

3.1.1. Acordarea unui avantaj

14. O întreprindere beneficiază de un avantaj în cazul în care obține din partea statului un lucru pe care nu l-ar fi putut obține în condiții normale de piață. În acest scop, trebuie să se evalueze mai întâi dacă statul a acționat în rolul său de proprietar al unei societăți comerciale într-o economie de piață sau în rolul de stat care a vândut o societate în condiții care nu corespund unor condiții normale de piață.
15. În această privință, Comisia are îndoieli serioase atât cu privire la condițiile atașate contractului de privatizare, cât și cu privire la măsurile referitoare la datorii. În conformitate cu principiul vânzătorului în economia de piață și cu principiile Comisiei privind privatizarea⁽¹⁾, se poate considera că statul acționează ca proprietar al societății comerciale în economia de piață numai în cazul în care vinde societatea comercială sau, respectiv, acțiuni ale acesteia la cel mai mare preț posibil, printr-o licitație deschisă, transparentă și nediscriminatorie, ofertantului care oferă cel mai mult.
16. Prețul cel mai mare poate fi obținut în mod obișnuit în cazul în care nu există condiții atașate care ar putea să reducă prețul de vânzare și care nu ar fi acceptabile pentru un operator economic în cadrul unei economii de piață. În cazul de față, Comisia nu cunoaște cu exactitate care dintre angajamentele asumate de Ford prezentate în presă fac parte din contractul de vânzare-cumpărare. Dat fiind faptul că licitația a inclus deja un nivel minim de producție, Comisia presupune că vânzarea a fost condiționată cel puțin de realizarea acestei producții minime și, eventual, de îndeplinirea altor cerințe. Întrucât un vânzător în economia

de piață nu i-ar cere în mod normal cumpărătorului să realizeze o producție minimă, iar o astfel de cerință poate avea un impact negativ asupra prețului de vânzare, Comisia consideră că, foarte probabil, privatizarea Automobile Craiova nu îndeplinește criteriul vânzătorului în economia de piață.

17. În plus, este posibil ca în vânzare să fi fost incluse și alte angajamente, cum ar fi creșterea numărului de angajați (de la 3 500 la aproximativ 7 000), o investiție minimă pentru modernizarea fabricii (675 milioane EUR) și o achiziție minimă de componente și servicii de pe piața românească (în valoare de 1 miliard EUR). Este posibil ca și aceste angajamente să fi influențat prețul de achiziție.
18. De asemenea, Comisia are mari îndoieli că presupusa anulare a datoriilor societății comerciale și presupusa garanție cu privire la datoriile către alte foste filiale Daewoo ar îndeplini criteriul vânzătorului/creditorului în economia de piață. În economia de piață, vânzătorul ar calcula cu atenție consecințele diferitelor posibilități (inclusiv al lichidării) și ar alege soluția care ar aduce venitul cel mai mare (sau pierderea cea mai mică). Comisia se îndoiește că România a analizat în prealabil dacă anularea datoriilor publice și garantarea unei părți a datoriilor către creditori privați reprezintă sau nu soluția cea mai avantajoasă. În plus, probabil că nu este îndeplinit nici criteriul creditorului în economia de piață, deoarece cel puțin o parte dintre ceilalți creditori (privați) nu și-au anulat datoriile, însă beneficiază de o garanție de stat.
19. Astfel, Comisia ajunge la concluzia provizorie că, atunci când a privatizat Automobile Craiova, statul român a acționat în rolul său de stat, și nu de jucător obișnuit pe piață⁽²⁾.
20. Este posibil ca termenii contractului de privatizare să fi acordat un avantaj atât pentru Automobile Craiova, cât și pentru Ford.
21. Un avantaj pentru Automobile Craiova poate proveni din condiția unei producții minime și din orice altă condiție adăugată, eventual, la vânzare, precum o obligație de creștere a numărului de angajați, o obligație de a cumpăra componente și servicii în valoare de 1 miliard EUR de pe piața românească, obligații privind investițiile sau obligații privind exportul. Automobile Craiova nu mai producea niciun fel de autovehicule. Măsurile de privatizare pot garanta reluarea fostelor activități care produceau pierderi, menținerea unei activități de piață minime și reducerea presiunii concurențiale. Aceste avantaje ar fi finanțate de către stat printr-un preț de vânzare mai mic, adică prin renunțarea la venituri. Întreaga operațiune pare să reprezinte o restructurare a societății sprijinită de stat.
22. Anularea datoriilor publice ale Automobile Craiova și garantarea plății unei părți a datoriilor către creditori privați oferă un avantaj pentru Automobile Craiova. Această măsură scutește imediat societatea de o parte din datorii și reduce presiunea de plată a unei alte părți a datoriilor.

(1) Cel de-al XXIII-lea Raport privind politica în domeniul concurenței, 1993, p. 255.

(2) A se vedea, de exemplu, cauza C-344/99 Germania/Comisie (Gröditzer Stahlwerke), hotărârea Curții din 28 ianuarie 2003; cauzele conexe C-278/92, C-279/92 și C-280/92 Spania/Comisie (Hytasa), hotărârea Curții din 14 septembrie 1994.

23. În plus, nu se poate exclude faptul că și cumpărătorul, în calitate de nou proprietar al întreprinderii vândute, va beneficia de avantajele acordate de stat. Prin urmare, Comisia nu poate exclude acordarea de ajutor de stat pentru cumpărător, respectiv Ford. Se pare că cerința privind anularea datoriilor a fost introdusă după lansarea licitației. Dintre cele trei părți interesate inițial, Ford a fost singura care a depus o ofertă angajantă. Comisia presupune în prezent că și alte părți interesate ar fi putut depune oferte angajante, în cazul în care ar fi avut cunoștință de posibilitatea de a beneficia de o anulare a datoriilor. Relatările din presă indică în mod clar acest lucru. Prin urmare, în această fază, nu se poate exclude faptul că s-ar fi putut depune o ofertă financiară mai mare decât cea formulată de Ford. În acest caz, prețul plătit de Ford nu ar reprezenta prețul de piață.

3.1.2. Alte condiții prevăzute în articolul 87 alineatul (1) din Tratatul CE

24. În al doilea rând, măsura este selectivă, întrucât favorizează numai Automobile Craiova și noul cumpărător, respectiv Ford.
25. În al treilea rând, agenția română de privatizare, AVAS, a fost cea care a atașat condițiile la contractul de privatizare. Reluarea și menținerea unui nivel ridicat de activitate economică și finanțarea unui preț de vânzare mai scăzut sunt suportate prin renunțarea la venituri de către stat. Prin urmare, ajutorul provine din resurse de stat și este impușabil statului.
26. În al patrulea rând, Automobile Craiova este producător de autovehicule și de piese de schimb, toate aceste produse fiind comercializate pe scară largă în Uniunea Europeană. În plus, după cum relatează presa, cea mai mare parte a producției este destinată exportului. Astfel, măsura amenință să denatureze concurența și afectează comerțul dintre statele membre.
27. În această fază, Comisia concluzionează, prin urmare, că respectivele condiții atașate privatizării Automobile Craiova par să constituie un ajutor, iar compatibilitatea măsurilor trebuie evaluată în mod corespunzător.

3.2. Ajutor de stat ilegal

28. Întrucât contractul de vânzare a fost deja semnat, incluzând condițiile atașate, Comisia consideră că ajutorul a fost deja acordat. Dat fiind că măsurile sunt cuprinse într-o lege specială, Comisia presupune că legea trebuie să fie adoptată de către Parlamentul României înainte de a deveni obligatorie. Cu toate acestea, pe baza informațiilor disponibile, Comisia trebuie să presupună că statul român nu se mai poate retrage din contractul de privatizare din proprie inițiativă. Prin urmare, Comisia consideră măsurile incluse în privatizare și în legea specială ca fiind cvasi-acordate și este de părere că orice notificare transmisă după adoptarea legii speciale de către Guvernul României nu mai poate fi considerată notificare *ex ante*.
29. Întrucât autoritățile române nu au notificat contractul de privatizare și nu au suspendat încheierea acestui contract, se pare că măsura de ajutor a fost pusă în aplicare, încăl-

cându-se articolul 88 alineatul (3) din Tratatul CE. În consecință, măsura pare să constituie un ajutor ilegal.

3.3. Derogări în temeiul articolului 87 alineatele (2) și (3) din Tratatul CE

30. După ce s-a stabilit că este vorba despre un ajutor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE, este necesar să se analizeze dacă măsura ar putea fi compatibilă cu piața comună.
31. Excepțiile prevăzute la articolul 87 alineatul (2) din Tratatul CE nu se aplică în cazul de față. În ceea ce privește excepțiile în baza articolului 87 alineatul (3) din Tratatul CE, poate fi aplicată numai excepția prevăzută la articolul 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE, care permite acordarea ajutorului de stat pentru a se promova dezvoltarea anumitor activități economice, atunci când acest ajutor nu aduce atingere condițiilor comerciale într-o măsură contrară interesului comun. În ceea ce privește ajutorul acordat pentru Automobile Craiova în calitate de beneficiar, se pare că măsura ar putea viza refacerea viabilității pe termen lung a unei întreprinderi aflate în dificultate. În ceea ce privește potențialul ajutor pentru Ford, în această fază Comisia nu vede niciun motiv care să justifice compatibilitatea ajutorului cu piața comună.
32. Prin urmare, ajutorul pentru Automobile Craiova ar putea fi considerat compatibil în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (c) din Tratatul CE numai în cazul în care sunt respectate condițiile prevăzute în Liniile directoare Orientările privind ajutorul de stat pentru salvarea și restructurarea întreprinderilor aflate în dificultate ⁽³⁾ (denumite în continuare «Liniile directoare»).
33. În primul rând, în conformitate cu Liniile directoare, o întreprindere se află în dificultate atunci când este incapabilă să obțină fondurile de care are nevoie din resurse proprii sau de la acționari sau prin împrumuturi și când este aproape sigur că fără intervenția autorităților publice își va înceta activitatea. Automobile Craiova a acumulat în ultimii ani datorii mari, pe care în mod evident nu le putea plăti. Valoarea exactă a acestora nu este cunoscută în prezent Comisiei. În orice caz, se pare că Automobile Craiova îndeplinește condițiile pentru a fi considerată întreprindere aflată în dificultate.
34. Cu toate acestea, autoritățile române nu au prevăzut un plan de restructurare care să vizeze refacerea viabilității pe termen lung a activității economice.
35. În plus, în conformitate cu Liniile directoare, ajutorul trebuie să se limiteze la minimumul necesar, iar beneficiarul trebuie să aducă o contribuție semnificativă la restructurarea din resurse proprii sau din finanțări comerciale externe. Liniile directoare indică în mod clar că o parte semnificativă din finanțarea restructurării trebuie să provină din resurse proprii, inclusiv din vânzarea de active care nu sunt esențiale pentru supraviețuirea întreprinderii și din finanțări externe în condițiile pieței. În această fază, Comisia nu deține nicio dovadă că ajutorul ar fi limitat la minimumul necesar. În plus, Comisia nu are nicio informație cu privire la vreo contribuție proprie a beneficiarului.

⁽³⁾ JO C 244, 1.10.2004, p. 2.

36. În al treilea rând, ajutorul nu trebuie să denatureze concurența în mod necorespunzător. Acest lucru implică de obicei o limitare a prezenței de care poate beneficia societatea pe piețele sale la sfârșitul perioadei de restructurare. Limitarea sau reducerea obligatorie a prezenței societății pe piața relevantă reprezintă un factor compensator în favoarea concurenților săi. Această limitare sau reducere trebuie să fie proporțională cu efectul de denaturare pe care îl are ajutorul și cu importanța relativă a întreprinderii pe piața sau piețele sale. Autoritățile române nu au propus nicio măsură compensatorie; dimpotrivă, impunându-i cumpărătorului obligația de a crește în mod semnificativ producția în următorii patru ani, statul asigură îmbunătățirea poziției pe piață a Automobile Craiova.
37. În al patrulea rând, Comisia are în această fază îndoieli cu privire la faptul că Automobile Craiova nu a beneficiat de ajutor pentru salvare și/sau restructurare în decursul ultimilor zece ani. În acest caz, un alt ajutor pentru restructurare ar încălca principiul «pentru prima și ultima dată».
38. În concluzie, întrucât măsura de ajutor nu pare să se încadreze în niciuna dintre excepțiile prevăzute de tratat, Comisia are îndoieli serioase cu privire la compatibilitatea acesteia cu piața comună.

IV. ORDIN DE SUSPENDARE

39. În ciuda faptului că s-au transmis mai multe scrisori prin care s-a cerut imperativ autorităților române să elimine toate condițiile și să notifice *ex ante* contractul de privatizare, autoritățile române au continuat procedura de licitație și au semnat contractul de vânzare cu Ford. Prin scrisorile din 5 iulie 2007 și 30 iulie 2007, Comisia a insistat ca autoritățile române să transmită această notificare *ex ante*, în caz contrar Comisia urmând să emită un ordin de suspendare în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului (*). Până în prezent nu a fost transmisă nicio notificare.
40. În cazul în care Comisia ajunge la concluzia că ajutorul ilegal acordat de autoritățile române nu este compatibil cu piața comună, aceasta urmează să hotărască emiterea unui ordin de recuperare, printr-o decizie negativă definitivă. Acest lucru înseamnă că autoritățile române ar fi obligate să recupereze ajutorul incompatibil, eventual să anuleze contractul de vânzare și să organizeze o a doua licitație, fără elemente de ajutor de stat. Deoarece se pare că a fost deja încheiat contractul de vânzare și că legea specială a fost deja adoptată de guvern, orice alte măsuri în cadrul procedurii de vânzare ar putea conduce la o situație aproape ireversibilă sau ar putea provoca alte pagube statului român, noului proprietar sau unor terți. Prin urmare, Comisia consideră că este imperios necesar să se

suspende imediat orice acțiune viitoare care ar agrava situația actuală și care ar putea genera alte efecte obligatorii din punct de vedere legal (de exemplu, adoptarea legii speciale de către Parlament, înregistrarea proprietății, începerea activității comerciale, încheierea de contracte de muncă etc.).

41. Prin urmare, Comisia a decis că este necesară emiterea unui ordin de suspendare în conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului.

V. DECIZIE

42. Comisia are îndoieli serioase cu privire la faptul că privatizarea s-a realizat în absența unui ajutor de stat și că măsurile de ajutor de stat ar fi compatibile cu piața comună. În plus, întrucât ajutorul nu a fost notificat Comisiei, acesta constituie ajutor ilegal.

Având în vedere considerațiile menționate anterior, Comisia, acționând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 88 alineatul (2) din Tratatul CE, solicită României să își prezinte observațiile și să furnizeze toate informațiile care ar putea contribui la evaluarea ajutorului, în termen de o lună de la data primirii prezentei scrisori. Comisia solicită autorităților țării dumneavoastră să transmită de îndată o copie a prezentei scrisori către eventualii beneficiari ai ajutorului.

Comisia dorește să amintească României că articolul 88 alineatul (3) din Tratatul CE are efect suspensiv și să atragă atenția asupra articolului 14 din Regulamentul (CE) nr. 659/1999 al Consiliului, care prevede că orice ajutor ilegal poate fi recuperat de la beneficiar.

În conformitate cu articolul 11 alineatul (1) din regulamentul Consiliului menționat anterior, Comisia cere imperativ României să suspende acordarea oricărui ajutor ilegal până la adoptarea de către Comisie a unei decizii privind compatibilitatea ajutorului cu piața comună (ordin de suspendare). Comisia solicită României să înceteze imediat orice acțiune de punere în aplicare în continuare a contractului de privatizare, inclusiv orice acțiune legată de legea specială.

Comisia comunică României că va informa părțile interesate prin publicarea prezentei scrisori și a unui rezumat relevant al acesteia în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*. De asemenea, Comisia va informa Autoritatea de Supraveghere a AELS prin transmiterea unei copii a prezentei scrisori. Toate părțile interesate vor fi invitate să își prezinte observațiile în termen de o lună de la data publicării.”

(*) JOL 83, 27.3.1999, p. 1.