II

(Rättsakter som antagits i enlighet med EG- och Euratomfördragen och vars offentliggörande inte är obligatoriskt)

BESLUT

KOMMISSIONEN

KOMMISSIONENS BESLUT

av den 27 februari 2008

om statligt stöd C 46/07 (ex NN 59/07) som Rumänien har beviljat företaget Automobile Craiova (tidigare Daewoo România)

[delgivet med nr K(2008) 700]

(Endast den rumänska texten är giltig)

(Text av betydelse för EES)

(2008/717/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen, särskilt artikel 88.2 första stycket,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet, särskilt artikel 62.1 a,

efter att de berörda parterna har uppmanats att inkomma med synpunkter i enlighet med dessa bestämmelser [1] och mot bakgrund av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDE

(1) Den 17 januari 2007 begärde kommissionen upplysningar om ett flertal aktiebolag i Rumänien, däribland SC Automobile Craiova SA (nedan kallat *Automobile Craiova*), f.d. Daewoo România (*), mot bakgrund av den nationella privatiseringsprocessen. Rumänien har tillhandahållit information i en skrivelse av den 15 februari 2007. Kommissionen begärde ytterligare information den 8 mars 2007 och den 22 maj 2007. Rumänien tillhandahöll denna information i skrivelser av den 21 mars 2007, 25 maj 2007 och 31 maj 2007. Den 3 maj 2007 hölls ett möte med de rumänska myndigheterna.

(2) I en skrivelse av den 5 juli 2007 uppmanade kommissionen de rumänska myndigheterna att undanröja de specifika omständigheter som var knutna till avtalet om att privatisera företaget Automobile Craiova, och konstaterade samtidigt att om inte allt olagligt stöd drogs in skulle det kunna leda till att kommissionen antog ett beslut om att inleda det formella granskningsförfarandet på grundval av artikel 88.2 i EG-fördraget och utfärda ett föreläggande om att avbryta utbetalningen av stödet på grundval av artikel 11.1 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 [2].

(3) I en skrivelse av den 18 juli 2007 informerade de rumänska myndigheterna kommissionen om att privatiseringen av Automobile Craiova skulle anmälas till kommissionen. I en skrivelse av den 20 augusti 2007 påminde kommissionen Rumänien om att privatiseringen av Automobile Craiova måste anmälas innan några som helst åtgärder vidtogs som var bindande för de offentliga myndigheterna.

[1] EUT C 248, 23.10.2007, s. 25.

(*) [Fel. Ska vara: ”och dess dotterbolag, Daewoo România”]

[2] Rådets förordning (EG) nr 659/1999 om tillämpningsföreskrifter för artikel 93 i EG-fördraget (EGT L 83, 27.3.1999, s. 1).

(4) I september 2007 fick kommissionen via pressen kännedom om att Rumänien den 12 september 2007 hade undertecknat ett köpe- och försäljningsavtal med Ford, som var den enda anbudsgivaren.

(5) I en skrivelse av den 10 oktober 2007 informerade kommissionen Rumänien om att den hade beslutat att inleda det förfarande som avses i artikel 88.2 i EG-fördraget rörande beviljande av olagligt stöd samt att utfärda ett föreläggande om att avbryta utbetalningen av stödet. Kommissionens beslut om att inleda förfarandet med ett föreläggande om att avbryta utbetalningen av stödet offentliggjordes i *Europeiska unionens officiella tidning* ([3]). Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga.

(6) Rumänien inkom med sina synpunkter i en skrivelse av den 24 oktober 2007. I en skrivelse av den 23 november 2007 inkom Ford med sina synpunkter, som vidarebefordrades till Rumänien den 30 november 2007. Rumänien kommenterade Fords synpunkter i en skrivelse av den 7 december 2007.

(7) I skrivelser av den 12, 17 och 19 oktober 2007, 14 november 2007 och 14 januari 2008 begärde kommissionen kompletterande upplysningar, som Rumänien inkom med i skrivelser av den 18 och 24 oktober 2007, 6, 12, 19 och 23 november 2007, 7 december 2007 samt 8 och 23 januari 2008.

(8) Kommissionen mötte de rumänska myndigheterna och företrädare för Ford den 5 och 12 oktober 2007, den 7 och 15 november 2007, den 17 december 2007 och den 24 januari 2008.

2. BESKRIVNING

2.1 Det berörda företaget

(9) Automobile Craiova är ett företag som är verksamt inom handel med reservdelar till bilar. Företaget tillverkar även ljuddämpare och PVC-element. Rumänska staten innehar 72,4 % av aktierna i företaget genom den rumänska privatiseringsmyndigheten, AVAS. Återstående 27,6 % av aktierna innehas av en privat investeringsfond (SIF Oltenia) och av civilrättsliga fysiska och juridiska personer. Företagets aktier är noterade på Bukarests värdepappersbörs. Automobile Craiova noterade 2005 en vinst på 83 479 euro, medan vinsten 2006 uppgift till 51 125 euro. År 2005 var företagets omsättning 2,15 miljoner euro, medan den 2006 var 2,14 miljoner euro.

([3]) Se fotnot 1.

(10) Företaget har ett dotterbolag, Daewoo România (nedan kallat *DWAR*), som samtidigt har stora aktieposter i Mecatim. Biltillverkaren DWAR grundades 1994 i form av ett gemensamt företag där den rumänska staten andel av aktierna var 49 %, medan Daewoo Motors South Korea innehade 51 %. Efter att Daewoo Motors hade gått i konkurs förvärvade DWAR 2006 51 % av sina egna aktier. I enlighet med den rumänska lagstiftningen om handelsbolag annullerades detta aktieinnehav på 51 % i november 2007, vilket innebar att Automobile Craiova fick fullständig kontroll över DWAR.

(11) År 2007 hade DWAR 3 959 anställda. År 2006 producerade företaget 24 898 bilar, främst mindre modeller och enligt planerna skulle omkring 19 000 bilar produceras 2007. I januari 2008 upphörde biltillverkningen dock helt. DWAR tillverkar också motorer till GM Daewoos olika dotterbolag. Företaget i Craiova har en produktionskapacitet på 100 000 bilar/år.

(12) DWAR:s förlust var 2006 ca 350 miljoner euro och fram till den 30 april 2007 ca 3,4 miljoner euro. DWAR hade 2006 samlade skulder på ca 88 miljoner euro, varav 56 miljoner euro till staten och 25 miljoner euro till leverantörer.

(13) Enligt årsräkenskaperna innehade 2006 företaget mark och anläggningstillgångar med ett värde av 193 miljoner euro, råvaror och andra material med ett värde av 55 miljoner euro, 96 miljoner euro i kontanter, samt tillgodohavanden och justeringar med ett värde av 108 miljoner euro. Enligt balansräkningen innehade DWAR följaktligen vid slutet av 2006 nettotillgångar med ett värde av 419 miljoner euro.

(14) Mecatim är ett dotterbolag till DWAR, som innehar 75 % av bolagets aktier. 20 % av aktierna i Mecatim kontrolleras av AVAS, och resterande 5 % av mindre privata minoritetsaktieägare. Företaget är beläget i Timişoara. Dess viktigaste verksamhetsområde är tillverkning av reservdelar och motorer till motorfordon. Företaget har dock upphört med produktionen och säljer för närvarande motorfordon.

(15) Automobile Craiova är beläget i en region som är berättigad till regionalstöd enligt artikel 87.3 a i EG-fördraget.

2.2 **Privatiseringen**

(16) Den 19 och 21 maj 2007 tillkännagav den rumänska privatiseringsmyndigheten, AVAS, att den skulle sälja sitt aktieinnehav på 72 % i Automobile Craiova. Även om många företag tidigare hade uttryckt intresse genom ej förpliktigande skrivelser köpte bara två potentiella investerare, Ford Motor Company (nedan kallat *Ford*) och General Motors (nedan kallat *GM*), det informationspaket som gav dem tillgång till upplysningarna i datarummet och möjlighet att lämna ett slutligt bindande anbud.

(17) Informationsmeddelandet innehöll ett antal villkor, särskilt avseende minimiproduktionsnivåer, sysselsättning och investeringar. Enligt utvärderingsmallen motsvarade det erbjudna priset endast 35 % av den totala poängsumman, medan de totala investeringarna motsvarade 25 %, uppnåendet av en integrationsnivå för produktionen på 60 % under det fjärde året 20 % och förpliktelsen att uppnå en produktionsnivå på 200 000 bilar under det fjärde året 20 %. Om integrationsnivån var lägre än 60 % och/eller om denna nivå uppnåddes efter mer än fyra år, skulle investeraren erhålla noll poäng för detta utvärderingskriterium. Samma sak gällde för produktionsnivån, dvs. om den erbjudna produktionsnivån var lägre än 200 000 bilar per år det fjärde året och/eller om mer tid fordrades för att uppnå denna produktionsnivå skulle investeraren erhålla noll poäng.

(18) Tidsfristen för att lämna slutliga anbud var den 5 juli 2007. Ford var den enda part som lämnade ett bindande anbud och vann därför anbudsinfordran. Till en början erbjöd Ford ett försäljningspris på 55 miljoner euro, men efter ytterligare förhandlingar höjdes priset till 57 miljoner euro.

(19) Under de förhandlingar som följde på anbudsförfarandet kom parterna överens om att köparen Ford genom en omorganisation skulle bli ägare av Automobile Craiovas, DWAR:s och Mecatims produktionstillgångar, medan tillgångar som inte var väsentliga för kärnverksamheten (i allmänhet anläggningstillgångar och överskjutande likvida nettotillgångar) skulle förbli i statens ägo. Staten har även åtagit sig att köpa resterande 28 % av aktierna från de privata aktieägarna i syfte att sälja dessa till Ford.

(20) Köpe- och försäljningsavtalet undertecknades den 12 september 2007.

3. **BESLUT ATT INLEDA DET FORMELLA GRANSKNINGSFÖRFARANDET OCH UTFÄRDA ETT FÖRELÄGGANDE OM ATT AVBRYTA UTBETALNINGEN AV STÖDET**

(21) Kommissionen inledde det formella granskningsförfarandet eftersom den misstänkte att privatiseringen innebar ett statligt stöd.

(22) För det första hyste kommissionen tvivel om huruvida anbudsförfarandet varit öppet, tydligt och icke-diskriminerande. Enligt den information som fanns tillgänglig vid tillfället, som i huvudsak grundade sig på artiklar i pressen, hade kommissionen orsak att anta att vissa potentiella investerare hade missgynnats i en inledande fas och avskräckts från att lämna ett anbud.

(23) För det andra misstänkte kommissionen att de villkor som var knutna till privatiseringen hade minskat försäljningspriset, och därmed varit till fördel för det företag som skulle privatiseras. I enlighet med den information som fanns tillgänglig vid tidpunkten för beslutet om att inleda förfarandet ställde AVAS upp fyra villkor, som skulle ha kunnat minska försäljningspriset och avskräcka andra potentiellt intresserade parter från att lämna ett anbud. Det erbjudna priset motsvarade bara 35 % av den totala poängsumman.

(24) Kommissionen hyste också tvivel om huruvida de rumänska myndigheterna har knutit privatiseringen till en sysselsättningsgaranti. Enligt informationsmaterialet skulle de potentiella anbudsgivarna lägga fram en affärsplan där de åtog sig att behålla det aktuella antalet anställda. Utkastet till köpe- och försäljningsavtal som bifogades informationsmeddelandet innehåller också en förpliktelse för köparen att bibehålla det aktuella antalet anställda under fem år. Om köparen inte uppfyller denna förpliktelse upphävs köpe- och försäljningsavtalet automatiskt utan någon uppsägning eller annan formalitet. De rumänska myndigheterna informerade slutligen de potentiella köparna redan innan meddelandet om privatisering offentliggjordes om att ett av privatiseringens huvudmål var att bibehålla nuvarande personalstyrka.

(25) Kommissionen misstänkte slutligen att köparen, dvs. Ford, hade uppnått en fördel genom omförhandling av vissa villkor under den förhandlingsfas som följde på anbudsförfarandet. Enligt den information som kommissionen hade tillgång till vid tillfället i fråga tycks det som om Rumänien hade åtagit sig att ta över Automobile Craiovas reella och potentiella skulder, inbegripet en tullskuld på 800 miljoner euro. Dessutom kom den rumänska staten och Ford under de påföljande förhandlingar överens om att omorganisera företaget på så sätt

att den huvudsakliga verksamheten (bilproduktion) separerades från övriga tillgångar, särskilt anläggningstillgångarna. Efter omorganisationen skulle Ford endast förvärva och betala för produktionsverksamheten, medan staten skulle förbli ägare till marken.

(26) Eftersom Rumänien undertecknade privatiseringsavtalet trots kommissionens upprepade varningar, utfärdade kommissionen samtidigt ett föreläggande om att avbryta utbetalningen av stödet.

4. RUMÄNIENS SYNPUNKTER

(27) För det första betonar Rumänien att anbudsförfarandet var öppet, tydligt, icke-diskriminerande och inte förknippat med några villkor. Varken det första meddelandet om privatiseringen av DWAR, som offentliggjordes den 5 december 2006, eller det meddelande som offentliggjordes den 9/12 mars 2007 innehåller något kriterium om förhandskvalificering eller urval, och ännu mindre något villkor som anbudsgivarna måste uppfylla. Det meddelande om privatisering som offentliggjordes den 18/21 maj 2007 innehöll inte heller något obligatoriskt villkor, utan endast tilldelningskriterier i syfte att göra det möjligt att sätta poäng på olika anbud. Rumänien vidhåller vidare att ökningen av sysselsättningsgraden inte utgjorde ett kriterium som användes i anbudsförfarandet. Slutsatsen är att samtliga potentiella anbudsgivare hade tillgång till alla föreliggande upplysningar, eftersom det var god insyn i hela privatiseringsprocessen. Följaktligen avskräcktes ingen potentiell anbudsgivare från att lämna anbud.

(28) För det andra hävdar Rumänien att varken informationsmeddelandet eller utkastet till köpe- och försäljningsavtal innehöll några obligatoriska villkor som potentiella anbudsgivare inte kunde förhandla om. Rumänien redogör för det faktum att AVAS till en början hade för avsikt att privatisera hela DWAR, men att det under privatiseringsprocessen beslöts att endast ge de potentiella anbudsgivarna möjlighet att lämna anbud på produktionstillgångarna (inte på anläggningstillgångarna). Rumänien framhåller att samtliga potentiella anbudsgivare redan från början visste att privatiseringserbjudandet inte omfattade anläggningstillgångarna, som skulle säljas separat.

(29) För det tredje betonar Rumänien att informationsmeddelandet innehöll kriterier som på inget sätt påverkade anbudsgivarna, särskilt eftersom samtliga potentiella berörda parter var biltillverkare. Rumänien hävdar vidare att dessa kriterier inte påverkade det pris som Ford erbjöd för köpet eftersom de var förenliga med företagets affärsplan. Enligt Rumänien måste den produktionsnivå på 200 000 bilar per år som AVAS fastställde i informationspaketet uppnås av ekonomiska skäl: mot bakgrund av bilfabrikens storlek och kapacitet, och det faktum att den var utrustad för tillverkning av små modeller, skulle en produktion på under 200 000 bilar per år inte vara lönsam.

(30) För det fjärde gör Rumänien gällande att man agerade som en marknadsekonomisk investerare när man sålde sitt aktieinnehav i Automobile Craiova. Rumänien hävdar att det erhållna priset motsvarar marknadsvärdet, vilket man styrker med följande argument: DWAR förvärvade år 2006 51 % av aktierna i det tidigare moderbolaget Daewoo Motors Ltd till ett försäljningspris av 50 miljoner USD. Det totala värdet på aktierna vid tidpunkten i fråga var således 78 miljoner euro. Ford erbjöd 57 miljoner euro för 72,4 % av aktierna i Automobile Craiova, vilket motsvarar 78 miljoner euro för 100 % av aktierna. Utifrån värdet på en aktie på värdepappersbörsen uppgick värdet på det totala antalet aktier i Automobile Craiova den 16 mars 2007 till ca 59 miljoner euro. Följaktligen var det uppköpspris på 57 miljoner euro som Ford betalade för 72 % av aktierna högre än marknadspriset. Som ett led i omstruktureringsprocessen ska AVAS dessutom även fortsättningsvis inneha sådana tillgångar som inte är väsentliga för kärnverksamheten. Slutligen värderades DWAR 2004, efter att moderbolaget hade gått i konkurs, av den oberoende experten KPMG, till mellan 18 och 81 miljoner USD beroende på värderingsmetoden.

(31) För det femte har Rumänien, när det gäller den förmodade ersättningen, lagt fram utförliga upplysningar om det skuldavtal som ingår i speciallagen om privatiseringen av Automobile Craiova. Rumänien hävdar att AVAS, i enlighet med normal affärssed, endast tar över skulder som inte kan förutses och vars storlek inte kan bestämmas. Rumänien betonar att Automobile Craiova och DWAR inte har utestående skulder till staten, med undantag för sådana skulder som är resultatet av normal drift. Till följd av att DWAR 2006 betalade ett belopp på 10 miljoner USD till moderbolaget [4] har företaget ingen utestående skuld till Daewoos tidigare dotterbolag.

(32) För det sjätte förklarar Rumänien ursprunget till tullskulden på 800 miljoner euro. I enlighet med lag nr 71/1994 om att attrahera utländska investerare, var de rumänska företagen befriade från tullskatt och vinstskatt om de uppfyllde följande fyra villkor: utländskt underskrivet kapital på minst 50 miljoner USD, export av minst 50 % av produktionen, en produktionsintegrationsnivå på minst 60 % och ett aktiekapital som under fjorton år efter tecknandet av det utländska kapitalet inte minskar på ett sådant sätt att värdet på den utländska investerarens aktieinnehav minskar under 50 miljoner USD.

[4] År 2006 förvärvade DWAR 51 % av aktierna i Daewoo Motors Ltd till ett försäljningspris av 50 miljoner USD, vartill kommer en justeringsbetalning på 10 miljoner USD för eventuella utestående skulder till Daewoos övriga dotterbolag.

(33) De lokala tullmyndigheterna beräknade 2005 företagets produktionsintegrationsnivå och kom till slutsatsen att taket på 60 % inte hade nåtts. Följaktligen begärde den att de avgifter som företaget varit undantaget från skulle betalas tillbaka, vilket motsvarade en summa på 800 miljoner euro. DWAR har bestridit beslutet inför de nationella tullmyndigheterna. Sedan beslutet om återbetalning fastställts i första instans överklagade DWAR beslutet på nytt, och genom ett beslut av den 27 juni 2007 ogiltigförklarade appellationsdomstolen återbetalningsbeslutet.

(34) Rumänien betonar följaktligen att DWAR inte har åtnjutit någon skuldbefrielse.

(35) För det sjunde hävdar de rumänska myndigheterna att det inte var något villkor för privatiseringen att nuvarande arbetsstyrka ska behållas, eftersom det inte var ett tilldelningskriterium. Utkastet till köpe- och försäljningsavtal som fogades till informationsmeddelandet var bara vägledande, så att de potentiella anbudsgivarna skulle förstå att de individuella bestämmelserna i avtalet kunde vara föremål för bilaterala förhandlingar. Följaktligen kunde de potentiella anbudsgivare som inte avsåg att behålla den befintliga personalstyrkan ändå lämna anbud med en annan affärsplan.

(36) Slutligen hävdar Rumänien att de ytterligare förhandlingarna om de andra avtalsbestämmelserna ingick i den normala förhandlingsprocessen innan köpe- och försäljningsavtalet undertecknades.

5. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

(37) I en skrivelse av den 23 november 2007 framförde Ford synpunkter i egenskap av berörd part som ett led i det förfarande som kommissionen öppnat.

(38) För det första hävdar Ford att anbudsförfarandet var öppet, icke-diskriminerande och inte förknippat med några villkor. All korrespondens mellan Ford och AVAS inom ramen för privatiseringsprocessen offentliggjordes i datarummet.

(39) För det andra utgjorde inte tilldelningskriterierna obligatoriska villkor som kunde avskräcka potentiella anbudsgivare. Tvärtom uppfattade Ford dessa kriterier som förhandlingsbara. Utvärderingskriterierna hade heller ingen inverkan på Fords anbud, eftersom företagets affärsplan vida överskred de krav som angavs i informationsmeddelandet.

(40) För det tredje motsvarade det uppköpspris som Ford betalade till AVAS marknadsvärdet för de aktier på vilka anbudet lades. Ford hävdar att man hade haft för avsikt att betala ett uppköpspris på högst 100 miljoner USD (71,4 miljoner euro) för 100 % av aktierna, vilket skulle motsvara ett pris på 51,7 miljoner euro för 72,4 % av aktierna ([5]). Även om det inte hade funnits några tilldelningskriterier skulle Ford inte ha erbjudit ett högre pris. Inledningsvis erbjöd Ford ett uppköpspris på 55 miljoner euro, men efter förhandlingar med de rumänska myndigheterna höjdes priset till 57 miljoner euro. Dessutom var Ford den enda anbudsgivaren, vilket innebar att anbudet motsvarar marknadsvärdet.

(41) Slutligen hävdar Ford att de ersättningar som ingick i köpe- och försäljningsavtalet var ett uttryck för normal affärssed vid företagsköp, och därmed är i enlighet med marknadspraxis, samt att de inte medförde ett lägre försäljningspris än det högsta pris som skulle ha kunnat erbjudas. Ford betonar att dessa ersättningar uteslutande omfattade de risker som inte var knutna till den normala driften och som det är omöjligt för en ny investerare att värdera vid övertagandet av ett företag. Ford övertog Automobile Craiovas, inbegripet DWAR:s, samtliga skulder och förpliktelser som var knutna till den normala driften, vars storlek fastställdes och som offentliggjordes i datarummet. Ford ville dock inte överta de potentiella risker som man inte kunde bedöma och vars storlek man inte kunde fastställa i förväg (”*due diligence*”).

6. BEDÖMNING

6.1 Förekomst av stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget

(42) I artikel 87.1 i EG-fördraget anges att stöd, om inte annat föreskrivs i fördraget, som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, är oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstaterna.

6.1.1 *Statliga medel och beviljande av en förmån*

(43) De villkor som förknippades med privatiseringsavtalet fastställdes av den rumänska privatiseringsmyndigheten, AVAS. Genom att uppställa sådana villkor, som kunde ge upphov till att försäljningspriset sjönk, vilket visas nedan, accepterade Rumänien att inte erhålla högsta möjliga pris. Det lägre försäljningspriset för 72,4 % av aktierna betalas sålunda genom de inkomster som Rumänien avstår ifrån. Följaktligen inbegriper åtgärden användning av statliga medel.

([5]) Utifrån en växelkurs på 1 euro = 1,4 USD.

(44) Kommissionen noterar också att de åtgärder som vidtogs av privatiseringsmyndigheten AVAS kan tillskrivas den rumänska staten. Detta bestrids inte av de rumänska myndigheterna.

(45) Om en sådan åtgärd inte medför en förmån kan den inte anses utgöra ett stöd ([6]). Kommissionen ska därför fastställa huruvida åtgärden i fråga medför en förmån.

(46) Ett företag åtnjuter en förmån om det från staten erhåller någonting positivt, som det inte skulle ha erhållit på normala marknadsvillkor. Därför måste det först kontrolleras om staten har agerat som en marknadsekonomisk investerare eller om den har agerat som en statlig myndighet som har sålt ett företag på villkor som inte motsvarar normala marknadsvillkor.

(47) I enlighet med artikel 86.1 i EG-fördraget omfattas offentliga företag av bestämmelserna om statligt stöd. Enligt artikel 295 i EG-fördraget ska fördraget inte i något hänseende ingripa i medlemsstaternas egendomsordning.

(48) I enlighet med EG-domstolens ständiga rättspraxis ([7]) och med de bestämmelser och den praxis som kommissionen har utarbetat på området för statligt stöd i samband med privatiseringar ([8]), medför det ingen förmån att en medlemsstat antingen äger eller säljer företag, eller köper eller säljer aktier i företag, om den agerar på samma sätt som en marknadsekonomisk investerare skulle ha agerat.

(49) Om privatiseringen genomförs genom försäljning av aktier på börsen, antas det därför i allmänhet att den genomförs på marknadsvillkor och inte innebär statligt stöd. Om privatiseringen däremot sker genom en kommersiell försäljning, kan man anta att det inte handlar om något statligt stöd om följande villkor är uppfyllda: för det första ska företaget säljas genom ett öppet och icke-diskriminerande anbudsförfarande, som genomförs på konkurrensmässiga villkor. För det andra ska försäljningen inte vara förknippad med några villkor som inte är normal praxis vid liknande transaktioner mellan privata parter och som skulle kunna sänka försäljningspriset. För det tredje ska företaget säljas till den högstbjudande. För det fjärde ska anbudsgivarna ges tillräcklig tid och information för att kunna genomföra en adekvat utvärdering av de tillgångar som de lämnar anbud på ([9]). I andra fall ska det undersökas om den kommersiella försäljningen innebär ett stöd och därför ska anmälas.

(50) I sådana fall måste man i allmänhet, för att avgöra huruvida en transaktion av statliga tillgångar utgör ett stöd, fastställa huruvida en marknadsekonomisk investerare som befinner sig i en liknande situation skulle ha handlat på samma sätt, dvs. om företaget skulle ha sålts till samma pris. Enligt principen om den marknadsekonomiska investeraren får inga motiv, som inte är av ekonomisk karaktär, såsom industripolitiska, sysselsättnings- eller regionalpolitiska motiv, som inte skulle godtas av en marknadsekonomisk investerare, ligga till grund för att acceptera ett lägre pris. Förekomsten av sådana motiv tyder på att ett stöd föreligger. Kommissionen har upprepade gånger redogjort för denna princip ([10]) som också bekräftats av EG-domstolens ständiga rättspraxis ([11]).

([6]) Jämför mål T-471/93 – *Tiercé Ladbroke mot kommissionen*, punkterna 54 och 56–63.

([7]) Se t.ex. mål T-296/97 REG – *Alitalia*, målen T-228/99 och T-233/99 – *WestLB mot kommissionen*, mål T-366/00 – *Scott SA*, målen C-328/99 och C-399/00 – *Italien och SIM 2 Multimedia mot kommissionen*, och mål T-358/94 – *Air France mot kommissionen*.

([8]) Den tjugotredje rapporten om konkurrenspolitiken, 1993, s. 255. Motsvarande regler finns också för luftfartsområdet i "Tillämpningen av artiklarna 92 och 93 i EG-fördraget och artikel 61 i EES-avtalet om statligt stöd inom luftfartsområdet", EGT C 350, 10.12.1994, s. 5, där följande anges: "*Stöd är uteslutet, […], om följande villkor är uppfyllda efter privatisering:* - försäljningen sker genom ett ovillkorligt offentligt anbudsförfarande […] Följande typer av försäljning omfattas dock av kraven i artikel 93.3 i EG-fördraget, om krav på förhandsanmälan, eftersom det kan förmodas att de inbegriper ett stöd: *[…] – samtliga försäljningar som sker på villkor som inte skulle godtas för en transaktion mellan marknadsekonomiska investerare*".

([9]) Punkt 402 och följande i den tjugotredje rapporten om konkurrenspolitiken (1993). Jämför även punkt 248 i den tjugoförsta rapporten om konkurrenspolitiken (1991). *"Det kan inte betraktas som stöd om aktierna säljs till högstbjudande, inom ramen för ett öppet och ovillkorligt anbudsförfarande. Om aktierna säljs på andra villkor, kan det vara fråga om stöd."*.

([10]) Jämför t.ex. kommissionens beslut av den 3 maj 2000, TASQ, där kommissionen klargjorde att *"De franska myndigheterna har även visat att anbudsgivningen var öppen för insyn och ovillkorat […]. Det framgår särskilt av de handlingar som överlämnats till kommissionen att det inte fanns några särskilda villkor kopplade till försäljningen av TASQ, varken villkor avseende bevarande av arbetstillfällen, plats för huvudkontoret eller den fortsatta verksamheten."* Utifrån detta kunde kommissionen konstatera att privatiseringen inte omfattade något stöd.

([11]) Se t.ex. målen T-228/99 och T-233/99 – *WestLB mot kommissionen*, mål T-366/00 – *Scott SA*, målen C-328/99 och C-399/00 – *Italien och SIM 2 Multimedia mot kommissionen*, och mål T-358/94 – *Air France mot kommissionen*. I mål T-296/97 – *Alitalia* slog förstainstansrätten fast att *"En privat investerares agerande i en marknadsekonomi styrs av lönsamhetsperspektiv, medan skälet till att de anställda deltog var att de ville behålla sina arbeten och de gjorde det således snarare av hänsyn till att det berörda bolaget skulle bli bärkraftigt och överleva än att de anställda hade förhoppningar om avkastning."*

(51) Om inte samtliga villkor ovan är uppfyllda anser kommissionen att privatiseringen måste granskas för att avgöra om den omfattar ett statligt stöd, och därför ska anmälas. ([12]) Att dessa villkor uppfylls är således en garanti för att staten ska erhålla det högsta priset för sina aktier, dvs. marknadspriset, och att därför inget statligt stöd föreligger.

(52) Genom att ålägga köparen vissa krav i samband med privatiseringen kan staten sänka försäljningspriset, och därigenom avstå från extra intäkter. Sådana villkor kan också avskräcka potentiella investerare från att lämna anbud, så att konkurrensvillkoren för anbudsförfarandet snedvrids och det högsta anbudet inte nödvändigtvis avspeglar det verkliga marknadsvärdet ([13]).

(53) När staten uppställer sådana villkor och därigenom accepterar att den inte erhåller det högsta priset för sina aktier eller tillgångar, agerar staten inte som en marknadsekonomisk investerare, som försöker att erhålla högsta möjliga pris. Staten väljer tvärtom att sälja företaget till ett pris som är lägre än marknadsvärdet. En marknadsekonomisk investerare skulle inte ha ett ekonomiskt intresse i att ålägga köparen liknande villkor (särskilt bibehållande av sysselsättningsgraden, villkor som gynnar det geografiska området i fråga eller som garanterar en viss investeringsnivå), utan skulle sälja företaget till den högstbjudande, som sedan skulle vara fri att avgöra framtiden för företaget eller de uppköpta tillgångarna ([14]).

(54) Detta betyder inte att alla villkor i samband med en privatisering automatiskt medför ett statligt stöd. För det första utgör de villkor som normalt förekommer vid transaktioner mellan privata parter (vissa standardersättningar, bevis på anbudsgivarens likviditet, eller efterlevnad av nationell lagstiftning om arbetsförhållanden) inget problem. För det andra medför sådana villkor som normalt inte tycks förekomma i transaktioner mellan privatpersoner att ett stöd föreligger endast om de leder till ett sänkt försäljningspris och gynnar köparen. I varje enskilt fall måste det visas att sådana villkor inte medför något statligt stöd ([15]).

Villkor knutna till privatiseringen av Automobile Craiova

(55) I detta fall inriktades den anbudsinfordran som de rumänska myndigheterna organiserade främst på att uppnå en viss produktions- och sysselsättningsnivå i Craiova. De rumänska myndigheterna har inte lagt fram något bevis på att dessa villkor grundade sig på skäl som även en marknadsekonomisk investerare skulle ha beaktat.

([12]) Se den tjugotredje rapporten om konkurrenspolitiken, 1993, s. 255.

([13]) I flera av kommissionens beslut har avsaknaden av villkor förknippade med anbudsinfordran varit avgörande för kommissionens slutsats att privatiseringen inte omfattar statligt stöd. Jämför t.ex. kommissionens beslut av den 15 februari 2000, *Dessauer Geräteindustrie*, EGT L 1, 4.1.2001, s. 10, kommissionens beslut av den 13 december 2000, *SKET Walwerkstechnik*, EGT L 301, 17.11.2001, s. 37 och kommissionens beslut av den 30 januari 2002, *Gothaer Fahrzeugtechnik*, EGT L 314, 18.11.2002, s. 62, där kommissionen anförde följande: *"För att utesluta ett inslag av stöd i den affären skulle BvS ha begärt ett pris som motsvarade företagets marknadsvärde. Kommissionen prövar därför nu om detta försäljningsförfarande var det lämpliga för att fastställa marknadspriset. […] är försäljningspriset det samma som marknadspriset under förutsättning att försäljningen sker genom ett öppet anbudsförfarande utan särskilda villkor och att tillgångarna går till högstbjudande eller till den enda intressenten."*

([14]) Jämför t.ex. kommissionens beslut 97/81/EG av den 30 juli 1996 om Head Tyrolia Mares, där kommissionen konstaterar följande: *"När en marknadsekonomiskt inriktad investerare fattar beslut om försäljning, gäller saken inte säkerställandet av en viss sysselsättningsnivå för så vitt det inte föreligger ett entydigt företagsekonomiskt skäl för detta. Utan det diskuterade villkoret skulle en presumtiv köpare vinna företagsledningsmässigt spelrum. HTM:s värde skulle stiga så att en högre köpeskilling skulle uppnås, alternativt skulle AT inte behöva skjuta till ett fullt så högt belopp."* Kommissionens beslut 2000/628/EG av den 11 april 2000 om de stödåtgärder som Italien genomfört till förmån för Centrale del Latte di Roma, där kommissionen utförligt anger de kriterier enligt vilka en privatisering av ett statligt företag inte innebär ett statligt stöd (se skäl 32 och följande, särskilt skäl 36): *"Kommissionen finner således att marknadsvärdet av företaget är det pris som den private investeraren skulle ha betalat i frånvaro av alla de försäljningsvillkor som gällde – i synnerhet de villkor som avsåg vidmakthållande av en viss sysselsättningsnivå och råvaruleveranser från de lokala producenterna."*.

([15]) En sådan analys genomfördes t.ex. i kommissionens beslut av den 20 juni 2001, *GSG*, och gjorde det möjligt för kommissionen att konstatera att inget stöd hade förekommit även om ett antal ovanliga villkor hade förelegat, eftersom dessa inte hade kunnat sänka försäljningspriset.

(56) I samband med privatiseringen av Automobile Craiova uppställde privatiseringsmyndigheten följande fyra villkor i form av tilldelningsvillkor för urvalet av den anbudsgivare, som skulle tilldelas avtalet: det erbjudna priset motsvarade 35 % av den totala poängsumman, medan de samlade investeringarna utgjorde 25 %, uppnåendet av en integrationsgrad för produktionen på 60 % under det fjärde året 20 % och förpliktelsen att uppnå en produktionsnivå på 200 000 bilar under det fjärde året 20 %. Om den potentiella investeraren inte uppfyllde de två sista kraven, skulle anbudet få noll poäng för motsvarande utvärderingskriterium. Det var därför i praktiken omöjligt för en potentiell investerare som ville använda bilfabriken för annorlunda produktionssyften att endast vinna anbudsförfarandet genom ett högre försäljningspris, utan att samtidigt uppfylla kraven på produktions- och integrationsnivå (förutsatt att investeringsnivån var densamma).

(57) Om en konkurrerande investerare skulle ha kunnat föreslå en liknande investeringsnivå, men inte kunnat uppfylla villkoret rörande produktionsnivån, skulle denna konkurrerande anbudsgivare ha varit tvungen att erbjuda ett pris på 230 % av det pris som Ford föreslog (för att vinna anbudsinfordran) ([16]). Detta innebär att en potentiell investerare, för att bjuda över Fords bud på 57 miljoner euro, skulle behöva erbjuda ett försäljningspris på över 133 miljoner euro (76 miljoner euro mer) i syfte att kompensera för att villkoret rörande produktionsnivån inte var uppfyllt. Ford och dess potentiella konkurrenter måste ha tagit hänsyn till dessa faktorer som påverkade såväl deras beslut att lämna anbud, som det erbjudna priset.

(58) Kommissionen noterar att det formella meddelandet om privatiseringen av Automobile Craiova inte innehöll någon hänvisning till villkor eftersom dessa angavs utförligt först i informationsmeddelandet, men att det i förväg var allmänt känt att de rumänska myndigheternas allmänna målsättning var att bibehålla en viss sysselsättningsnivå och bilproduktion på orten i fråga. Kommissionen har upplysningar som tyder på att en rad potentiella investerare som skulle ha kunnat överväga en annan produktionsstrategi avskräcktes från att uttrycka ett konkret intresse för företaget redan i denna inledande fas.

([16]) I ovannämnda beräkningar antog kommissionen att inverkan av villkoret rörande integrationsnivån kunde förbises. Som Ford med rätta har påpekat, och i enlighet med kommissionens praxis, strider detta villkor mot den inre marknadens regler om den fria rörligheten för varor. Mot bakgrund av detta åtog sig Ford att inom fyra år efter privatiseringen uppnå en integrationsnivå på 60 % ”under förutsättning att det överensstämde med EU:s lagstiftning”. Eftersom Ford betonade detta i sin korrespondens med AVAS, som GM också hade tillgång till, måste man anta att GM också fick intrycket att detta krav kunde godtas på vissa villkor, utan att det fick praktiska konsekvenser för dess anbud. Om priset samtidigt skulle ha kompenserat för att detta kriterium inte uppfylldes skulle prisskillnaden ha varit ännu större än vad som angivits ovan.

(59) I detta sammanhang måste det understrykas att produktionsnivån på 200 000 bilar per år motsvarar en fördubbling av nuvarande kapacitet, som dessutom för närvarande endast utnyttjas i liten utsträckning. Den produktionsnivå som måste uppnås anges så utförligt, att det med säkerhet kommer att öka företagets marknadsnärvaro. Kommissionen anser att denna situation är jämförbar med en situation där ett företags ekonomiska beteende påverkas av statliga åtgärder som minskar sådana kostnader som företaget normalt självt ska täcka, eller av direkt statligt stöd.

(60) Kommissionen kan inte godta det argument som de rumänska myndigheterna åberopar avseende skillnaden mellan villkoren och poängsystemet. Poängtilldelningen för produktions- och integrationsnivå svarar i praktiken mot de villkor som knutits till privatiseringen, och som, enligt kommissionen, har sänkt försäljningspriset. Kommissionen kan inte godta argumentet att det erhållna försäljningspriset avspeglar företagets marknadsvärde. Kommissionen har även i detta fall upplysningar som tyder på att potentiella investerare med en annan produktionsstrategi eller industriell verksamhet, som inte avsåg att tillverka 200 000 bilar per år och uppnå en integrationsgrad på 60 %, redan från början avskräcktes från att lämna anbud, varvid deras konkurrensmässiga ställning inom ramen för anbudsförfarandet med säkerhet påverkades avsevärt. Det var uppenbarligen under dessa omständigheter som de rumänska myndigheterna valde den ovan beskrivna poängmodellen. En anbudsgivare med en annan produktionsstrategi, som från början var med i anbudsförfarandet, beslutade i själva verket till slut att inte lämna ett anbud.

(61) Kommissionen kan inte heller godta Rumäniens argument om att samtliga potentiella investerare kände till att villkoren var förhandlingsbara, och att detta tydligt framgick av anbudshandlingarna. Det är sant att AVAS, som svar på de frågor som Ford ställde, bekräftade att utkastet till köpe- och försäljningsavtal endast spelade en vägledande roll, och skulle betraktas som utgångspunkt för de påföljande förhandlingarna. Detta uttalande gäller dock bara de avtalsförhandlingar som ingår som en naturlig del av en försäljning av aktier genom förhandlingar baserade på slutliga, förbättrade och oåterkalleliga anbud, och bekräftar inte generellt att det i praktiken senare var möjligt att förhandla om de obligatoriska villkor som angavs i det officiella meddelandet om anbudsinfordran och, i synnerhet, kriterierna i utvärderingsmallen. Rumänien har inte lämnat något bevis på att kriterierna i utvärderingsmallen var förhandlingsbara. Om utvärderingskriterierna hade varit förhandlingsbara skulle modellen för tilldelning av poäng ha förlorat varje praktisk betydelse.

(62) Kommissionen kan inte godta Rumäniens argument om att AVAS hade bekräftat att den kunde byta ståndpunkt under förhandlingarna. Detta svar avser uteslutande Fords fråga om kravet på att köparen ska avstå från rätten att begära skydd och ersättning från staten om en tredje part gör berättigade anspråk på Automobile Craiovas tillgångar. Kommissionen anser inte att det följer av denna förklaring att alla villkor generellt är förhandlingsbara.

(63) Kommissionen kan inte godta de beräkningar som lagts fram av Rumänien, som syftar till att visa att det pris som Ford betalat motsvarar Automobile Craiovas marknadsvärde. För det första kan det pris som Ford betalat för 72 % av aktierna i Automobile Craiova, inbegripet DWAR och Mecatim, inte jämföras med det pris som DWAR 2006 betalade för 51 % av sina egna aktier. Man måste också beakta det allmänna ekonomiska läget under den period då denna försäljning ägde rum: när det konkursmässiga företaget Daewoo Motors 2006 accepterade att sälja 51 % av aktierna hade DWAR betydande skulder (tullskuld, skulder till andra dotterbolag till Daewoo etc.).

(64) För det andra kan jämförelsen mellan försäljningspriset och börsvärdet på Automobile Craiovas aktier, som uppgick till ca 50 miljoner euro, inte godtas. I denna jämförelse tas inte hänsyn till att aktiernas värde i samband med köp av aktiemajoriteten är betydligt högre än det samlade priset på de enskilda aktierna. Eftersom endast en mycket liten del av aktierna finns faktiskt tillgängliga på marknaden, är det möjligt att börsvärdet inte avspeglar företagets verkliga värde.

(65) I ljuset av ovanstående fastslår kommissionen att de villkor som knöts till privatiseringen av Automobile Craiova medförde att försäljningspriset sjönk och avskräckte andra potentiella anbudsgivare från att lämna anbud. Staten har därigenom givit avkall på intäkter från privatiseringen.

(66) Mot bakgrund av detta drar kommissionen slutsatsen att det privatiserade företaget i detta fall har erhållit en ekonomisk förmån med hjälp av statliga medel.

Ett öppet och icke-diskriminerande anbudsförfarande

(67) När förfarandet på grundval av artikel 88.2 i fördraget inleddes hyste kommissionen betänkligheter om anbudsförfarandets öppenhet och icke-diskriminerande karaktär och särskilt om samtliga potentiellt intresserade parters tillgång till information om det företag som skulle privatiseras, tilldelningskriterierna och möjligheten att förhandla om vissa avtalsbestämmelser med privatiseringsmyndigheten. Enligt de uppgifter som fanns tillgängliga vid den givna tidpunkten förde de rumänska myndigheterna preliminära diskussioner med en rad biltillverkare innan de offentliggjorde det officiella privatiseringsmeddelandet.

(68) Rumänien hävdar att samliga potentiella investerare hade likvärdig tillgång till information och att ingen favoriserades. De preliminära kontakter som regeringen inledde med de potentiellt intresserade parterna påverkade inte privatiseringsstrategin eller privatiseringsprocessen.

(69) På grundval av de upplysningar som de rumänska myndigheterna har tillhandahållit konstaterar kommissionen att regeringen förde informella preliminära diskussioner med ett flertal potentiella investerare om liknande aspekter rörande det företag som skulle privatiseras: full äganderätt över produktionstillgångar, företagets skulder och förpliktelser, samt en snabb privatiseringsprocess. Det förmodas att staten, i egenskap av säljare, inledde dessa diskussioner i syfte att erhålla förhandsinformation om efterfrågan på marknaden, lägsta försäljningspris etc. Kommissionen instämmer i att det kan anses som normal praxis att regeringen deltar i sådana preliminära konsultationer och diskussioner med potentiella investerare innan den offentliggör meddelandet om privatisering, förutsatt att de inte har till syfte eller resultat att villkor fastställs som ska knytas till anbudsinfordran.

(70) Efter offentliggörandet av meddelandet om privatisering var det endast två potentiella anbudsgivare, Ford och GM, som köpte informationsmaterialet, vilket gav dem tillgång till datarummet och möjlighet att lämna ett slutligt och bindande anbud. Efter offentliggörandet av privatiseringsmeddelandet hade Ford och GM i datarummet tillgång till all korrespondens mellan AVAS, å ena sidan, och Ford och GM, å andra sidan. Kommissionen drar därför slutsatsen att de båda potentiella investerarna hade likvärdig tillgång till information i denna fas av privatiseringen.

(71) Den information som Rumänien tillhandahållit har därför undanröjt kommissionens betänkligheter om huruvida anbudsförfarandet för privatiseringen av Automobile Craiova var öppet och icke-diskriminerande.

Avskrivning av skulder

(72) När förfarandet enligt artikel 88.2 i EG-fördraget inleddes uttryckte kommissionen betänkligheter om huruvida AVAS skulle kunna skriva av vissa av företagets skulder i samband med privatiseringen (särskilt tullskulden på 800 miljoner euro) och erbjuda en garanti för betalningen av skulder till Daewoos tidigare dotterbolag.

(73) När det gäller tullskulden har Rumänien tillhandahållit tillräckliga belägg för att den har förklarats ogrundad av en nationell domstol: skulden hade uppkommit genom en felaktig tolkning och tillämpning av den nationella lagstiftningen. Följaktligen annullerades tullskulden. Enligt EG-domstolens rättspraxis ska de nationella domstolarna fullt ut tillämpa gemenskapsrättens bestämmelser om statligt stöd. Om nödvändigt kan de också vägra att tillämpa sådana bestämmelser i den nationella lagstiftningen som strider mot gemenskapsrätten ([17]). Kommissionen har bedömt motiven för att annullera tullskulden genom ovannämnda domstolsbeslut och dragit slutsatsen att detta inte innebar ett nytt stöd.

(74) Rumänien har hävdat att de löpande förpliktelser som uppstår vid normal drift inte ska övertas av AVAS, utan betalas av DWAR.

(75) När det gäller AVAS garanti för de eventuella förpliktelserna har de rumänska myndigheterna förklarat att den statliga garantin uteslutande gäller okända fordringar knutna till DWAR:s tidigare verksamhet, som ingen ny investerare skulle ha kunnat bedöma och vars storlek man inte skulle ha kunnat fastställa i förväg (”due diligence”). Rumänien hävdar också att övertagandet av dessa förpliktelser är normal affärspraxis i samband med vanliga avtalsförhandlingar.

(76) De betänkligheter i fråga om eventuell skuldavskrivning, som kommissionen uttryckte i sitt beslut att inleda förfarandet, har därför undanröjts.

Förhandlingsfasen

(77) När förfarandet enligt artikel 88.2 i EG-fördraget inleddes uttryckte kommissionen betänkligheter om huruvida AVAS hade ändrat anbudsvillkoren under förhandlingsfasen i en sådan omfattning att det gynnade Fords affärsplan. Rumänien har visat att ändringarna i andra avtalsbestämmelser under förhandlingsfasen är normal affärspraxis och tillåtet enligt privatiseringsstrategin för företaget i fråga (dvs. förhandlingar som grundas på slutliga, förbättrade och oåterkalleliga anbud). Rumänien understryker dessutom att Fords anbud omfattade köp av produktionsanläggningen (nuvarande DWAR). I ersättning erbjöd Ford ett paket som omfattade försäljningspriset på 57 miljoner euro, samt att de tillgångar som inte var väsentliga för kärnverksamheten skulle förbli i statens ägo.

(78) Under förhandlingsfasen kom AVAS och Ford överens om en omstrukturering av företaget, som även fastställdes i köpe- och försäljningsavtalet. Omstruktureringen innebär en sammanslagning av Automobile Craiova och Mecatim inom ramen för DWAR. De tre företagens huvudsakliga tillgångar (produktionstillgångarna) ska förbli i DWAR:s ägo. De övriga tillgångarna som inte var väsentliga för kärnverksamheten (särskilt anläggningstillgångarna) ska separeras i ett nytt företag (Newco). De överskjutande likvida nettotillgångar som DWAR förfogar över ska också tas över av Newco. AVAS har dessutom åtagit sig att göra vad det kan för att köpa resterande aktier i det nya företaget DWAR (huvudtillgångar) från minoritetsaktieägarna och sälja dem till Ford.

(79) De argument som Rumänien har lagt fram har undanröjt kommissionens betänkligheter rörande förhandlingsfasen.

6.1.2 *Selektivitet*

(80) Åtgärden är selektiv eftersom den endast gynnar Automobile Craiova, inbegripet biltillverkaren DWAR.

6.1.3 *Snedvridning av konkurrensen och påverkan på handeln mellan medlemsstaterna*

(81) Automobile Craiova producerar bilar och reservdelar och DWAR producerar bilar, dvs. produkter som det bedrivs omfattande handel med i EU. Åtgärden hotar därför att snedvrida konkurrensen och påverka handeln mellan medlemsstaterna.

6.1.4 *Slutsats*

(82) Mot bakgrund av ovanstående drar kommissionen slutsatsen att de uppställda villkoren innebär att det föreligger ett statligt stöd, eftersom de leder till ett minskat försäljningspris för aktieinnehavet på 72,4 % i Automobile Craiova och ger det privatiserade företaget en fördel. Beslutet gäller uteslutande AVAS försäljning av aktieinnehavet på 72,4 % till Ford och föregriper inte en framtida bedömning av en eventuell försäljning av resterande 27,6 % av aktierna.

([17]) Se t.ex. mål C-119/05 – *Italien mot Lucchini*.

(83) Kommissionen noterar att företaget gynnats av den beviljade förmånen och är mottagare av statligt stöd.

6.2 **Bedömning av stödets storlek**

(84) Värdet på det beviljade stödet motsvarar skillnaden mellan företagets marknadsvärde (det högsta möjliga pris som AVAS hade kunnat erhålla för ett innehav på 72,4 % av aktierna i Automobile Craiova om inga villkor hade knutits till försäljningen) och det faktiskt erhållna priset. Denna skillnad har betalats av staten.

(85) Det är naturligtvis svårt att uppskatta det pris som skulle ha erhållits vid ett öppet och ovillkorat anbudsförfarande utan diskriminering. Den bästa lösningen skulle vara att annullera resultatet av anbudsinfordran och genomföra privatiseringen på nytt, utan att förknippa den med villkor och därigenom se till att inget statligt stöd förekommer. Denna lösning har föreslagits de rumänska myndigheterna, som dock inte godtagit den.

(86) För att fastställa det stöd som har beviljats det företag som är resultatet av privatiseringen måste företagets marknadsvärde utvärderas. Efter diskussioner med de rumänska myndigheterna och Ford och med hänsyn till de särskilda omständigheterna i ärendet, anser kommissionen att man i detta fall bör analysera marknadsvärdet på grundval av nettovärdet på det sålda företagets tillgångar.

(87) Genom att analysera företagets bokföringsvärde vid tidpunkten för anbudsförfarandet på grundval av bokföringsbalansen den 31 mars 2007 (de senaste uppgifter som de potentiella anbudsgivarna kunde använda för att utarbeta anbudet) fastställdes det totala värdet av företagets tillgångar, minus de totala skulderna, till – 465 miljoner euro. Detta värde inbegriper inte anläggningstillgångar som Ford till slut inte köpte. Enligt ovan beslutade dessutom båda parterna i köpe- och försäljningsavtalet att försäljningen skulle följas av en omstrukturering av företaget. För det första skulle Ford inte överta värdefulla tillgångar som inte var väsentliga för kärnverksamheten. De skulle i stället särskiljas och förbli i AVAS ägo. För det andra skulle AVAS behålla överskjutande likvida nettotillgångar på 310 miljoner lei (ungefär 92 miljoner euro) tillsammans med företagets motsvarande skulder (det uppskattas att de likvida tillgångarna är tillräckliga för att betala skulderna). Slutligen innehöll bokföringsbalansen för mars 2007 medel för en eventuell återbetalning av tullskulden [som beskrivs i skäl (25) och (73)], vilka avsevärt minskade nettovärdet på företagets tillgångar. Efter domstolsbeslutet upphävdes denna skuld, varvid medlen kunde frigöras.

(88) Dessutom lade de rumänska myndigheterna fram argument som stöd för att man hade genomfört vissa förändringar av bokföringsbalansen i syfte att denna skulle avspegla tillgångarnas verkliga värde. I synnerhet anpassades värdet på mark och byggnader, maskiner och utrustning samt andra anläggningstillgångar och inventarier, för att det skulle avspegla deras faktiska marknadsvärde.

(89) Om man beaktar alla dessa faktorer, dvs. med undantag för de överskjutande likvida nettotillgångarna och bortsett från tullskulden och de medel som var avsatta för denna, och därefter genomför tidigare nämnda justeringar, blir nettovärdet på tillgångarna för samtliga aktier i DWAR (100 %) 115 923 000 euro, vilket innebär att nettovärdet på ett innehav av 72,4 % av DWAR är 83 928 000 euro.

(90) Skillnaden mellan tillgångarnas nettovärde, enligt ovan, och det faktiska pris som Ford betalade (57 miljoner euro) är 26 928 000 euro. Det statliga stödet uppgår därför till 26 928 000 euro.

6.3 **Klassificering av stödåtgärden som olagligt stöd**

(91) Enligt artikel 1 f i rådets förordning (EG) nr 659/1999 definieras ”olagligt stöd” som ett nytt stöd som införs i strid med artikel 88.3 i fördraget.

(92) De rumänska myndigheterna anmälde inte åtgärden innan de genomförde den, vilket är i strid med artikel 88.3 i fördraget. Stödåtgärden utgör därmed olagligt stöd.

6.4 **Det olagliga stödets förenlighet med den gemensamma marknaden**

(93) Eftersom det har fastställts att den statliga åtgärden ska betraktas som stöd enligt artikel 87.1 i EG-fördraget måste det kontrolleras huruvida åtgärden kan anses vara förenlig med den gemensamma marknaden.

(94) Undantagen i artikel 87.2 i fördraget är inte tillämpliga i detta fall eftersom stödet varken är av social karaktär eller ges till enskilda konsumenter. Åtgärden har inte heller till syfte att ersätta skador som orsakats av naturkatastrofer eller andra exceptionella händelser och ges inte till näringslivet i vissa av de områden i Förbundsrepubliken Tyskland som påverkats genom Tysklands delning.

(95) Inte heller undantagen i artiklarna 87.3 b och c i fördraget är tillämpliga. De avser stöd för att främja genomförandet av viktiga projekt av gemensamt europeiskt intresse eller för att avhjälpa en allvarlig störning i en medlemsstats ekonomi, samt stöd för att främja kultur och bevara kulturarvet.

(96) Således återstår undantagen i artiklarna 87.3 a och c i fördraget och i tillämpliga gemenskapsriktlinjer.

Gemenskapens riktlinjer för undsättning och omstrukturering av företag

(97) Kommissionen har inte mottagit någon information som tyder på att stödet kan anses vara förenligt med fördraget på grundval av riktlinjerna för statligt stöd för undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ([18]).

(98) Enligt dessa riktlinjer måste ett företag som mottar stöd för omstrukturering vara i svårigheter, dvs. inte med egna finansiella medel eller med medel från ägare eller aktieägare eller långivare kunna hejda förluster som utan ingripanden från de offentliga myndigheterna leder till att företaget med största sannolikhet försätts i konkurs på kort eller medellång sikt. DWAR noterade 2006 visserligen förluster på 350 miljoner euro och hade skulder på 88 miljoner euro, men hade samtidigt tillgångar med ett värde av 419 miljoner euro (särskilt anläggningstillgångar). Dessutom blev DWAR efter privatiseringen och försäljningen till Ford en del av en sådan större koncern som anges i riktlinjerna och som med stor sannolikhet kan bevilja företaget det ekonomiska stöd företaget behöver för att överkomma sina svårigheter. Följaktligen kan DWAR inte betraktas som ett företag i svårigheter i den betydelse som avses i riktlinjerna.

(99) En förutsättning för att stöd för omstrukturering ska beviljas är vidare att det finns en trovärdig och välgrundad omstruktureringsplan, som ska ha en så kort varaktighet som möjligt och ska göra det möjligt att återställa företagets långfristiga lönsamhet inom en rimlig tid och på grundval av realistiska antaganden om de framtida villkoren för verksamheten. Rumänien har inte inkommit med någon sådan omstruktureringsplan.

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

(100) Dessutom måste orimliga snedvridningar av konkurrensen undvikas. Detta innebär i allmänhet att det sker en begränsning av företagets närvaro på dess marknad eller marknader vid slutet av omstruktureringsperioden (kompensationsåtgärder). När det gäller Automobile Craiova garanterar de villkor som knutits till privatiseringen en betydande ökning av kapaciteten, vilket innebär en ökad närvaro på den relevanta marknaden.

(101) Trots de betänkligheter som kommissionen uttryckte när det officiella granskningsförfarandet inleddes, har Rumänien inte visat att dessa kriterier har uppfyllts. Därför drar kommissionen slutsatsen att kriterierna i riktlinjerna inte har uppfyllts.

Riktlinjer för statligt regionalstöd

(102) Kommissionen noterar att Automobile Craiova ligger i ett område som omfattas av artikel 87.3 a i EG-fördraget och som kan beviljas regionalstöd. Rumänien har dock inte lämnat någon information som visar att villkoren för beviljande av regionalstöd är uppfyllda, vilket föreskrivs i riktlinjerna för statligt regionalstöd.

(103) Kommissionen noterar att det i de villkor som knöts till privatiseringen hänvisas till de planerade investeringarna och bibehållandet av sysselsättningen. Detta kan jämföras med målsättningarna för regionalstöd. Det reducerade pris som Ford erhöll förutsatte dock inte att företaget rättade sig efter reglerna i riktlinjerna för statligt regionalstöd, såsom att projektet bevaras i området under en bestämd tid, kontroll av stödberättigande kostnader eller regler om kumulering av stöd, öppenhet och övervakning.

(104) Dessutom noterar kommissionen att Rumänien har anmält regionalstödet separat ([19]). En utförlig bedömning av detta stöd ska göras i ett nytt beslut.

Andra riktlinjer och rambestämmelser

(105) Kommissionen noterar vidare att stödet inte är förenligt med den gemensamma marknaden utifrån några andra av gemenskapens riktlinjer eller rambestämmelser. De rumänska myndigheterna har i alla fall inte hänvisat till någon sådan bestämmelse.

([19]) Statligt stöd 767/07, Stort investeringsprojekt – Rumänien – Ford Craiova.

Slutsats

(106) I ljuset av skälen ovan drar kommissionen slutsatsen att stödet är oförenligt med den gemensamma marknaden.

7. ÅTERKRAV AV STÖD

(107) Enligt artikel 14.1 i rådets förordning (EG) nr 659/1999 ska kommissionen, vid negativa beslut i fall av olagligt stöd, besluta att den berörda medlemsstaten ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att återkräva stödet från mottagaren.

(108) Endast sådant stöd som är oförenligt med den gemensamma marknaden kan återkrävas. Kommissionen har konstaterat att olagligt stöd till ett värde av 26 928 000 euro har beviljats. Detta stöd är inte förenligt med den gemensamma marknaden enligt gemenskapslagstiftningen om statligt stöd och ska därför återkrävas.

(109) Kommissionen drar slutsatsen att stödmottagaren är det privatiserade företaget, dvs. de huvudsakliga produktionstillgångarna i Automobile Craiova och DWAR, eller de eventuella andra företag som efterträder dessa. Kommissionen noterar att detta företag, enligt köpe- och försäljningsavtalet, efter omstruktureringen uteslutande kommer att inneha de viktigaste produktionstillgångarna, som har gynnats av villkoren knutna till privatiseringen, och inte sådana tillgångar som inte är väsentliga för kärnverksamheten.

(110) Till följd av de särskilda suspensionsklausulerna i köpe- och försäljningsavtalet och kommissionens föreläggande om att avbryta utbetalningen har köpe- och försäljningsavtalet mellan AVAS och Ford inte ännu trätt i kraft. Följaktligen drar kommissionen slutsatsen att stödet inte har ställts till mottagarens förfogande, och att därför ingen ränta ska betalas.

(111) Kommissionen konstaterar att Automobile Craiovas och DWAR:s överskjutande likvida nettotillgångar (samt övriga tillgångar som inte var väsentliga för kärnverksamheten) inte ingår i transaktionen mellan AVAS och Ford, och därför inte övertas av Ford. Vid beräkningen av nettovärdet på företagets tillgångar i syfte att fastställa stödets storlek, har kommissionen därför inte tagit hänsyn till dessa överskjutande likvida nettotillgångar. Som en följd av detta beslut ska stödet inte återbetalas från dessa överskjutande likvida nettotillgångar. Kommissionen vill därför bli informerad om omstruktureringen av företaget och, särskilt, att få ta del av bevis på de överskjutande likvida nettotillgångarnas storlek vid datumet för köpe- och försäljningsavtalet och vid datumet för återbetalningen, samt upplysningar om eventuella skillnader som uppkommit mellan dessa båda datum.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Det statliga stöd på 26 928 000 euro som Rumänien har beviljat Automobile Craiova i samband med privatiseringsprocessen är oförenligt med den gemensamma marknaden.

Artikel 2

1. Rumänien ska vidta alla nödvändiga åtgärder för att från mottagaren återkräva det olagliga stöd som avses i artikel 1.

2. Det stöd som ska återkrävas ska innefatta ränta från den dag då stödet ställdes till stödmottagarnas förfogande till den dag det har återbetalats.

3. Räntan ska beräknas som sammansatt ränta enligt kapitel V i kommissionens förordning (EG) nr 794/2004 ([20]).

4. Återkravet ska ske utan dröjsmål och i enlighet med förfarandena i nationell lagstiftning, förutsatt att dessa förfaranden gör det möjligt att omedelbart och effektivt verkställa detta beslut.

Artikel 3

1. Återkravet av det stöd som avses i artikel 1 ska genomföras omedelbart och effektivt.

2. Rumänien ska säkerställa att detta beslut genomförs inom fyra månader efter den dag då detta beslut har delgivits.

Artikel 4

1. Inom två månader efter den dag då detta beslut har delgivits ska Rumänien lämna följande uppgifter till kommissionen:

a) Den totala summa som ska återkrävas från mottagaren.

b) En detaljerad beskrivning av de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras för att följa beslutet.

c) Dokument som visar att stödmottagaren har anmodats att betala tillbaka stödet.

d) Dokument som visar att stödet har återbetalats.

([20]) EUT L 140, 30.4.2004, s. 1.

e) Dokument som visar att stödet inte har återbetalats från de produktionstillgångar som inte är väsentliga för kärnverksamheten och som ska överföras till det nya företag, som ägs av AVAS och av minoritetsaktieägarna (särskilt överskjutande likvida nettotillgångar och anläggningstillgångar), vilket fastställts i köpe- och försäljningsavtalet.

f) En utförlig beskrivning av genomförandet av företagsomstruktureringen, enligt vad som fastställts i köpe- och försäljningsavtalet.

2. Rumänien ska regelbundet informera kommissionen om utvecklingen vad gäller de nationella åtgärder som vidtagits för att genomföra detta beslut till dess att återkravet av det stöd som avses i artikel 1 har slutförts. Rumänien ska på kommissionens begäran omgående lämna uppgifter om de åtgärder som redan har vidtagits eller som planeras för att rätta sig efter detta beslut. Rumänien ska också lämna detaljerade uppgifter om de stödbelopp och det räntebelopp som redan har återkrävts från stödmottagaren.

Artikel 5

Detta beslut riktar sig till Rumänien.

Utfärdad i Bryssel den 27 februari 2008.

På kommissionens vägnar
Neelie KROES
Ledamot av kommissionen

BILAGA

Information om tillämpningen av kommissionens beslut C 46/07 (ex NN 59/07) om Rumäniens stöd till Automobile Craiova

Information om mottagna stödbelopp, som ska återkrävas respektive som redan har återkrävts

Stödmottagarens namn	Totalt mottaget stöd (*)	Totalt stödbelopp som ska återkrävas (*) (Kapitalbelopp)	Stödbelopp som redan har återkrävts (*)	
			Kapitalbelopp	Ränta på återkrävd summa

(*) Miljoner i nationell valuta.