II

*(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění není povinné)*

# ROZHODNUTÍ

# KOMISE

## ROZHODNUTÍ KOMISE

## ze dne 27. února 2008

## o státní podpoře C 46/07 (ex NN 59/07), kterou Rumunsko uplatnilo ve prospěch podniku Automobile Craiova (dříve Daewoo Romania)

*(oznámeno pod číslem K(2008) 700)*

**(Pouze rumunské znění je závazné)**

**(Text s významem pro EHP)**

(2008/717/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

po vyzvání zainteresovaných stran, aby předložily své připomínky v souladu s uvedenými články [1], a s ohledem na jejich připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

### 1. POSTUP

(1) Dne 17. ledna 2007 Komise požádala v souvislosti s procesem privatizace o informace týkající se několika státních podniků v Rumunsku, včetně SC Automobile Craiova SA (dále jen „Automobile Craiova"), dříve Daewoo Romania (*). Rumunsko dodalo tyto informace prostřednictvím dopisu dne 15. února 2007. Komise požádala o doplňující informace dne 8. března 2007 a 22. května 2007, Rumunsko tyto informace dodalo v dopisech ze dne 21. března 2007, 25. května 2007 a 31. května 2007. Dne 3. května 2007 se uskutečnilo setkání s rumunskými orgány.

(2) Dopisem ze dne 5. července 2007 Komise požádala rumunské orgány, aby zrušily specifické podmínky týkající se privatizační smlouvy podniku Automobile Craiova, s tím, že nezrušení jakékoliv protiprávní podpory by mohlo vést k tomu, že Komise rozhodne o zahájení formálního řízení na základě čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES a vydá příkaz k pozastavení podpory na základě čl. 11 odst. 1 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 [2].

(3) Dopisem ze dne 18. července 2007 rumunské orgány informovaly Komisi, že privatizace podniku Automobile Craiova bude Komisi úředně oznámena. Dopisem ze dne 20. srpna 2007 Komise připomněla Rumunsku, že privatizace podniku Automobile Craiova musí být úředně oznámena dříve, než budou přijata jakákoliv opatření, která by byla závazná pro orgány státní správy.

[1] Úř. věst. C 248, 23.10.2007, s. 25.

(*) [Chyba. Číst „a její dceřiná společnost, Daewoo Romania"]

[2] Nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES, Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1.

(4) V září 2007 Komise zjistila z tisku, že Rumunsko dne 12. září 2007 podepsalo kupní smlouvu s jediným uchazečem, společností Ford.

(5) Dopisem ze dne 10. října 2007 Komise informovala Rumunsko o svém rozhodnutí zahájit řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES v oblasti poskytnutí protiprávní podpory a o vydání příkazu k pozastavení podpory. Rozhodnutí Komise o zahájení řízení s příkazem k pozastavení podpory bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ([3]). Komise vyzvala dotčené strany, aby předložily připomínky týkající se této podpory.

(6) Rumunsko předložilo své připomínky dopisem ze dne 24. října 2007. Dopisem z 23. listopadu 2007 předložila své připomínky společnost Ford, tyto byly předány Rumunsku dne 30. listopadu 2007. Rumunsko předložilo své připomínky k připomínkám Fordu dopisem ze 7. prosince 2007.

(7) Komise požádala o doplňující informace prostřednictvím dopisů ze dne 12. října 2007, 17. října 2007, 19. října 2007, 14. listopadu 2007 a 14. ledna 2008. Rumunsko tyto doplňující informace poskytlo v dopisech ze dne 18. října 2007, 24. října 2007, 6. listopadu 2007, 12. listopadu 2007, 19. listopadu 2007, 23. listopadu 2007, 7. prosince 2007, 8. ledna 2008 a 23. ledna 2008.

(8) Komise se setkala s rumunskými orgány a se zástupci Fordu dne 5. října 2007, 12. října 2007, 7. listopadu 2007, 15. listopadu 2007, 17. prosince 2007 a 24. ledna 2008.

## 2. **POPIS**

### 2.1 **Dotčený podnik**

(9) Automobile Craiova je podnik působící v oblasti obchodování s automobilovými náhradními díly. Vyrábí rovněž výfuky, pracuje s výrobky z PVC. Rumunský stát vlastní 72,4 % akcií tohoto podniku prostřednictvím rumunské agentury pro privatizaci, AVAS. Zbylých 27,6 % akcií vlastní soukromý investiční fond (SIF Oltenia) a fyzické a právnické osoby jako soukromí vlastníci. Akcie podniku jsou kótované na bukurešťské burze cenných papírů. V roce 2005 podnik Automobile Craiova zaznamenal zisk 83 479 EUR, v roce 2006 pak 51 125 EUR. V roce 2005 činil obrat podniku 2,15 milionů EUR, v roce 2006 pak 2,14 milionů EUR.

([3]) Viz poznámka pod čarou č. 1.

(10) Podnik má jednu dceřinou společnost, Daewoo Romania (dále jen „DWAR“), která je zároveň majoritním akcionářem ve společnosti Mecatim. Výrobce automobilů DWAR byl založen v roce 1994 jako společný podnik, kde rumunský stát vlastnil 49 % akcií a Daewoo Motors South Korea 51 %. Když vstoupil Daewoo Motors do konkurzu, DWAR v roce 2006 získal 51 % vlastních akcií. V souladu s rumunským obchodním právem bylo daných 51 % akcií zrušeno v listopadu 2007, a podnik Automobile Craiova tím získal úplné vlastnictví ve společnosti DWAR.

(11) V roce 2007 zaměstnával DWAR 3 959 pracovníků. V roce 2006 podnik vyrobil 24 898 automobilů, a to především malé modely. Pro rok 2007 byla plánována výroba přibližně 19 000 automobilů. V lednu 2008 byla výroba automobilů zastavena. DWAR navíc vyrábí motory pro jednotlivé dceřiné společnosti GM Daewoo. Podnik v Craiově má výrobní kapacitu 100 000 automobilů ročně.

(12) V roce 2006 zaznamenal DWAR ztráty ve výši cca 350 milionů EUR a do 30. dubna 2007 přibližně 3,4 milionů EUR. V roce 2006 měl DWAR dluhy v celkové výši přibližně 88 milionů EUR, z toho 56 milionů EUR vůči státnímu rozpočtu a 25 milionů EUR vůči dodavatelům.

(13) Podle finančních výkazů měl podnik v roce 2006 v držení pozemky a hmotná aktiva v hodnotě 193 milionů EUR, suroviny a další materiál v hodnotě 55 milionů EUR, hotovost ve výši 96 milionů EUR a pohledávky a vypořádání v hodnotě 108 milionů EUR. Podle rozvahy z konce roku 2006 měl tedy DWAR v roce 2006 v držení čistá aktiva v hodnotě 419 milionů EUR.

(14) Mecatim je dceřinou společností společnosti DWAR, která vlastní 75 % jejích akcií. 20 % akcií společnosti Mecatim je v držení AVAS, zbylých 5 % v držení minoritních soukromých akcionářů. Tato společnost sídlí v Temešváru. Její hlavní aktivitou je výroba náhradních dílů pro vozidla a výroba motorů. Podnik však zastavil výrobu a v současné době obchoduje s vozidly.

(15) Automobile Craiova se nachází v kraji, který může využít podporu na základě čl. 87 odst. 3 písm. a) Smlouvy o ES.

### 2.2 **Proces privatizace**

(16) Dne 19. a 21. května 2007 rumunská agentura pro privatizaci, AVAS, oznámila prodej 72 % podílu, který držela v Automobile Craiova. I když více společností zaslalo předběžná nezávazná vyjádření zájmu, pouze dva potenciální investoři, Ford Motor Company (dále jen „Ford“) a General Motors (dále jen „GM“), koupily tzv. informativní zprávu (prezentační složku), která jim nabízela přístup k informacím obsažených informační místnosti a která jim umožňovala nakonec předložit závaznou závěrečnou nabídku.

(17) Prezentační složka obsahovala některé podmínky, spojené především s minimálním objemem výroby, zaměstnanosti a výše investic. Hodnotící mřížka určila, že nabízená cena představovala pouze 35 % celkového bodování, celkové investice představovaly 25 %, zajištění 60 % integrace výroby ve čtvrtém roce 20 % a závazek dosáhnout výrobní úrovně 200 000 automobilů ve čtvrtém roce 20 %. Kdyby nabízený stupeň integrace byl pod 60 % a/nebo kdyby se dosáhlo této úrovně až za více než čtyři roky, investor by při hodnocení daného kritéria dostal bodování 0. Totéž platí i pro objem výroby – kdyby nabízený objem výroby byl pod 200 000 automobilů ve čtvrtém roce a/nebo kdyby bylo potřeba více času na dosažení této úrovně výroby, investor by dostal 0 bodů.

(18) Konečný termín na předložení konečných nabídek byl 5. července 2007. Jelikož Ford byl jedinou stranou, která předložila závaznou nabídku, vyhrál i veřejnou soutěž. Původně nabídl kupní cenu ve výši 55 milionů EUR, ale po dalším kole jednání nabídl 57 milionů EUR.

(19) V etapě vyjednávání, která následovala po veřejné soutěži, se strany dohodly, že Ford, jakožto kupující, získá po reorganizaci do svého vlastnictví průmyslová aktiva společnosti Automobile Craiova, DWAR a Mecatim, zatímco nesouvisející aktiva (obecně nemovitý majetek a čistá přebytečná hotovost) budou oddělena a zůstanou v držení státu. Stát se rovněž zavázal, že se bude maximálně snažit, aby nakoupil zbývajících 28 % akcií od soukromých akcionářů a prodal je společnosti Ford.

(20) Kupní smlouva byla podepsána dne 12. září 2007.

## 3. **ROZHODNUTÍ ZAHÁJIT FORMÁLNÍ ŘÍZENÍ A VYDAT PŘÍKAZ K POZASTAVENÍ PODPORY**

(21) Formální řízení bylo zahájeno, protože existovaly pochybnosti o tom, zda privatizace nepředstavovala státní podporu.

(22) Komise měla v první řadě pochybnosti o otevřenosti, transparentnosti a nediskriminačním přístupu při samotné veřejné soutěži. Dle informací, které byly v té době k dispozici a které se zakládaly hlavně na článcích v tisku, měla Komise důvod předpokládat, že někteří potenciální investoři byli znevýhodněni v úvodní etapě a byli odrazeni od toho, aby předložili nabídku.

(23) Zadruhé, Komise pochybovala o tom, zda podmínky spojené s privatizací nevedly ke snížení kupní ceny a zda tím nebyla poskytnuta výhoda podniku, který měl být privatizován. Dle informací existujících v okamžiku rozhodnutí o zahájení řízení AVAS stanovil čtyři podmínky, které mohly snížit kupní cenu a mohly odrazovat další případné zájemce od předložení nabídky. Nabízená cena představovala pouze 35 % celkového bodování.

(24) Navíc měla Komise pochybnosti, zda rumunské orgány připojily k privatizaci i záruku týkající se pracovních míst. Dle složky k předložení měli případní uchazeči předložit i podnikatelský záměr, který by zahrnoval jejich závazek, že zachovají současný počet zaměstnanců. Rovněž tak návrh kupní smlouvy (KS), přiložený ke složce k předložení, předpokládá závazek kupujícího, že zachová současný počet zaměstnanců v průběhu dalších pěti let. Pokud by kupující nedodržel tento závazek, KS se *de jure* ruší bez jakéhokoliv úředního oznámení či jiné formality. Rumunské orgány rovněž informovaly potenciální zájemce ještě před zveřejněním privatizace o faktu, že zachování existujících pracovních míst představuje jeden z hlavních cílů privatizace.

(25) Komise měla rovněž pochyby o tom, zda společnosti Ford jako kupujícímu nebyla poskytnuta výhoda dalším vyjednáváním určitých podmínek ve fázi jednání, které následovalo po veřejné soutěži. Dle daných informací té doby se zdálo, že rumunský stát se zavázal, že převezme reálné i potenciální pohledávky vůči Automobile Craiova, včetně celní pohledávky ve výši 800 milionů EUR. V rámci dalšího vyjednávání se navíc stát se společností

Ford dohodl, že přeorganizují podnik tak, aby hlavní činnost (výroba automobilů) byla oddělena od dalších nesouvisejících aktiv, především od nemovitého majetku. V důsledku této reorganizace by Ford koupil a zaplatil pouze průmyslovou aktivitu a rumunský stát by zůstal vlastníkem pozemků.

(26) Jelikož Rumunsko podepsalo smlouvu o privatizaci navzdory několika upozorněním ze strany Komise, vydala Komise ve stejné době příkaz k pozastavení podpory.

## 4. PŘIPOMÍNKY RUMUNSKA

(27) Rumunsko zaprvé podtrhuje fakt, že proces veřejné soutěže byl otevřený, transparentní, nediskriminující a nepodmíněný. První oznámení ohledně záměru privatizovat DWAR, publikované 5. prosince 2006, stejně jako oznámení zveřejněné 9./12. března 2007 neobsahují žádné kritérium předkvalifikace či výběru ani podmínky, které by uchazeči měli splňovat. Stejně tak oznámení o privatizaci zveřejněné 18./21. května 2007 neobsahovalo žádné povinné podmínky, ale pouze přiřazovací kritéria, která by umožnila přiřazení bodů jednotlivým nabídkám. Navíc Rumunsko tvrdí, že zvýšení zaměstnanosti nebylo nikdy kritériem veřejné soutěže. Rovněž tvrdí, že všichni potenciální uchazeči měli přístup ke všem existujícím informacím, proto byl tedy celý proces privatizace transparentní. Proto žádný z případných uchazečů nebyl odrazován od předložení nabídky.

(28) Zadruhé, Rumunsko tvrdí, že žádná prezentační složka, ani žádný návrh KS neuplatňovaly povinné podmínky, jejichž projednávání s potenciálními uchazeči by bylo vyloučeno. Rumunsko vysvětluje fakt, že AVAS měl původně v úmyslu privatizovat DWAR jako celek, ale v procesu privatizace se rozhodl, že umožní případným uchazečům přednést nabídky pouze pro průmyslové aktivity (bez nemovitého majetku). Rumunsko podtrhuje fakt, že od samého začátku všichni případní uchazeči věděli, že nemovitý majetek nebyl součástí privatizační nabídky, ale že se má prodávat odděleně.

(29) Zatřetí, Rumunsko podtrhuje fakt, že prezentační složka obsahovala kritéria, která nijak uchazeče neovlivňovala, zejména jelikož všemi případnými zájemci byly podniky vyrábějící automobily. Dále Rumunsko zdůraznilo, že tato kritéria neovlivnila kupní cenu nabízenou Fordem, protože byla kompatibilní s jeho podnikatelským záměrem. Dle Rumunska úroveň výroby 200 000 automobilů za rok, jak požaduje AVAS v prezentační složce, musí být dosažena z ekonomických důvodů: vzhledem k velikosti a kapacitě závodu na výrobu automobilů vybaveného na výrobu malých modelů by produkce méně než 200 000 kusů za rok byla nerentabilní.

(30) Začtvrté, Rumunsko argumentuje, že se chovalo rovněž jako podnikatelský subjekt v tržní ekonomice, když prodalo svoji účast v Automobile Craiova. Tvrdí, že získaná cena představuje tržní hodnotu a přednáší další argumenty v tomto smyslu: DWAR si koupil 51 % akcií v roce 2006 od bývalé mateřské společnosti Daewoo Motors Ltd. za prodejní cenu ve výši 50 milionů USD. Tedy celková 100 % hodnota akcií v té době byla 78 milionů EUR. Ford nabídl 57 milionů EUR za 72,4 % akcií Automobile Craiova, což by odpovídalo sumě 78 milionů EUR na celých 100 % akcií. Podle kurzu akcií obchodovaných na burze cenných papírů byla k 16. březnu 2007 hodnota všech akcií v Automobile Craiova zhruba 59 milionů EUR. Tudíž kupní cena ve výši 57 milionů EUR, kterou zaplatil Ford za 72 % akcií, je vyšší než tržní cena. Dále, na základě procesu restrukturalizace zůstane AVAS i vlastníkem nesouvisejících aktiv. Podle ocenění DWAR provedeného nezávislým expertem, společností KPMG, po bankrotu mateřské společnosti byl podnik v roce 2004 v závislosti na použité oceňovací metodě oceněný na hodnotu mezi 18 až 81 miliony USD.

(31) Zapáté, co se týká případného odškodnění, Rumunsko prezentovalo detailní informace týkající se dohody ohledně dluhů, která je zahrnutá ve speciálním zákoně týkajícím se privatizace podniku Automobile Craiova. Rumunsko tvrdí, že v souladu s běžnou obchodní praxí AVAS přebírá pouze dluhy, které nelze předpokládat a které nelze vyjádřit kvantitativně. Rumunsko zdůrazňuje, že Automobile Craiova a DWAR nemají vůči státu žádné nesplacené dluhy, kromě těch, které vyplývají z běžné činnosti. Stejně tak díky platbám ve výši 10 milionů USD, uskutečněným v roce 2006 vůči mateřské společnosti ([4]), nemá DWAR žádný dluh ani směrem k bývalým dceřiným společnostem Daewoo.

(32) Zašesté, co se týká celní pohledávky, Rumunsko vysvětluje původ celní pohledávky v hodnotě 800 milionů EUR. V souladu se zákonem 71/1994 o přilákání zahraničních investorů byly rumunské podniky osvobozené od cel a zdanění zisků, pokud splňovaly čtyři podmínky: podíl upsaného zahraničního kapitálu minimálně 50 milionů USD, export alespoň 50 % výroby, míra integrace výroby minimálně 60 % a základní jmění se nesníží během 14 let od data zahraničního úpisu tak, aby se podíl zahraničního investora snížil pod 50 milionů dolarů.

([4]) V roce 2006 koupil DWAR 51 % akcií v Daewoo Motors Ltd. za kupní cenu 50 milionů USD, ke kterým se přičítá vypořádací platba v hodnotě 10 milionů USD pro jakýkoliv zbývající závazek vůči dalším dceřiným společnostem Daewoo.

(33) Místní celní úřad spočítal stupeň integrace podnikové výroby v roce 2005 a dospěl k závěru, že 60 % stropu nebylo dosaženo. Proto žádal o náhradu za osvobození od cel, která představuje 800 milionů EUR. DWAR se proti tomuto rozhodnutí odvolal u Státní celní správy. Jelikož soud první instance rozhodnutí o náhradě potvrdil, DWAR podal opět opravný prostředek k tomuto rozhodnutí. Rozhodnutím ze dne 27. června 2007 odvolací soud zrušil příkaz k úhradě.

(34) V závěru Rumunsko podtrhuje fakt, že DWAR nepožíval žádného osvobození od dluhu.

(35) Zasedmé, rumunské orgány tvrdí, že zachování tehdejšího počtu pracovníků nebylo podmínkou pro privatizaci, jelikož nebylo stanoveným kritériem. Rovněž návrh KS přiložený k prezenční složce měl pouze informativní úlohu, případní uchazeči tudíž mohli pochopit, že předpokládaná individuální smlouva mohla být předmětem bilaterálních jednání. Proto případní uchazeči, kteří neměli v úmyslu zachovat danou pracovní sílu, mohli nicméně předložit nabídku s odlišným podnikatelským záměrem.

(36) A co se týče dalšího vyjednávání ohledně smluvních ujednání, Rumunsko tvrdí, že byla součástí běžného procesu vyjednávání, které probíhalo před uzavřením KS.

## 5. PŘIPOMÍNKY TŘETÍCH STRAN

(37) Dopisem ze dne 23. listopadu 2007 zasáhl Ford do otevřeného řízení Komise jako dotčená strana.

(38) Zaprvé Ford tvrdí, že proces privatizace byl otevřený, transparentní, nediskriminující a nepodmíněný. Veškerá korespondence mezi společností Ford a AVAS v rámci procesu privatizace byla zveřejněná v informační místnosti.

(39) Zadruhé, přiřazovací kritéria nepředstavovala povinné podmínky, které by mohly odradit případné uchazeče. Ford naopak prohlásil, že pochopil, že tato kritéria je ještě možno projednat. Navíc hodnotící kritéria neměla žádný vliv na nabídku Fordu, protože jeho podnikatelský záměr výrazně převyšoval požadavky definované v prezentační složce.

(40) Zatřetí, kupní cena, kterou Ford zaplatil agentuře AVAS, je tržní hodnotou akcií, které byly předmětem veřejné soutěže. Ford potvrdil, že měl v úmyslu zaplatit maximální kupní cenu ve výši 100 milionů USD (71,4 milionů EUR) za celkových 100 % akcií, což by odpovídalo ceně 51,7 milionů EUR za 72,4 % akcií ([5]). Právě vzhledem k neexistenci přiřazovacích kritérií nezamýšlel Ford nabídnout vyšší cenu. Původně Ford nabídl kupní cenu ve výši 55 milionů EUR, ale po vyjednávání s rumunskými úřady cenu 57 milionů EUR. Navíc byl Ford jediným uchazečem, takže jeho nabídka představuje tržní hodnotu.

(41) Ford rovněž tvrdí, že náhrady zahrnuté v KS představovaly běžnou obchodní praxi při kupování podniku, a tudíž byly ve shodě s trhem, a že to nezapříčinilo nižší než nejvyšší možnou prodejní cenu. Ford zdůrazňuje, že tyto náhrady jsou spojené pouze s riziky, která neexistují při běžné činnosti a která nový investor nemůže ohodnotit při přebírání podniku. Ford převzal všechny dluhy a závazky podniku Automobile Craiova včetně DWAR, které vznikly v rámci běžné činnosti a které byly kvantifikované a publikované v informační místnosti. Ford nicméně nechtěl přebírat případná rizika, která nemohl ohodnotit a kvantifikovat na základě tzv. *due diligence*.

## 6. POSOUZENÍ

### 6.1 Existence státní podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES

(42) Čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES, říká, že nestanoví-li Smlouva jinak, podpory poskytované členským státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem.

#### 6.1.1 *Státní prostředky a poskytnutí výhody*

(43) Podmínky přiřazené této privatizační smlouvě byly vypracované rumunskou státní privatizační agenturou AVAS. Přiřazením podmínek, které by mohly vést ke snížení prodejní ceny, jak je ukázáno níže, rumunský stát akceptoval, že nezíská nejvyšší možnou cenu. Nižší prodejní cena za podíl ve výši 72,4 % je tak zaplacená z výnosů, kterých se stát vzdává. Opatření tedy zahrnuje státní zdroje.

([5]) Na základě směnného kursu 1 EUR = 1,4 USD.

(44) Komise rovněž bere na vědomí fakt, že úkony státní privatizační agentury AVAS je možno přičítat státu. Tento fakt rumunské orgány nepopírají.

(45) Za podporu nemůže být považováno opatření, které nepřináší výhodu ([6]). Proto musí Komise určit, zda toto opatření představuje výhodu.

(46) Podnik má prospěch z výhody tehdy, když ze strany státu získá něco pozitivního, čeho by v běžných tržních podmínkách nedosáhl. Proto je nutno nejprve ověřit, zda stát jednal jako podnikatelský subjekt v rámci tržního hospodářství nebo zda jednal jako státní autorita, která prodala podnik v podmínkách, jež neodpovídají běžným tržním podmínkám.

(47) V souladu s čl. 86 odst. 1 Smlouvy o ES se na státní podniky vztahují předpisy o státní podpoře. Článek 295 Smlouvy o ES předpokládá, že normy společenství jsou v případě veřejného či soukromého vlastnictví neutrální.

(48) V souladu s judikaturou evropských soudů ([7]) a s pravidly a praxí vyvinutou Komisí v oblasti státní podpory v kontextu privatizace ([8]) platí, že pokud členský stát nakupuje nebo prodává akcie v podnicích, nepovažuje se za poskytnutí výhody taková situace, kdy se členský stát chová jako subjekt tržního hospodářství.

(49) Proto, když privatizace probíhá jako prodej akcií na burze cenných papírů, se obvykle předpokládá, že probíhá v tržních podmínkách a že nezahrnuje státní podporu. Když však privatizace probíhá obchodním prodejem, můžeme předpokládat, že není zahrnutá žádná státní podpora, když jsou splněny tyto podmínky: zaprvé, podnik se prodává prostřednictvím výběrového řízení v konkurenčních podmínkách, a toto řízení je otevřené pro všechny účastníky, je transparentní a nediskriminující; zadruhé, nejsou přiřazené podmínky, které se obvykle nepraktikují u srovnatelných transakcí mezi soukromými stranami a které by mohly snížit prodejní cenu; zatřetí, podnik se prodá uchazeči, který prezentuje nejvýhodnější finanční nabídku; a začtvrté uchazečům se musí dát dostatečný čas a informace na uskutečnění patřičného ocenění aktiv, na která předloží svou nabídku ([9]). V jiných případech je nutno zkoumat obchodní prodeje vzhledem k možné podpoře, a proto musí být úředně oznámené.

(50) V takových případech hodnocení faktu, jestli transakce týkající se aktiv státu obsahuje podporu, obvykle předpokládá nutnost stanovit, zda podnikatelský subjekt v rámci tržního hospodářství by se ve stejné situaci choval stejně, tj. prodal podnik za stejnou cenu. Při použití principu investora v rámci tržního hospodářství důvody jiného druhu než ekonomického, jako důvody spojené s výrobní politikou, považované za podstatné při zaměstnávání pracovníků nebo cíle regionálního rozvoje, které by nebyly přijatelné pro podnikatele v rámci tržního hospodářství, nemohou být považované za důvod přijetí nižší ceny a naopak poukazují na existenci určité podpory. Tento princip Komise několikrát vysvětlovala ([10]) a konstantně jej potvrzuje i Soudní dvůr ([11]).

([6]) Viz věc T-471/*93 Tiercé Ladbroke SA* v *Komise*, body 54 a 56–63.

([7]) Viz např. věc T-296/97 Rec., *Alitalia*, věci T-228/99 a T-233/99, *WestLB* v *Komise*; věc T-366/00, *Scott SA*, věci C-328/99 a C-399/00, *Itálie a SIM 2 Multimedia* v *Komise*; věc T-358/94, *Air France* v *Komise*.

([8]) XXIII. zpráva týkající se politiky v oblasti hospodářské soutěže, 1993, s. 255. Stejnou sadu norem je možno nalézt ve specifickém kontextu leteckého průmyslu v „Použití článků 92 a 93 Smlouvy o ES a článku 61 Dohody o EHP týkající se státní podpory v odvětví letectví", Úř. věst. C 350, 10.12.1994, s. 5, která stanoví, že: *„Podpora je vyloučená, […], když v okamžiku privatizace nejsou splněné tyto podmínky: – prodej probíhá veřejnou nabídkou bez podmínek […] Na druhé straně tyto druhy prodeje podléhají požadavku předoznámení, daném čl. 93 odst. 3 Smlouvy o ES, protože existuje předpoklad, že obsahují podporu: […] – veškerý prodej realizovaný v podmínkách, které by nebyly přijatelné v transakcích mezi subjekty tržního hospodářství."*

([9]) Body 402 a další z XXIII. zprávy týkající se politiky v oblasti hospodářské soutěže (1993). Viz rovněž bod 248 z XXI. zprávy týkající se politiky v oblasti hospodářské soutěže (1991): *„Není zahrnuta žádná státní podpora v případě, že podíly se prodávají uchazeči, který přednese nejvyšší finanční nabídku, a to v rámci otevřeného a bezpodmínečného nabídkového řízení. Pokud se podíly prodávají za jiných podmínek, prvky podpory mohou existovat."*

([10]) Viz např. rozhodnutí Komise ze dne 3. května 2000, *TASQ*, kde Komise upřesnila, že *„navíc francouzské úřady prokázaly, že pozvánka k tendru byla transparentní a nepodmíněná […]. Hlavně - dokumenty předané Komisi prokazují, že prodej TASQ nebyl podmíněn např. zachováním pracovních míst, sídel nebo pokračováním aktivit."* Tento fakt umožnil Komisi učinit závěr, že v této privatizaci nešlo o podporu.

([11]) Viz např. věci T-228/99 a T-233/99, *WestLB* v *Komise*; věc T-366/00, *Scott SA*, věci C-328/99 a C-399/00, *Itálie a SIM 2 Multimedia* v *Komise*; věc T-358/94, *Air France* v *Komise*. Ve věci T-296/97 Rec., *Alitalia*, soud potvrzuje, že *„Je nutno podtrhnout, že úkony soukromého investora v tržním hospodářství jsou vedeny perspektivou ziskovosti. Opatření bylo motivované snahou zachovat pracovní místa spíše než cokoli jiného, tedy důvody spojenými s životaschopností a přežitím žadatele, a nikoliv s perspektivou ziskovosti."*

(51) Proto, když není splněna některá podmínka uvedená výše, Komise soudí, že je nutno provést analýzu privatizace, aby se posoudilo, zda neexistovala státní podpora, a z tohoto důvodu je nutné úřední oznámení ([12]). Proto by dodržení těchto požadavků zajistilo pro stát získání nejlepší ceny za své akcie, respektive tržní cenu, a tím pádem by nešlo o státní podporu.

(52) Když stát nutí určité podmínky kupujícímu v rámci privatizace, snižuje tím potenciálně prodejní cenu a tím se vzdává dodatečných výnosů. Stejně tak některé podmínky mohou odradit potenciální zájemce z řad investorů od předložení nabídky. Tím je konkurenční prostředí výběrového řízení narušeno, a tedy i nejvyšší předložená nabídka nemusí nutně představovat skutečnou tržní hodnotu ([13]).

(53) Stát vynucením takových podmínek a tedy i přijetím, že nedostane nejlepší cenu za akcie nebo aktiva, která má v držení, nepostupuje jako podnikatelský subjekt v prostředí tržní ekonomiky, který by se snažil získat co nejvyšší možnou cenu. Naopak, stát se rozhoduje, že prodá podnik za cenu, která je nižší než tržní. Podnikatelský subjekt by v rámci tržního hospodářství neměl zájem, aby si vynucoval srovnatelné podmínky (především takové podmínky jako udržet úroveň zaměstnanosti pracovníků, podmínky dávající výhodu danému regionu nebo které zajišťují určitou úroveň investic), ale prodal by podnik uchazeči, jehož nabídka je nejvýhodnější z finančního hlediska, který by pak sám rozhodl, jaká bude budoucnost podniku či nakoupených aktiv ([14]).

(54) To však neznamená, že všechny podmínky v rámci privatizace vedou automaticky k existenci prvků státní podpory. Zaprvé, podmínky, které obvykle existují i v transakcích u soukromých stran (určité standardní náhrady, důkaz o solventnosti uchazeče nebo přizpůsobení se interní legislativě ohledně pracovněprávních vztahů) nepředstavují problém. Zadruhé, podmínky, které se obvykle nezdají být přítomné v transakcích u soukromých osob, vedou k existenci státní podpory pouze v rozsahu, v jakém mohou snížit prodejní cenu a mohou zajistit výhodu. Skutečnost, že tyto podmínky nevedou k podpoře, je nutno prokázat případ od případu ([15]).

Podmínky spojené s privatizací Automobile Craiova

(55) V daném případě veřejná soutěž zorganizovaná rumunskými orgány byla zejména orientovaná na získání určité úrovně výroby a určitého stupně zaměstnanosti v Craiově. Rumunské orgány nepřinesly žádný důkaz, který by prokázal, že tyto podmínky byly použité proto, že v rámci tržního hospodářství by s nimi počítal i podnikatelský subjekt.

([12]) Viz XXIII. zpráva týkající se politiky v oblasti hospodářské soutěže, 1993, s. 255.

([13]) Ve více rozhodnutích Komise absence podmínek, jmenovitě nepodmíněný charakter veřejné soutěže, byla rozhodujícím argumentem, který umožnil Komisi učinit závěr o absenci státní podpory v privatizacích. Viz např. rozhodnutí Komise z 15. února 2000, *Dessauer Geräteindustrie*, Úř. věst. L 1, 4.1.2001, s. 10; rozhodnutí Komise z 13. prosince 2000, *SKET Walwerkstechnik*, Úř. věst. L 301, 17.11.2001, s. 37; rozhodnutí Komise z 30. ledna 2002, *Gothaer Fahrzeugtechnik*, Úř. věst. L 314, 18.11.2002, s. 62, kde Komise vysvětlila: *„Aby se eliminoval jakýkoliv prvek podpory z transakce, spol. BvS měla požadovat cenu odpovídající tržní hodnotě společnosti. Tak Komise ověřuje, jestli prodejní postup byl správný při určování tržní hodnoty. […] prodejní cena je tržní, když prodej probíhá prostřednictvím otevřeného a nepodmíněného tendru, a aktiva jsou prodána uchazeči, který přednesl nejvýhodnější nabídku z finančního hlediska, nebo jedinému uchazeči.“*

([14]) Viz např. rozhodnutí Komise 97/81/ES z 30. července 1996 ve věci *Head Tyrolia Mares*, kde Komise tvrdí, že: *„Když se investor rozhoduje v rámci tržního hospodářství, nemá zájem zajišťovat určitou úroveň zaměstnanosti pracovníků bez jasných ekonomických motivů. Kdyby se nepožadovala tato podmínka, případný kupující by získal větší nezávislost v podnikatelské činnosti, ale hodnota HTM by vzrostla, což by mohlo vést k vyšší prodejní ceně nebo k redukci financování ze strany AT.“*; rozhodnutí Komise 2000/628/ES z 11. dubna 2000 ohledně podpory, kterou Itálie poskytla podniku *Centrale del Latte di Roma*, kde Komise upřesňuje kritéria, dle kterých privatizace státního podniku nezahrnuje státní podporu (viz důvod 32 a další, především důvod 36): *„Komise soudí, že tržní hodnota podniku by tvořila cenu, kterou by zaplatil soukromý investor, kdyby prodej nepodléhal žádné podmínce, především podmínkám spojeným s udržením určitého počtu pracovních míst a zásobováním se surovinami od lokálních výrobců.“*

([15]) Taková analýza byla provedena např. v rozhodnutí Komise z 20. června 2001, *GSG*, a dovedla Komisi k závěru, že nešlo o podporu. Dokonce i za přítomnosti nezvyklých podmínek mohla konstatovat, že tyto podmínky nemohly snížit prodejní cenu.

(56) V rámci privatizace Automobile Craiova stanovila agentura pro privatizaci 4 podmínky ve formě přiřazovacích kritérií, aby bylo možné zvolit vítězného uchazeče: nabízená cena představovala 35 % z celkového bodování, celkové investice představovaly 25 %, zajištění 60 % integrace výroby ve čtvrtém roce 20 %, a závazek zajistit výrobu 200 000 automobilů ve čtvrtém roce představoval 20 %. V případě, že by potenciální investor nesplňoval poslední dva požadavky, nabídka by v daných kritériích hodnocení získala 0 bodů. Bylo tudíž prakticky nemožné, aby potenciální investor, který by usiloval o jiné průmyslové využití automobilky, vyhrál pouze vyšší prodejní cenou, aniž by splňoval požadavky spojené s výrobní a integrační úrovní (za předpokladu, že úroveň investic by byla stejná).

(57) Když budeme předpokládat, že investor by v konkurenčním prostředí mohl navrhnout podobnou úroveň investic, ale nemohl by splnit podmínku týkající se výrobní úrovně, tento konkrétní uchazeč by musel nabídnout 230 % ceny, kterou nabídla společnost Ford ([16]) (aby vyhrál veřejnou soutěž). Konkrétně to znamená, že na překročení nabídky Fordu 57 milionů EUR, by potenciální investor musel nabídnout prodejní cenu více než 133 milionů EUR (vyšší o 76 milionů EUR), aby tak kompenzoval nesplnění podmínky ohledně výrobní úrovně. Jak Ford, tak i jeho potenciální konkurenti by museli zvažovat tyto faktory, které by ovlivnily jak jejich rozhodnutí předložit nabídku, tak i nabízenou cenu.

(58) Komise bere na vědomí fakt, že i když formální oznámení privatizace Automobile Craiova neobsahovalo žádný odkaz na podmínky, jelikož přesné podmínky byly upřesněny posléze až v rámci informativní zprávy, celkový cíl rumunských orgánů zachovat určitou úroveň zaměstnanosti ve výrobě automobilů v daných prostorách široká veřejnost již předem znala. Komise má indicie, že určití potenciální investoři, kteří by zvažovali jinou průmyslovou strategii, byli odrazeni od projevení konkrétního zájmu v podniku již od této počáteční fáze.

([16]) Ve výše uvedených případech Komise předpokládala, že vliv podmínky týkající se úrovně integrace je možno ignorovat. Jak legitimně upozornil Ford, i dle praxe Komise, daný požadavek porušuje pravidla vnitřního trhu v oblasti volného pohybu zboží. Ve spojitosti s touto záležitostí se Ford zavázal, že zajistí stupeň integrace na 60 % během čtyř let po privatizaci „pod podmínkou souladu s legislativou EU“. Jelikož Ford podtrhl tento aspekt i v korespondenci s AVAS, ke které měla přístup i společnost GM, předpokládá se, že i GM pochopil, že tento požadavek je možno přijmout podmínečně, bez jakéhokoliv praktického důsledku na jeho nabídku. Nicméně, kdyby cena měla zároveň kompenzovat nedodržení tohoto kritéria, rozdíl ceny by byl ještě větší, než je rozdíl uvedený výše.

(59) V tomto kontextu je nutno podtrhnout fakt, že výrobní úroveň 200 000 automobilů za rok představuje zdvojnásobení současné výrobní kapacity, která je, alespoň v současné době, využívaná v malé míře. Potřebná úroveň výroby, kterou je třeba dosáhnout, je detailně specifikovaná a určitě povede k významnému nárůstu přítomnosti podniku na trhu. Komise se domnívá, že tuto situaci je možno srovnat se situací, kdy hospodářské chování nějaké společnosti je ovlivňované státními opatřeními tak, že se snižují náklady, které obvykle hradí podnik, nebo přímo pomocí subvencí.

(60) Co se týká rozlišení mezi podmínkami a modelem bodování, tak jak jej představily rumunské orgány, Komise neuznává význam tohoto argumentu. Přiřazení bodů za stupeň výroby a integraci se *de facto* rovná skutečně přiřazeným podmínkám privatizace, které dle Komise snížily prodejní cenu. Komise nemůže přijmout argument, že získaná prodejní cena odráží tržní hodnotu. Pokud má v tomto případě Komise indicie, že potenciální investoři s odlišnou výrobní strategií či průmyslovou činností, kteří neměli v úmyslu vyrábět 200 000 automobilů ročně a realizovat stupeň integrace 60 %, byli již od začátku odrazováni od předložení nabídky, pak byla jejich konkurenční pozice v rámci veřejné soutěže v každém případě velmi ovlivněna. Toto jsou zřejmě okolnosti, za kterých rumunské orgány zvolily výše uvedený model bodování. Po účasti v procesu veřejné soutěže se uchazeč s jinou průmyslovou strategií nejspíše nakonec rozhodl svou nabídku nepředkládat.

(61) Pokud jde o možnost projednávat podmínky, nemůže Komise přijmout argument Rumunska, že možnost projednávat podmínky mohli potenciální investoři snadno vydedukovat z dokumentů veřejné soutěže. Je pravda, že AVAS v odpovědi na otázky od společnosti Ford potvrdil, že návrh KS měl pouze indikativní úlohu jako výchozí bod pro další jednání. Přesto se toto tvrzení týká pouze smluvních jednání, která jsou vlastní u prodeje akcií prostřednictvím vyjednávání o konečné, vylepšené a neodvolatelné nabídce a obvykle nepotvrzuje, že je možné vyjednávat další povinné podmínky předpokládané ve veřejném oznámení, a to speciálně podklady hodnotící mřížky. Rumunsko nedodalo žádný důkaz, podle kterého by kritéria z hodnotící mřížky mohla být považována za možná k projednání. Pokud by totiž bylo možné o hodnotících kritériích vyjednávat, model přiřazování bodů by ztratil jakýkoliv praktický význam.

(62) Komise nesouhlasí s argumentem Rumunska, podle kterého by AVAS potvrdil, že bylo možné během vyjednávání změnit pozici. Tato odpověď se týká pouze odpovědí na otázky od Fordu ohledně požadavku, že kupující se vzdává práva žádat ochrany a náhrady ze strany státu v případě, že aktiva společnosti Automobile Craiova by byla úspěšně nárokována třetí stranou. Komise soudí, že z tohoto prohlášení nevyplývá, že všechny podmínky je všeobecně možno projednávat.

(63) Komise nemůže akceptovat výpočty předložené Rumunskem, které měly prokázat, že cena zaplacená Fordem představuje tržní hodnotu podniku Automobile Craiova. Zaprvé prodejní cenu zaplacenou Fordem za 72 % společnosti Automobile Craiova, včetně společností DWAR a Mecatim, není možné porovnávat s cenou, kterou DWAR zaplatil v roce 2006 za 51 % svých vlastních akcií. Stejně tak je nutno zvážit všeobecný hospodářský kontext v době, kdy probíhal tento prodej: v době, kdy podnik Daewoo Motor v konkurzu souhlasil s prodejem svých 51 % akcií v roce 2006, se DWAR potýkal s velkými dluhy (nezaplacená celní pohledávka, dluhy vůči dalším dceřiným společnostem Daewoo atd.).

(64) Zadruhé, srovnání mezi prodejní cenou a hodnotou na burze cenných papírů v případě akcií společnosti Automobile Craiova, přibližně 50 milionů EUR, není možno přijmout. Toto srovnání nebere v potaz fakt, že na nákup většiny akcií je jejich hodnota mnohem větší, než součet cen zaplacených za jednotlivé akcie. Navíc, vzhledem k tomu, že pouze velmi malá část akcií je skutečně na trhu k dispozici, je možné, že cena registrovaná na burze cenných papírů neodráží skutečnou hodnotu podniku.

(65) Vzhledem k výše uvedenému musí Komise učinit závěr, že podmínky spojené s privatizací společnosti Automobile Craiova vedly ke snížení prodejní ceny a odrazovaly další potenciální uchazeče od předkládání nabídek. Výsledkem následně bylo, že stát se vzdal příjmů z privatizace.

(66) Ve světle výše uvedených úvah Komise došla k závěru, že v tomto případě se jedná o ekonomickou výhodu poskytnutou na privatizovanou činnost za použití státních zdrojů.

Otevřená, transparentní a nediskriminující veřejná soutěž

(67) Na začátku řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES měla Komise pochybnosti ohledně transparentního a nediskriminujícího charakteru veřejné soutěže, zejména pokud jde o možnost přístupu všech potenciálních zájemců k informacím, které se týkaly následně privatizovaného podniku, k přiřazovacím kritériím a možnosti projednat některá smluvní ustanovení s privatizační agenturou. Podle informací, které byly v té době k dispozici, rumunské orgány předběžně jednaly s některými výrobci automobilů před oficiálním zveřejněním zprávy o privatizaci.

(68) Rumunsko tvrdí, že všichni potenciální investoři měli stejný přístup k informacím, aniž by byl kdokoliv upřednostňován. Předběžné kontakty vlády s potenciálními zájemci neovlivnily strategii a proces privatizace.

(69) Na základě informací dodaných rumunskými orgány Komise zjistila, že proběhla předběžná neformální jednání s mnoha potenciálními investory, při nichž se probíraly aspekty související s privatizovaným podnikem: úplné vlastnictví průmyslových aktiv, dluhy a závazky podniku, stejně jako rychlý proces privatizace. Předpokládá se, že stát jako prodejce začal pohovory s cílem získat předběžné informace typu: tržní poptávka, minimální prodejní cena aj. Komise souhlasí, že zahájení konzultací ze strany vlády s potenciálními investory je možno považovat za běžné před zveřejněním oznámení o privatizaci, a to s podmínkou, že tyto pohovory nejsou organizované s cílem stanovit podmínky, které jsou následně přiřazeny veřejné soutěži, nebo aby to nemělo takový výsledek.

(70) Po zveřejnění zprávy o privatizaci si složku uchazeče koupili pouze dva potenciální uchazeči, Ford a GM, což jim umožnilo získat přístup do informační místnosti a předložit i konečnou závaznou nabídku. Je pravda, že po zveřejnění zprávy o privatizaci měly společnosti Ford a GM v informační místnosti přístup k veškeré korespondenci mezi společností AVAS na jedné straně a společnostmi Ford a GM na straně druhé. Komise tedy zastává názor, že v této části privatizace měli oba případní investoři stejný přístup k informacím.

(71) Na základě informací dodaných Rumunskem byly pochyby Komise v oblasti otevřeného, transparentního a nediskriminujícího charakteru veřejné soutěže na privatizaci společnosti Automobile Craiova rozptýleny.

Osvobození od placení dluhů

(72) Na začátku řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES vyjádřila Komise pochybnosti o tom, zda by AVAS mohl v rámci procesu privatizace osvobodit podnik od placení určitých dluhů (zejména se jednalo o celní pohledávku v hodnotě 800 milionů EUR) a zda mohl nabídnout záruku ohledně platby dluhů vůči ostatním bývalým dceřiným společnostem Daewoo.

(73) Co se týká celní pohledávky, Rumunsko dodalo jednoznačné informace, které ukazují, že tato pohledávka byla soudním rozsudkem vymáhána neopodstatněně: pohledávka pocházela z chybné interpretace a chybné aplikace vnitrostátní legislativy. Proto byla tato celní pohledávka zrušena. V souladu s judikaturou Soudního dvora musí vnitrostátní soudy zcela aplikovat právní předpisy Společenství týkající se státní podpory. Vnitrostátní soudy navíc mohou v nezbytných případech odmítnout uplatňování jakéhokoliv ustanovení státní legislativy, které stojí v opozici s legislativním ustanovením Společenství ([17]). Komise zhodnotila důvody pro zrušení celní pohledávky soudním rozhodnutím a dospěla k závěru, že to nevedlo k poskytnutí nové podpory.

(74) Ve věci běžných závazků, které vyplývají z běžné činnosti, Rumunsko argumentovalo, že je nepřevezme AVAS, ale zaplatí je DWAR.

(75) Pokud jde o záruku nabízenou AVAS za dohadné závazky, rumunské orgány vysvětlily fakt, že státní záruka se týká pouze neznámých pohledávek spojených s předchozí činností společnosti DWAR, které by žádný nový investor nemohl kvantitativně ohodnotit v rámci tzv. *due diligence*. Rumunsko navíc tvrdí, že převzetí těchto závazků je součástí běžné obchodní praxe v rámci běžných smluvních vyjednávání.

(76) Pochybnosti Komise ohledně možnosti osvobození od placení dluhů, vyjádřené v rozhodnutí zahájit řízení, byly rozptýleny.

Vyjednávací etapa

(77) Na začátku řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES měla Komise pochybnosti o tom, zda v průběhu vyjednávání nezměnil AVAS podmínky veřejné soutěže natolik, že by zvýhodnil podnikatelský záměr Fordu. Rumunsko ukazuje, že změny v jiných smluvních ustanoveních během vyjednávací etapy jsou součástí běžné obchodní praxe a v rámci strategie privatizace zvolené pro daný podnik jsou povolené (a to u jednání založené na finální, vylepšené a nevratné nabídce). Rumunsko rovněž zdůrazňuje, že v nabídce Fordu se plánoval nákup výrobních jednotek (v současnosti DWAR); naopak Ford nabízel balík, který obsahoval prodejní cenu 57 milionů EUR, plus nesouvisející aktiva, která měla zůstat v majetku státu.

(78) Ve vyjednávací etapě se AVAS a Ford dohodly o procesu restrukturalizace podniku, což bylo rovněž stanoveno v KS. Dle této restrukturalizace budou společnosti Automobile Craiova a Mecatim sloučeny do DWAR. Hlavní aktiva (průmyslová aktiva) daných tří podniků zůstanou v majetku DWAR. Zbylá, nesouvisející aktiva (především nemovitý majetek) budou oddělena do nového podniku. Přebytečná hotovost, kterou má DWAR k dispozici, bude rovněž převedena do vlastnictví nově vytvořené společnosti. Navíc se AVAS zavázal, že vyvine maximální úsilí s cílem nakoupit zbytek akcií nového podniku DWAR (hlavní aktiva) od minoritních akcionářů, aby je mohl prodat společnosti Ford.

(79) Argumenty prezentované Rumunskem rozptýlily pochybnosti Komise ohledně vyjednávací etapy.

6.1.2 *Výběrovost*

(80) Opatření je výběrové, protože upřednostňuje pouze společnost Automobile Craiova, včetně výrobce automobilů DWAR.

6.1.3 *Narušení konkurence a vliv na obchod mezi členskými státy*

(81) Automobile Craiova je podnik vyrábějící automobily a náhradní díly a DWAR je podnik vyrábějící automobily, kdy tyto výrobky jsou ve velkém rozsahu obchodovány v Evropské unii. Tímto opatřením tudíž vzniká riziko, že se poškodí konkurence a ovlivní obchod mezi členskými státy.

6.1.4 *Závěr*

(82) Vzhledem k výše uvedeným důvodům Komise uzavírá, že spojení daných podmínek s sebou přináší existenci státní podpory, protože vedou ke snížení prodejní ceny podílu 72,4 % ve společnosti Automobile Craiova a nabízí privatizované ekonomické jednotce výhodu. Toto rozhodnutí se vztahuje pouze na prodej daného podílu 72,4 % prostřednictvím AVAS společnosti Ford a nijak nepředjímá žádné budoucí hodnocení případného prodeje zbývajících 27,6 % akcií.

([17]) Viz např. věc C-119/05 *Itálie* v *Lucchini*.

(83) Komise konstatuje, že tato ekonomická jednotka požívá poskytnuté podpory, a je tedy příjemcem státní podpory.

### 6.2 **Kvantifikace podpory**

(84) Hodnota poskytnuté státní podpory představuje rozdíl mezi tržní hodnotou podniku (nejvyšší cena, kterou by AVAS získal za podíl 72,4 % v Automobile Craiova, kdyby nepřiřadil dané podmínky) a skutečně obdrženou cenu. Tento rozdíl uhradil stát.

(85) Samozřejmě je těžké odhadnout cenu, kterou by bylo možné získat otevřenou, transparentní, nediskriminující a nepodmíněnou veřejnou soutěží. Nejlepší řešení by bylo zrušit výsledek veřejné soutěže a zorganizovat privatizaci znovu, bez přiřazování podmínek, a tím by se zajistila absence jakékoliv státní podpory. Toto řešení bylo nabídnuto rumunským orgánům, ty je však nepřijaly.

(86) Aby bylo možné zhodnotit rozsah podpory poskytnutý privatizované ekonomické jednotce, která vyplynula z privatizace, je nutno zhodnotit tržní hodnotu podniku. Po uskutečnění pohovorů s rumunskými orgány a se společností Ford a vzhledem ke specifickým okolnostem tohoto případu Komise soudí, že v daném případě je vhodné analyzovat tržní hodnotu na základě čisté hodnoty aktiv prodaného podniku.

(87) Analýza účetní hodnoty podniku v okamžiku veřejné soutěže ukazuje, že podle účetní rozvahy k datu 31. března 2007 (nejnovější údaje, které případní uchazeči mohli konzultovat při sestavování nabídky) byla celková hodnota aktiv podniku, ze kterých se odečítají celkové dluhy, – 465 milionů EUR. Tato hodnota nezahrnuje nemovitý majetek, který posléze Ford nekoupil. Navíc, jak se předtím vysvětlilo, v KS se obě strany dohodly, že po prodeji bude následovat proces restrukturalizace podniku. Zaprvé, Ford později neměl získat nesouvisející hodnotný majetek, který pak měl být ponechán AVAS. Zadruhé, AVAS si měl posléze ponechat i přebytkovou hotovost v hodnotě 310 milionů RON (přibližně 92 milionů EUR) vedle odpovídajících závazků podniku (odhadovalo se, že hotovost bude stačit na zaplacení závazků). V rozvaze z března 2007 byly zahrnuté náklady příštích období na případnou úhradu celní pohledávky (popsaná v bodech (25) a (73)), které významně snižovaly čistou hodnotu podnikových aktiv; v důsledku soudního rozhodnutí byla tato pohledávka zrušena, a rezerva mohla být uvolněna.

(88) Kromě těchto podkladů předložily rumunské orgány i argumenty pro určité úpravy v hodnotách rozvahy, aby odrážela adekvátnějším způsobem skutečnou hodnotu aktiv. Především byla upravena hodnota pozemků a budov, strojů a vybavení, dalšího hmotného majetku a zásob odpovídajícím způsobem, aby se odrážela jejich skutečná tržní hodnota.

(89) Bereme-li v úvahu všechny tyto faktory, tedy odečetla se veškerá čistá přebytečná hotovost, byly abstrahované závazky a rezerva pro celní pohledávku a pak se použily úpravy uvedené výše, výsledkem je čistá hodnota aktiv celého podniku DWAR (100 %) ve výši 115 923 000 EUR, čistá hodnota podílu 72,4 % ve společnosti DWAR tedy činí 83 928 000 EUR.

(90) Rozdíl mezi stanovenou čistou hodnotou aktiv a cenou skutečně Fordem zaplacenou (57 milionů EUR) je 26 928 000 EUR. Hodnota státní podpory tudíž činí 26 928 000 EUR.

### 6.3 **Hodnocení státního opatření jako protiprávní podpory**

(91) Podle čl. 1 písm. f) nařízení Rady č. 659/1999 znamená výraz „protiprávní podpora“ novou státní podporu uskutečňovanou v rozporu s čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES.

(92) Rumunské orgány neoznámily toto opatření před jeho provedením a uplatnily jej v rozporu s ustanovením čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES. Toto opatření tudíž představuje protiprávní podporu.

### 6.4 **Slučitelnost protiprávní podpory**

(93) Jelikož bylo stanoveno, že státní opatření představuje podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES, je nutno ověřit, jestli by toto opatření mohlo být slučitelné se společným trhem.

(94) Výjimky uvedené v čl. 87 odst. 2 Smlouvy o ES se na tento případ nevztahují, protože toto opatření o podpoře nemá ani sociální charakter a ani není poskytnuté individuálním spotřebitelům. Navíc toto opatření nekompenzuje škody vzniklé v důsledku přírodní kalamity nebo jiných mimořádných událostí a není poskytnuté některým regionům Spolkové republiky Německo, které byly poškozené rozdělením Německa.

(95) Na tuto podporu se nevztahují ani výjimky stanovené v čl. 87 odst. 3 písm. b) a d) Smlouvy o ES. Ty se vztahují na pomoc určenou na podporu nějakého důležitého společného evropského projektu nebo aby se napravilo narušené hospodářství některého členského státu, případně na podporu kultury a zachování společného historického dědictví.

(96) Zůstávají tak výjimky stanovené v čl. 87 odst. 3 písm. a) a c) Smlouvy o ES a v příslušných pokynech Společenství.

***Pokyny pro záchranu a restrukturalizaci podniků***

(97) Komise nemá žádnou informaci, podle které by tato pomoc mohla být považována za kompatibilní se Smlouvou o ES na základě pokynů týkajících se státní podpory pro záchranu a restrukturalizaci podniků v nesnázích ([18]).

(98) Podle těchto pokynů musí podnik, který přijímá pomoc na restrukturalizaci, být v nesnázích, tedy nesmí být schopen ze svých zdrojů či fondů, které může získat od majitele/akcionářů nebo svých věřitelů, zabránit ztrátám a bez vnějšího zásahu veřejných institucí by byl téměř s jistotou odsouzený k ukončení činnosti v krátkodobém či střednědobém horizontu. Je pravda, že DWAR v roce 2006 zaznamenal ztráty ve výši 350 milionů EUR a měl dluhy dosahující 88 milionů EUR. Podnik měl přesto aktiva v hodnotě 419 milionů EUR (zejména nemovitý majetek). Navíc v důsledku privatizace a prodeje společnosti Ford by se DWAR stal součástí větší skupiny podniků ve smyslu těchto pokynů, která by mu velice pravděpodobně poskytla finanční podporu na překonání nesnází. DWAR proto nebyl kvalifikován jako podnik v nesnázích.

(99) Také poskytnutí pomoci na restrukturalizaci je podmíněno existencí dobře sestaveného plánu, jehož doba trvání musí být co nejkratší a který musí obnovit dlouhodobou životaschopnost podniku za rozumně dlouhou dobu a na základě realistických předpokladů ohledně budoucích podmínek fungování. Rumunsko takový plán restrukturalizace nedodalo.

([18]) Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2.

(100) Navíc je nutno se vyvarovat dalšího narušení konkurence. To se projeví obvykle ve formě určitého omezení přítomnosti podniku na trhu nebo trzích po skončení restrukturalizace (kompenzační opatření). Pokud jde o Automobile Craiova, podmínky privatizace zajišťují významný nárůst kapacity, což přináší větší přítomnost na daném trhu.

(101) Navzdory pochybám, které vyjádřila Komise při zahájení oficiálního řízení, Rumunsko neprokázalo, že tyto podmínky byly splněny. Proto tedy Komise uzavírá, že podmínky stanovené v těchto pokynech nebyly splněny.

***Pokyny pro regionální podporu***

(102) Komise bere na vědomí, že Automobile Craiova se nachází v regionu, na který se vztahuje pomoc v souladu s čl. 87 odst. 3 písm. a) Smlouvy o ES, a může tedy využít regionální pomoci. Rumunsko přesto nedodalo žádnou informaci, jež by prokázala dodržení podmínek poskytování regionální pomoci, jak se předpokládá v pokynech pro regionální podporu.

(103) Komise bere na vědomí, že podmínky spojené s privatizační dohodou se skutečně vztahovaly na plánované investice a na zachování zaměstnanosti, což by bylo možné porovnat s cíli regionální pomoci. Přesto vyniká fakt, že snížená cena získaná společností Ford nebyla podmíněna dodržením pravidel uvedených v hlavních pokynech o regionální podpoře, například zachováním projektu v regionu po určité časové období, ověřením volitelných nákladů či pravidel týkajících se kumulace podpory, transparentností a sledováním.

(104) Navíc Komise poznamenává, že Rumunsko oznámilo regionální podporu zvlášť ([19]). Tato podpora bude vyhodnocena samostatným rozhodnutím.

***Další pokyny a referenční rámce***

(105) Dále Komise poznamenává, že pomoc není kompatibilní na základě žádných dalších pokynů nebo rámců Společenství. V každém případě rumunské orgány na žádné takové ustanovení neodkázaly.

([19]) Státní podpora č. 767/07 velký investiční projekt – Rumunsko – Ford Craiova.

***Závěr***

(106) Vzhledem k výše uvedeným důvodům Komise vyvozuje závěr, že podpora není slučitelná se společným trhem.

7. **NAVRÁCENÍ PODPORY**

(107) Na základě čl. 14 odst. 1 nařízení Rady (ES) č. 659/1999 Rady rozhoduje Komise v případech, kdy jsou přijata záporná rozhodnutí v případech protiprávní podpory, aby daný členský stát přijal veškerá potřebná opatření k navrácení podpory příjemcem.

(108) Může být navrácena pouze neslučitelná podpora. Komise určila, že podpora v hodnotě 26 928 000 EUR byla poskytnuta protiprávně. Tato podpora není slučitelná na základě žádného ustanovení Společenství jako státní podpora, a tudíž musí být vrácena.

(109) Komise dospěla k závěru, že příjemce státní podpory je hospodářský subjekt, který byl privatizován, a to hlavní průmyslová aktiva v Automobile Craiova a DWAR nebo kterýkoliv jiný následnický subjekt. Komise poznamenává, že v souladu s podmínkami kupní smlouvy, na základě procesu restrukturalizace podniku bude mít tento subjekt v držení pouze hlavní průmyslová aktiva, která byla předmětem privatizace, avšak nikoliv nesouvisející aktiva.

(110) Vzhledem ke specifickým pozastavujícím ustanovením, které jsou sjednány v kupní smlouvě, a k příkazu k pozastavení podpory vydanému Komisí, nevstoupila doposud kupní smlouva mezi AVAS a společností Ford v platnost. Komise tudíž dospěla k závěru, že podpora nebyla příjemci podpory dána k dispozici, a proto nemusí být placen žádný úrok.

(111) Komise zjistila, že čistá přebytečná hotovost společností Automobile Craiova a DWAR (stejně jako nesouvisející aktiva) není součástí transakce provedené mezi AVAS a společností Ford, a Ford je tudíž při privatizaci nezískává. Proto při výpočtu čisté hodnoty podnikových aktiv s cílem kvantitativně ohodnotit podporu Komise nevzala tuto netto přebytečnou hotovost v potaz. Na základě tohoto rozhodnutí proto nebude podpora vrácena z této čisté přebytečné likvidity. Proto Komise žádá, aby byla informována o restrukturalizaci podniku, a zejména výši čisté přebytečné likvidity k datu KS a datu uhrazení a aby jí byly poskytnuty informace ohledně jakéhokoliv rozdílu vzniklého v období mezi těmito dvěma daty,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

*Článek 1*

Státní podpora, kterou Rumunsko použilo v rámci procesu privatizace ve společnosti Automobile Craiova v hodnotě 26 928 000 EUR, se neslučuje se společným trhem.

*Článek 2*

1. Rumunsko přijme veškerá potřebná opatření k tomu, aby od příjemce získalo zpět neoprávněně poskytnutou podporu uvedenou v článku 1.

2. Částky, které mají být navraceny, se úročí od data, kdy jsou dány k dispozici příjemci, až do okamžiku jejich skutečného vrácení.

3. Úrok se počítá na složeném základě, v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004.

4. Navrácení proběhne bez zpoždění a v souladu s postupy danými vnitrostátní legislativou, pokud umožňuje okamžité a skutečné provedení tohoto rozhodnutí.

*Článek 3*

1. Navrácení podpory uvedené v článku 1 je okamžité a skutečné.

2. Rumunsko zajistí vykonání tohoto rozhodnutí do čtyř měsíců od data oznámení tohoto rozhodnutí.

*Článek 4*

1. Do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí dá Rumunsko Komisi k dispozici tyto informace:

a) celkovou výši částky, která bude vrácena příjemcem;

b) podrobný popis již přijatých opatření a opatření plánovaných k naplnění tohoto rozhodnutí;

c) dokumenty prokazující, že příjemci bylo přikázáno, aby vrátil podporu;

d) dokumenty prokazující, že podpora byla vrácena;

e) dokumenty prokazující, že podpora nebyla vrácena z nesouvisejících průmyslových aktiv, o kterých se předpokládá, že budou převedena do nově vytvořené společnosti v držení AVAS a minoritních akcionářů (především se jedná o čistou přebytečnou hotovost a nemovitý majetek), jak bylo definováno v kupní smlouvě;

f) detailní popis provádění procesu restrukturalizace podniku, jak je definován v kupní smlouvě.

2. Rumunsko bude pravidelně informovat Komisi o postupu přijatých vnitrostátních opatření s cílem uplatňovat toto rozhodnutí až do úplného navrácení podpory uvedené v článku 1. Rumunsko dá na žádost Komise k dispozici informace o již přijatých opatřeních a o plánovaných opatřeních, a to s cílem naplnit toto rozhodnutí. Rumunsko rovněž dodá podrobné informace o objemu podpory a úroku, které již byly příjemcem navráceny.

*Článek 5*

Toto rozhodnutí je určeno Rumunsku.

V Bruselu dne 27. února 2008.

*Za Komisi*
Neelie KROES
*členka Komise*

*PŘÍLOHA I*

**Informace o provádění rozhodnutí č. C 46/2007 Komise (ex NN 59/07), uplatněného Rumunskem, Automobile Craiova**

**Informace ohledně rozsahu podpory, kterou je nutno navrátit a podpory již navrácené**

| Totožnost příjemce | Celkový objem přijaté podpory (°) | Celkový objem podpory, kterou je nutno vrátit (°) (jistina) | Celkový již vrácený objem (°) | |
|---|---|---|---|---|
| | | | Jistina | Úrok z vracené částky |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |
| | | | | |

(°) v milionech ve státní měně