



COMISIA EUROPEANĂ

Bruxelles, 30.IV.2008  
C(2008)1613 final

**Subiect:**     **Ajutor de stat nr. N 767/2007 – România**  
                  **LIP – Ford Craiova**

Stimate domn ministru,

## **1. PROCEDURA**

- (1) Prin notificarea în format electronic înregistrată la 19 decembrie 2007 la Comisie (SANI 842), autoritățile române au notificat intenția de a furniza ajutor regional ad –hoc, în temeiul Liniilor directe privind ajutoarele de stat regionale (Liniile directe )<sup>1</sup>, în favoarea Ford Motor Company Inc pentru două proiecte de investiții în orașul Craiova, în Regiunea Sud-Vest a României.
- (2) La 24 ianuarie 2008, a avut loc o întâlnire între serviciile Comisiei și autoritățile romane.
- (3) Comisia a solicitat informații suplimentare prin scrisorile din 1 februarie (D/50447) și 6 martie 2008(D/51001), la care autoritățile române au răspuns prin scrisorile din 13 februarie(A/2848), 14 martie (A/5197),26 martie (A5655),28 martie (A/5877) si 9 aprilie 2008 (A/6684).

## **2. DESCRIEREA MĂSURII DE AJUTOR**

- (4) Autoritățile române intenționează să promoveze dezvoltarea regională prin acordarea de ajutor regional ad – hoc în favoarea Ford Motor Company Inc, pentru două proiecte de investiții în orașul Craiova, în

---

<sup>1</sup> JO C 54, 4.3.2006, p. 13.

Domnul Lazăr COMĂNESCU  
Ministru al Afacerilor Externe  
Aleea Alexandru 31  
RO - 011822-BUCUREȘTI

Commission européenne, B-1049 Bruxelles – Belgique  
Europese Commissie, B-1049 Brussel – België  
Telefon: 00-32 (0) 2 299 11.11

Regiunea Sud-Vest a României. Primul proiect se referă la fabricarea de autovehicule. Al doilea proiect se referă la fabricarea de motoare.

## **2.1. Beneficiarul**

- (5) Beneficiarul ajutorului va fi noua companie „Ford România”, care va desfășura și gestiona activitatea economică ce anterior a fost gestionată de către SC DAEWOO Automobile SA România. Ford România va fi controlată în întregime de întreprinderea Ford Motor Company Inc.
- (6) Ford Motor Company (denumită în continuare „Ford”) este societatea-mamă a grupului Ford, cu sediul central înregistrat la Dearborn, Michigan, în SUA. Ford este un producător și un furnizor internațional de autovehicule de pasageri și autovehicule utilitare ușoare care operează la scară mondială și vinde sub mărcile Ford, Lincoln, Mercury, Mazda, Volvo, Jaguar și Land Rover. În 2006, cifra de afaceri a Ford s-a ridicat la 127,5 miliarde EUR, compania producând aproximativ 6,6 milioane de automobile. Ford avea 283 000 de angajați și peste 100 de uzine și puncte de producție răspândite în toată lumea, dintre care 111 angajați lucrau în SEE și nici unul în România.
- (7) Activitatea economică actuală a Ford este structurată în două sectoare, automobile și servicii financiare, reflectând structura decizională și operativă a grupului. Divizia de automobile a Ford este structurată în Ford America de Nord, Ford America de Sud, Ford Europa, Ford Asia Pacific/Mazda și Grupul de Automobile Premiere (PAG). Divizia financiară a Ford, Compania de Credite Ford Motor, furnizează, la scară mondială, finanțare în cazul comerțului de autovehicule cu amănuntul și cu ridicata.

## **2.2. Proiectul de investiții**

### Capacități de producție existente la Craiova

- (8) După ce mai mulți ani a produs automobile Olcit la Craiova, în România, întreprinderea Automobile Craiova, aflată sub controlul agenției deținută de stat, Autorității pentru Valorificarea Activelor Statului, a decis să se asocieze cu întreprinderea sud-coreeană Daewoo Motor Co. Ltd (denumită în continuare „Daewoo”) și să înființeze, în 1994, o nouă companie sub numele de Daewoo Auto România SA (denumită în continuare „DWAR”). Producția de autovehicule a început în 1995. În 1997, întreprinderea a deschis o nouă fabrică de motoare și transmisii. Totuși, în 2000, principala societate-mamă din Coreea a intrat în faliment. În 2002, General Motors a cumpărat majoritatea acțiunilor

deținute de către Daewoo la diverse filiale Daewoo din întreaga lume, însă nu a cumpărat uzinele care produceau mașini și motoare Daewoo în România, Uzbekistan sau Polonia.

- (9) În 2006, DWAR și-a răscumpărat acțiunile de la Daewoo și, în consecință, Automobile Craiova SA a devenit singurul acționar la DWAR. La momentul respectiv, DWAR deținea capacitățile de producție pentru fabricarea la Craiova de autovehicule, motoare și cutii de transmisie. La 12 septembrie 2007, Ford a semnat un acord de achiziționare de acțiuni pentru cumpărarea a 72,4% din acțiunile Automobile Craiova SA de la Autoritatea pentru Valorificarea Activelor Statului<sup>2</sup>.
- (10) Producerea de autovehicule de către DWAR a fost stopată în ianuarie 2008. Ford va începe să investească în proiectul de producție de autovehicule de îndată ce Comisia va aproba ajutorul și tranzacția de achiziționare de către Ford a uzinelor de motoare, producția „vechilor” grupuri propulsoare (motoare și cutii de viteză) va continua și în 2008. Grupurile propulsoare vor fi livrate către general Motors în temeiul unui acord de furnizare încheiat în trecut de către DWAR. Producția va fi oprită în cursul anului 2009. Ulterior, Ford va face investiții în proiectul privind fabricarea de motoare, pentru care este solicitat ajutorul. Doar motoarele (nu și cutiile de viteză) vor fi produse în uzina nou creată.

#### Noile proiecte de investiții ale Ford la Craiova

- (11) Autoritățile române intenționează să ofere ajutor pentru doua proiecte inițiale de investiții la Craiova<sup>3</sup>. Primul proiect se referă la extinderea, modernizarea și schimbarea fundamentală a uzinei existente, inclusiv crearea de capacități suplimentare pentru producerea de noi autovehicule, în timp ce al doilea proiect se referă la extinderea, modernizarea și schimbarea fundamentală a uzinei existente, inclusiv crearea de capacități suplimentare pentru producerea de noi autovehicule, în timp ce al doilea proiect se referă la extinderea, modernizarea și transformarea radicală a echipamentelor de fabricare a motoarelor, inclusiv prin înființarea unei noi linii de producție pentru o nouă generație de motoare ecologice.
- (12) Noile autovehicule pe care Ford intenționează să le producă la Craiova sunt autoutilitare integrate (ISV-Integrated Style Van), din iunie 2009, și autovehicule multifuncționale de tip sub compact (B-MAV), din aprilie 2010. [...] Se preconizează ca [...] % din autovehiculele ISV și [...] %

---

<sup>2</sup> Această tranzacție a constituit obiectul unei proceduri distincte de ajutor de stat, care a fost încheiată prin decizia Comisiei din 27 februarie 2008 (cazul de ajutor de stat C 46/07 și ex NN 59/07)

<sup>3</sup> Conform punctului 3.4.1, Comisia analizează dacă aceste două proiecte trebuie considerate ca proiecte separate de investiții, în sensul Liniilor directoare.

din autovehiculele B-MAV produse la uzina din Craiova să fie exportate pe piețe din afara Europei (inclusiv în Statele Unite).

- (13) Investiția planificată la Craiova include două linii de producție de autovehicule cu o capacitate proiectată și instalată de 150.000 pentru fiecare linie (300.000 în total, pentru întreaga uzină Craiova). Fiecare linie de producție va fabrica doar autovehicule ISV sau B-MAV. Fabricarea oricărui alt autovehicul ar necesita investiții suplimentare semnificative. Uzina, deși flexibilă, va fi proiectată pentru a fabrica automobile mici și autovehicule utilitare ușoare. Producția automobilelor mari (precum Mondeo) sau a unor autovehicule de capacitate mare (precum Tranzit) ar necesita investiții suplimentare, precum și reamenajarea uzinei.
- (14) Procesul principal de producție a autovehiculelor constă în cinci etape majore, desfășurat în cinci ateliere. (1) Atelierul de presaj: Cilindrii uriași de oțel sau aluminiu –așa numitele bobine-sunt tăiați mecanic în folii metalice. Aceasta este etapa în care materialul este ambutisat, modelat și în funcție de necesități – tăiat, perforat, îndoit sau postmodelat, toate aceste operațiuni fiind aproape complet automatizate. (2) Atelierul de asamblare a caroseriei: Construcția de șasiuri este domeniul cel mai automatizat din procesul de fabricație. Componentele individuale din oțel sau aluminiu sunt fabricate, într-o primă etapă în unități mai mici, precum uși, rame sau elemente de caroserie. Doar ulterior sunt sudate, lipite sau îmbinate cu bolțuri. Părțile de metal presate sunt asamblate aproape în totalitate de către roboți. (3) Atelierul de vopsitorie: Șasiurile sunt inițial curățate și degresate în băi de imersiune, iar apoi sunt placate cu un strat de fosfat de zinc. Ulterior, sunt aplicate patru straturi suplimentare de vopsea, pentru a proteja automobilul de influențele mediului înconjurător și pentru a oferi suprafeței strălucire și lustru durabile. (4) Atelierul de asamblare ; Vopsirea șasiurilor este finalizată manual. Procesul individual de fabricație permite adaptarea mașinilor, inclusiv a diferitelor echipamente, componente și elemente specifice naționale. (5) În atelierul de finisare și asamblare finală, unitatea propulsoare –constând din motor, transmisie, osii și sistemul de eșapament – este fixată de caroserie, operațiune numită asamblare. În această fază, vehiculul este finalizat. Ultimele componente sunt montate și motorul este pornit pentru prima dată. După trecerea a numeroase teste, autovehiculul părăsește fabrica<sup>4</sup>.
- (15) Noile motoare pe care Ford intenționează să le producă la uzina de la Craiova sunt motoare Flexifuel complet noi, de nouă generație și de înaltă tehnologie, care urmează fie instalate pe automobilele Ford mici și medii. [...]

\* informații confidențiale

---

<sup>4</sup> Descrierea este luată de pe [www.bmwgroup.com](http://www.bmwgroup.com) deoarece procesul, în ansamblu, este identic pentru fabricarea tuturor autovehiculelor

- (16) Fabricarea motorului constă în prelucrarea, din materii prime, a blocului cilindru de fier, a capului de cilindru din aluminiu și al vilbrochenului din fier, urmată de asamblarea celor 300 de componente ale motorului pe linia de asamblare. În general, asamblarea motorului este făcută în mare parte manual, fiind automatizată acolo unde este necesar din motive de siguranță, ergonomie, calitate sau capacitate de producție.
- (17) Proiectul de investiție pentru producția de motoare la Craiova include instalarea unor centre de prelucrare moderne, de mare viteză și flexibile, comandate prin calculator (pentru blocul cilindru, capul de cilindru și vilbrochen) și instalarea de noi echipamente de asamblare și testare, flexibile și de înaltă tehnologie.
- (18) Capacitatea tehnică maximă a uzinei de motoare prevăzută pentru următorii cinci ani după finalizarea proiectului, este de 300.000 de noi motoare pe an. [...]. Noile motoare mici vor fi în general, expediate la Ford și la uzinele europene ale grupului Ford pentru a fi instalate în autovehiculele Ford cât și în autovehiculele aparținând grupului Ford. O mică parte din motoarele produse de Ford la Craiova, în general mai puțin de 0,5% din producția anuală, vor fi vândute ca piese de schimb. [60-80]% din motoare vor fi utilizate în alte uzine de asamblare Ford decât cea de la Craiova. Doar [20-40]% din motoare vor fi utilizate în uzina de asamblare de la Craiova. Doar [20-40]% din autovehiculele produse la Craiova vor avea un motor care, de asemenea, este produs de Ford la Craiova. [...]

#### Calendarul proiectelor de investiții ale Ford la Craiova

- (19) Proiectul de investiții pentru producția de autovehicule este programat să înceapă în 2008. Proiectul de investiții pentru producția de motoare va începe mai târziu, în 2009 [...]. Data prevăzută pentru finalizarea celor două proiecte și atingerea capacității maxime de producție este 2012. Calendarul este detaliat în tabelul de mai jos.

<b>Calendarul producției</b>				
	<b>Inceperea proiectului</b>	<b>Inceperea producției</b>	<b>Sfârșitul proiectului</b>	<b>Capacitatea maxima de producție</b>
Producția de autovehicule	2008	[...]	2012	2012
Producția de motoare	2009	[...]	2012	2012

- (20) În plus, ajutorul este acordat cu condiția ca beneficiarul să mențină investițiile în regiunea asistată pentru o perioadă de cel puțin cinci ani după finalizarea fiecăruia dintre cele două proiecte de investiții.

### 2.3. Temei legal

- (21) Ajutorul va fi acordat pe o bază ad-hoc, în conformitate cu prevederile Ordonanței de Urgență a Guvernului un act juridic cu putere de lege, transmisă Comisiei. Ordonanța de Urgență a Guvernului va fi adoptată după ce Comisia luat o decizie asupra măsurii de ajutor.

### 2.4. Costul proiectului

- (22) Proiectul presupune o investiție totală în valoare nominală de 675 milioane EUR, din care 600 de milioane EUR<sup>5</sup> sunt eligibili pentru ajutor regional. Proiectul privind autovehiculele presupune costuri eligibile de 435 de milioane EUR valoare nominală și de 381,8 milioane EUR valoare actualizată. Proiectul privind motoarele are costuri eligibile de 165 milioane EUR valoare nominală și 132,7 milioane EUR valoare actualizată. Tabelul de mai jos oferă o imagine a cheltuielilor de investiții eligibile pentru ambele proiecte .

<b>Costuri eligibile (în milioane EUR)</b>							
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Total</b>	<b>Total (actualizat)</b>
Proiectul privind autovehiculele	110	150	70	50	55	<b>435</b>	<b>381,8</b>
Proiectul privind motoarele	0	2	20	95	48	<b>165</b>	<b>132,7</b>
<b>TOTAL</b>	<b>110</b>	<b>152</b>	<b>90</b>	<b>145</b>	<b>103</b>	<b>600</b>	

- (23) Autoritățile române au confirmat că nici un ajutor nu va fi solicitat pentru instalațiile deja utilizate și nici un astfel de echipament nu este inclus în cheltuielile eligibile ale proiectului. Toate investițiile vor fi noi.
- (24) Autoritățile române au confirmat că nici una dintre investițiile notificate nu se referă la producerea de motoare și transmisii pentru General Motors. De asemenea, acestea au confirmat în mod explicit că nici unul dintre activele care fac obiectul contractului de vânzare-cumpărare încheiat între Ford și Autoritatea pentru Valorificarea Activelor Statului nu va fi inclus în costurile eligibile .

<sup>5</sup> Toate sumele din această decizie vor fi exprimate în EUR. De asemenea, plata ajutorului va fi fixată în euro. Pentru informare, rata de schimb la 19/12/2007 a fost 1 EUR=3,5355 RON .

- (25) Autoritățile române au arătat că printre costurile eligibile nu sunt incluse imobilizări necorporale .

## 2.5 Finanțarea investițiilor

- (26) Ford va finanța proiectele folosind lichiditățile și, probabil, contribuții în natură. Peste [60-80]% din investiții vor fi sub formă de contribuții financiare. În afară de ajutorul de dezvoltare regională prevăzut restul finanțării nu beneficiază de ajutor.
- (27) Ford nu are un plan clar privind contribuțiile în natură, dar ar dori să își mențină o marjă de flexibilitate pentru a recurge la aceasta, în cazul în care nevoile întreprinderii sau circumstanțele s-ar schimba (de exemplu, un nou echipament, comandat pentru o altă uzină, ar putea fi utilizat la Craiova). Dacă Ford aduce contribuții în natură într-o proporție redusă, aceasta ar trebui să cuprindă echipament nou, evaluat în condiții de transparență deplină (de piață) și nu ar trebui să beneficieze de ajutor de stat.

## 2.6. Plafonul ajutorului regional

- (28) Orașul Craiova este situat în județul Dolj, în regiunea Sud-Vest, care a fost desemnată zonă asistată în temeiul articolului 87 alineatul (3) litera (a) din Tratatul CE, având un plafon standard al intensității ajutorului regional pentru întreprinderile mari de 50% din echivalentul subvenției brute (ESB), conform Hărții ajutoarelor regionale pentru România<sup>6</sup>.

## 2.7. Valoarea ajutorului

- (29) Autoritățile române intenționează să acorde un ajutor nominal în valoare de 143 milioane de EUR . 94,45 milioane de EUR vor fi acordate pentru proiectul de fabricare de autovehicule și 48,55 milioane de EUR pentru proiectul de fabricare de motoare . Autoritățile române intenționează să plătească ajutorul pentru fiecare proiect în rate anuale din 2008 până în 2012, în funcție de îndeplinirea proiectelor conform calendarului de mai jos. Aceasta înseamnă un ajutor în valoare actualizată de 81,3 milioane EUR pentru proiectul privind autovehiculele și 38 de milioane EUR pentru proiectul privind motoarele. Ajutorul pentru investiții ar fi plătit sub forma unei subvenții directe.

<b>Valoarea nominală a ajutorului și valoarea actualizată a ajutorului (în milioane EUR)</b>							
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>Valoarea totală nominală</b>	<b>Total actualizat</b>
<b>Proiectul</b>	17,5	16,15	30,4	19,98	10,42	<b>94,45</b>	<b>81,3</b>

<sup>6</sup> Ajutor de stat nr. 2 /2007-Harta ajutoarelor regionale pentru România (2007-2013).

<b>privind autovehiculele</b>							
<b>Proiectul privind motoarele</b>	0	0	1,5	14,10	32,95	<b>48,55</b>	<b>38,0</b>

- (30) Autoritățile române au confirmat că ajutorul pentru proiect nu va fi cumulat cu ajutorul primit pentru aceleași costuri eligibile din alte surse locale, regionale, naționale sau comunitare.
- (31) În plus, înainte de începerea lucrărilor la proiect, beneficiarul a depus o cerere pentru ajutor și autoritățile române au răspuns în scris că, sub rezerva aprobării din partea Comisiei, va fi acordat un ajutor de stat până la intensitatea maxima admisă (scrisoarea de angajament cu caracter obligatoriu, semnată de Ministerul Economiei și Finanțelor și de Ministerul Muncii din România în data de 7 septembrie 2007).
- (32) Autoritățile române se angajează să suspende plata ajutorului regional notificat dacă beneficiarul nu a rambursat ajutorul declarat incompatibil prin Decizia Comisiei din 27 februarie 2008 privind cazul de ajutor de stat C46-07 (ex NN59/07). Suspendarea va fi menținută până când beneficiarul rambursează sau plătește într-un cont blocat valoarea totală a ajutorului incompatibil și dobânda de recuperare corespunzătoare.

## 2.8. Contribuția la dezvoltarea regională

- (33) Autoritățile române au arătat că Ford intenționează să păstreze toți angajații actuali din uzină care beneficiază de ajutor (3900) și să le păstreze locurile de muncă pe termen lung. În plus, proiectele preconizate vor necesita o creștere substanțială a angajărilor directe, la mai mult de 7000 de persoane, cu posibilitatea de a ajunge la 9000, pe termen lung.
- (34) În plus, se așteaptă ca numeroși furnizori direcți pentru producția de autovehicule și de motoare să investească în întreprinderi aflate în vecinătatea uzinei, astfel încât livrarea să se poată face la timp. Aceasta va duce la crearea altor locuri de muncă ce depind direct de cele două proiecte realizate de Ford.
- (35) Autoritățile române arată că investițiile în cele două proiecte vor implica, de asemenea, o contribuție economică directă prin oportunități de investiții, de vânzări și transfer de tehnologie de vârf pentru furnizorii români (inclusiv exporturi către uzinele Ford din Europa de Vest). Ford va stimula investițiile în regiune din partea unor furnizori de talie mondială, prin investiții inițiale (de tip “green field”), parteneriate și transfer de tehnologie pentru dezvoltarea unei importante baze de oferte locale. Standardul de calitate Ford este unul de referință printre producătorii mondiali de vârf de echipament original (Original



Equipment Manufactures-OEM) și aplicarea acestui standard va duce la îmbunătățirea calității la nivelul furnizorilor locali.

- (36) În plus, este de așteptat ca aceste proiecte să atragă numeroși alți investitori din industria de mașini și să contribuie la crearea de noi locuri de muncă și la dezvoltarea economică a regiunii. Cele două proiecte de investiții sunt considerate proiecte de referință, care oferă un semnal important altor investitori care analizează posibilitatea de a investi în România, și care, probabil, vor fi încurajați mai degrabă să își continue planurile de investiții decât să investească în altă parte. Infrastructura de transport va fi îmbunătățită și va susține dezvoltarea economică ulterioară.
- (37) Autoritățile române consideră că, folosind efectul multiplicator standard pentru industria auto, este probabil să fie create mai mult de 40 000 de locuri de muncă directe și indirecte, cu o contribuție economică pentru România estimată la peste 13 miliarde € până la sfârșitul anului 2012 și 50 miliarde € până la sfârșitul anului 2020.

## **2.9. Dispoziții generale**

- (38) Autoritățile române s-au angajat să transmită Comisiei:
- o copie a actelor relevante privind măsura de ajutor, în termen de două luni de la acordarea ajutorului;
  - un raport intermediar (care cuprinde informații referitoare la sumele de ajutor plătite, la execuția contractului de ajutor și la orice alte proiecte de investiții inițiate în aceeași unitate/uzină), la fiecare 5 ani, începând de la data aprobării ajutorului de către Comisie;
  - un raport final detaliat, pe baza graficului de plată notificat, în termen de șase luni de la plata ultimei tranșe a ajutorului.

## **3. EVALUAREA MĂSURII DE AJUTOR ȘI A COMPATIBILITĂȚII ACESTEIA**

### **3.1. Existența ajutorului**

- (39) Sprijinul financiar va fi acordat grupului Ford de către autoritățile române sub forma unei investiții directe, finanțate prin intermediul bugetului general al statului. Prin urmare, ajutorul poate fi considerat ca fiind acordat de statul membru și prin intermediul resurselor de stat în sensul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE.
- (40) Deoarece ajutorul este acordat unei singure întreprinderi – Ford – măsura este selectivă.
- (41) Sprijinul financiar acordat grupului Ford va degreva întreprinderea de costuri pe care în mod normal ar fi trebuit să le suporte și, prin urmare, întreprinderea beneficiază de un avantaj economic față de concurenții săi.

- (42) Sprijinul financiar din partea autorităților române va fi acordat pentru investiții care au drept rezultat fabricarea de motoare și autovehicule. Deoarece aceste produse fac obiectul schimburilor comerciale între statele membre, ajutorul acordat este susceptibil să afecteze schimburile comerciale între statele membre.
- (43) Favorizarea de către autoritățile române a grupului Ford și a producției sale presupune denaturarea sau amenințarea denaturării concurenței.
- (44) În consecință, Comisia considera că măsura notificată constituie ajutor de stat pentru Ford în înțelesul articolului 87 alineatul (1) din Tratatul CE.

### **3.2. Legalitatea și compatibilitatea măsurii de ajutor**

- (45) Autoritățile române au respectat obligațiile ce le revin în conformitate cu articolul 88 alineatul (3) din Tratatul CE, notificând măsura de ajutor planificată înainte de punerea în aplicare a acesteia.
- (46) Deoarece măsura se încadrează în categoria ajutoarelor regionale pentru investiții, Comisia a efectuat evaluarea pe baza Liniilor directoare privind ajutoarele de stat regionale (Linii directoare). Măsura a fost notificată sub forma unui ajutor ad-hoc care depășește plafoanele stabilite la punctele 64 și 68 din Liniile directoare. Prin urmare, Comisia a luat în calcul dispozițiile Liniilor directoare și, în special, dispozițiile secțiunii 4.3 referitoare la proiectele mari de investiții.
- (47) Întrucât ajutorul reprezintă o măsură ad-hoc, în conformitate cu nota de subsol 3 de la punctul 60 din Liniile directoare, din cauza impactului evident asupra schimburilor comerciale și concurenței, este nevoie de o justificare mai specifică a legăturii cu dezvoltarea regională.

### **3.3 Compatibilitatea cu dispozițiile generale ale Liniilor directoare**

- (48) Comisia a verificat dacă proiectele conțin investiții inițiale în înțelesul Liniilor directoare și nu sunt implicate investiții de înlocuire.
- (49) Pașii de bază pentru asamblarea unui autovehicul sunt, în ansamblu, similari pentru orice producător de autovehicule. Cu toate acestea, deși pașii de bază utilizați în producția noilor autovehicule Ford par a fi similari cu cei existenți în unitatea DWAR – presarea foilor metalice pentru realizarea partilor componente ale caroseriei, atelierul unde partile componente ale caroseriei sunt asamblate și sudate, vopsitoria, asamblarea automobilelor (montarea instalației electrice și a blocului motor, etc.), finisarea și testarea finală – autoritățile române argumentează că procesele actuale de producție aplicate în diferitele parti ale uzinei sau ale atelierelor de producție vor fi schimbate fundamental și vor fi extinse pe parcursul investiției vizate. Capacitatea de producție a autovehiculelor se va schimba de la un volum redus de asamblare al unor autovehicule tip

destinate pieței românești (care au circulat pe piața sub marca Daewoo, care în prezent nu mai există) la un volum ridicat, modern, de producție al uzinei prin intermediul a două linii de fabricație de automobile Ford (fiecare având o capacitate tehnică anuală de 150 000 de bucați), care sunt pe deplin integrate în operațiunile de producție ale grupului Ford în Europa.

- (50) Noua uzină de motoare va fi structurată folosindu-se un sistem modular și flexibil, spre deosebire de facilitățile de transfer speciale existente, specifice unui singur produs și neflexibile. Noua abordare modulară pentru motoarele Ford va permite, de asemenea, efectuarea de actualizări și schimbări ale produselor, fără a fi nevoie de o re tehnologizare completă. De asemenea, vor fi instalate linii noi pentru bloc-cilindru, cap de cilindru și vilbrochen. Pentru producerea celor trei componente – cheie, aceste linii vor utiliza noi centre de prelucrare CNC (Computer Numerical Controlled – cu comanda numerică) flexibile, rapide și cu tehnologie de vârf.
- (51) Astfel, Comisia este convinsă că se va realiza o schimbare fundamentală în procesul de producție a autovehiculelor și motoarelor.
- (52) Costurile eligibile în vederea obținerii ajutorului pentru investiții [a se vedea tabelul de la punctul (2.4) de mai sus] sunt definite respectându-se punctele 4.1 și 4.2 din Liniile directoare și regulile privind cumulul. Mai mult, Ford a depus cererea de obținere a ajutorului înainte de începerea lucrărilor la proiect și autoritățile române și-au dat acordul privind acordarea ajutorului de stat sub rezerva aprobării de către Comisie. De asemenea, Ford are obligația de a menține investiția în regiune pe o perioadă minimă de cinci ani după finalizarea fiecăruia dintre cele două proiecte. Beneficiarul oferă o contribuție financiară de cel puțin 25% din costurile eligibile într-o formă care nu trebuie să implice niciun sprijin public.
- (53) Prin urmare, Comisia consideră că ajutorul respectă criteriile generale de compatibilitate stabilite în Liniile directoare.

### **3.4. Compatibilitatea cu dispozițiile privind ajutoarele pentru proiecte mari de investiții**

#### **3.4.1. Proiect unic de investiții**

- (54) Punctul 60 din Liniile directoare dispune că, pentru a evita ca un proiect mare de investiții să fie divizat artificial în proiecte mai mici, în scopul eludării prevederilor Liniilor directoare, un astfel de proiect se consideră a fi un proiect unic de investiții atunci când investiția inițială este realizată într-o perioadă de trei ani și constă în active imobilizate combinate într-un mod indivizibil din punct de vedere economic. Nota de subsol 55 la acest punct aduce următoarele clarificări : *“Pentru a stabili dacă o investiție inițială este indivizibilă din punct de vedere economic, Comisia va tine*

*seama de legaturile tehnice, functionale si strategice si de proximitatea geografica imediata.[...]”.*

- (55) Statele membre ar putea fi tentate să notifice două proiecte separate, deoarece considerarea acestora ca două proiecte separate în loc de un proiect unic de investiții permite, în mod normal, obținerea unei intensități superioare a ajutorului datorită aplicării automate a mecanismului de reducere.
- (56) Autoritățile române au oferit mai multe argumente pentru a demonstra faptul că cele două proiecte, unul pentru producerea de autovehicule de pasageri și de autovehicule utilitare ușoare și celălalt pentru producerea de motoare, nu ar trebui considerate drept un proiect unic de investiții în conformitate cu punctul 60 din Liniile directoare. Autoritățile române susțin ca cele două proiecte sunt independente din punct de vedere tehnic și economic. Fabricarea de autovehicule și de motoare se va efectua utilizându-se echipamente tehnice diferite cu angajați diferiți cât și tehnologii diferite. Doar aproximativ [20-40]% dintre noile tipuri de motoare care vor fi produse la Craiova vor fi destinate, de fapt, autovehiculelor produse în acest loc. [60-80]% dintre noile motoare produse la Craiova vor fi exportate și [60-80]% dintre mașinile produse la Craiova vor fi echipate cu un motor produs în alta parte. Calendarul celor două proiecte este, de asemenea, diferit. Primul proiect se refera la investiția privind uzina de autovehicule în sine și acesta va începe de îndată ce Comisia va aproba ajutorul de stat. Proiectul privind producerea de motoare va începe la o dată ulterioară. Producerea de motoare a fost adăugată la planurile Ford pentru Craiova datorită punctajului suplimentar oferit în conformitate cu criteriile procedurii de licitație și stimulentele disponibile în cadrul ajutorului regional pentru investiții. Principalele argumente pentru amplasamentul noilor uzine de motoare sunt apropiate de regiunea în care exista un volum important al cererii, furnizori care practica preturi reduse și aprovizionarea cu materii prime. În cazul unei uzine de asamblare a autovehiculelor se aplica contrariul, costurile legate de distribuție fiind argumentul mai important din acest punct de vedere, decisiv pentru stabilirea amplasamentului unei uzine de asamblare (costul transportului unui autovehicul-produs finit este, în mod evident, mai mare decât în cazul unui motor mic). Uzinele de producție ale autovehiculelor și motoarelor de la Craiova vor fi independente din punct de vedere operațional. Singurele suprapuneri vor consta în activitățile care trebuie coordonate datorită amplasamentului comun, cum ar fi serviciile centrale, activitățile de primire și livrare. În afara acestor tipuri de activități, întregul control al producției, procesul administrativ asigurarea calității etc. și orice altă activitate zilnică sunt administrate separat de managementul operațiunilor privind producerea grupului propulsor (motor) sau de managementul operațiunilor privind producerea de autovehicule.
- (57) Pentru a realiza dacă cele două proiecte trebuie considerate separat sau drept un proiect unic de investiții, Comisia a luat în considerare, în primul rând, faptul că intervalul de trei ani între începerea celor două proiecte nu a fost depășit. Ambele proiecte se derulează aproape în paralel, deși

proiectul producerii de motoare începe mult mai târziu decât proiectul producerii de autovehicule. În al doilea rând, Comisia a evaluat dacă cele două proiecte sunt combinate într-un mod indivizibil din punct de vedere economic, în conformitate cu Liniile directoare.

- (58) Comisia considera că între producția de motoare și cea de autovehicule exista o legătură slabă din punct de vedere tehnic, deoarece prima necesita un echipament și tehnici fundamental diferite față de cea din urmă. De asemenea, Comisia considera că legătura funcțională este slabă deoarece [60-80]% din totalul motoarelor nu sunt folosite în amplasamentul de la Craiova. Practicile industriale confirmă faptul că fiecare familie de motoare se produce într-o singură uzină, posibil două și că, ulterior, motoarele sunt transportate la alte uzine de asamblare din lume<sup>7</sup>. În cele din urmă, Comisia consideră că legătura strategică dintre producția de motoare și cea de autovehicule este, de asemenea, slabă. Data de lansare a proiectului destinat producerii de motoare la Craiova se situează la cel mult doi ani distanță după data de lansare a proiectului destinat producerii de autovehicule. Planificarea producției de autovehicule și motoare este diferită, deoarece cele două produse au cicluri de viață complet diferite. Cerințele în schimbare ale clienților și creșterile preconizate ale vânzărilor reprezintă factori determinanți pentru o nouă uzină de motoare. Argumentele în ceea ce privește amplasamentul sunt diferite pentru cele două tipuri de uzină. Managementul este diferit, la fel ca în cadrul grupului Ford. Ford Europa are doi directori de producție, unul pentru operațiunile privind producerea de autovehicule și unul pentru operațiunile privind producerea grupului propulsor (motor), subordonați directorilor respectivi ai Ford Europa.
- (59) Cu toate că cele două proiecte se află într-o proximitate geografică imediată, Comisia consideră că nu există suficiente legături de natură tehnică, funcțională sau strategică pentru a considera cele două proiecte de la Craiova drept un proiect unic de investiții în conformitate cu punctul 60 din Liniile directoare.

#### 3.4.2. Intensitatea ajutorului [punctul 67 din Liniile directoare]

- (60) După cum s-a explicat anterior, Comisia consideră că cele două proiecte nu trebuie considerate drept un proiect unic de investiții.
- (61) De asemenea, Comisia consideră că, în acest caz, rata de referință relevantă pentru calcularea valorilor actualizate ale costurilor eligibile și ale cuantumurilor ajutoarelor este rata de referință a zonei euro, deoarece plata este stabilită în euro. La momentul notificării, rata de referință în zona euro era de 5,42% în acest caz.
- (62) Totalul cheltuielilor eligibile preconizate pentru proiectul de producere a autovehiculelor, la valoarea actualizată, este de 381,8 milioane EUR și de

---

<sup>7</sup> Un exemplu în acest sens este uzina de motoare Ford de la Dagenham, în regatul Unit, care este una dintre cele mai mari uzine de motoare diesel. Nu există o uzină de asamblare la Dagenham și toate motoarele sunt transportate către alte locații

132,7 milioane EUR pentru proiectul de producere a motoarelor. Aceasta conduce la o intensitate maximă permisă a ajutorului de 22,37% ESB (echivalent subvenție brută) pentru proiectul de producere a autovehiculelor și de 32,45% ESB pentru proiectul de producere a motoarelor.

- (63) Totalul cheltuielilor eligibile preconizate pentru proiectul de producere a autovehiculelor, la valoarea actualizată, este de 381,8 milioane EUR și cuantumul total al ajutorului preconizat la valoarea actualizată este de 81,3 milioane EUR. Prin urmare, ESB este de 21,28%.
- (64) Din moment ce intensitatea ajutorului pentru proiect (21,28% ESB) este inferioară intensității permise pentru proiectul de producere a autovehiculelor (22,37% ESB), intensitatea propusă a ajutorului pentru proiect este conformă cu Liniile directoare.
- (65) Autoritățile române au confirmat faptul că nu vor fi depășite nici suma maximă a ajutorului aprobată prin prezenta decizie privind proiectul de producere a autovehiculelor (81,3 milioane EUR la valoarea actualizată) și nici intensitatea maximă a ajutorului aprobată prin prezenta decizie (21,28% ESB).
- (66) Totalul cheltuielilor eligibile preconizate pentru proiectul de producere a motoarelor, la valoarea actualizată, este de 132,7 milioane EUR și cuantumul total al ajutorului preconizat la valoarea actualizată este de 38 milioane EUR. Prin urmare, ESB este de 28,65%.
- (67) Din moment ce intensitatea ajutorului pentru proiect (28,65% ESB) este inferioară comparativ cu intensitatea maximă admisă pentru proiectul de producere a motoarelor (32,45% ESB), intensitatea propusă a ajutorului pentru proiect este conformă cu Liniile directoare.
- (68) Autoritățile române au confirmat faptul că nu vor fi depășite nici suma maximă a ajutorului, aprobată prin prezenta decizie privind proiectul de producere a motoarelor (38 milioane de EUR la valoarea actualizată) și nici intensitatea maximă a ajutorului, aprobată prin prezenta decizie (28,65% ESB).

#### *3.4.3. Compatibilitatea cu dispozițiile de la punctul 68 literele (a) și (b) din Liniile directoare.*

- (69) Decizia Comisiei de a permite acordarea ajutorului regional pentru proiectele mari de investiții, care se încadrează la punctul 68 din Liniile directoare, depinde de puterea de piață a beneficiarului înainte și după investiție și de capacitatea creată prin investiție. Pentru a efectua testele relevante în conformitate cu punctul 68 literele (a) și (b) din Liniile directoare, Comisia va stabili, în primul rând, definițiile adecvate ale pieței geografice și a produsului.

### *Produsele vizate*

- (70) Producția preconizată a uzinelor care vor beneficia de ajutor este reprezentată de motoare și autovehicule. Autoritățile române se angajează ca, pe o perioadă de cinci ani după finalizarea proiectului de investiții, nici un al tip de produse în afara celor notificate în acest caz să nu fie produse în uzina care beneficiază de ajutor. Nu se preconizează producerea la Craiova a altor componente în afara noilor motoare mici. Nici un al tip de mașina sau autovehicul de pasageri nu poate fi produs în uzinele care beneficiază de ajutor.
- (71) Odată cu finalizarea investiției, ar fi nevoie de investiții suplimentare semnificative pentru producerea oricăror alte produse alternative sau actualizate. Noile capacități instalate pentru producerea de autovehicule sunt concepute în ideea de a fi „flexibile”, pentru a permite mai ușor și mai puțin costisitor schimbări sau actualizări ale produselor în viitor, ceea ce sporește competitivitatea uzinei în privința abilității de a se adapta la schimbările pieței; cu toate acestea, ar fi necesare în continuare investiții suplimentare substanțiale pentru orice schimbare a produselor, și mai mult pentru producerea unor modele dintr-un segment complet diferit, cum ar fi Mondeo sau Tranzit. Deși necesită un capital important, natura industriei auto este dinamică, presupunând, în general, produse ușor îmbunătățite anual, un nou design după 3 ani de la lansare și un autovehiculul complet nou după 7 ani, toate acestea prin investiții suplimentare. Prin urmare, după finalizarea proiectelor de investiție, autovehiculele-produs finit vor continua să evolueze ca răspuns la cererile clienților și ale concurenței.
- (72) Liniile de producție pentru motoare sunt dedicate și specifice noilor motoare mici. O producție suplimentară sau noi tipuri de motoare (de ex. un motor diesel nou sau un motor dintr-o familie diferită) ar necesita, de asemenea, investiții suplimentare sau diferite. Se vor efectua actualizări periodice, conform practicii uzuale, dar arhitectura de baza a motorului este preconizată a fi folosită în producție pentru cel puțin 20 de ani.
- (73) Codul pentru producerea de autovehicule și motoare în clasificarea Prodcom este 34.10 - Fabricarea autovehiculelor. Clasificarea subsecventa atât a motoarelor, cât și a autovehiculelor se bazează pe tipul de aprindere (aprinderea prin scânteie sau compresie) și pe capacitatea cilindrică a motorului. [...]
- (74) În conformitate cu punctul 69 din Liniile directoare, produsul vizat este, în mod normal, produsul care face obiectul proiectului de investiții, în acest caz motoarele și autovehiculele.
- (75) Cu toate acestea, atunci când proiectul vizează un produs intermediar și o parte importantă a producției vizate nu se vinde pe piață, produsul în cauză poate fi produs din aval. Ford s-a angajat să nu comercializeze cele 300,000 de motoare produse la Craiova în afara grupului Ford pe o perioadă de 5 ani după finalizarea proiectului de investiții. În acest caz, motoarele sunt produse intermediare, deoarece vor fi folosite, în principal, pentru producerea de

autovehicule în cadrul grupului Ford. Doar o mică parte a producției va fi comercializată pe piața de reparații auto, în general mult mai puțin de 0,5% din producția anuală de motoare pe piața de reparații auto. Prin urmare, autoritățile române confirmă faptul că, cel puțin în primii 5 ani de la data finalizării proiectelor, cel mult 1% din producția anuală de motoare produse în uzinele care beneficiază de ajutor va fi comercializată pe piața de reparații auto.

- (76) Întreaga producție de motoare din uzinele care beneficiază de ajutor, cu excepția motoarelor, destinate pieței de reparații auto, vor fi comercializate în cadrul grupului Ford în vederea producerii de automobile. Motoarele care urmează să fie produse la Craiova sunt preconizate a fi integrate în [0-20] modele diferite ale grupului Ford. Între [60] și [80]% din motoare vor fi asamblate în mașini aparținând segmentului B și între [20] și [40]% în mașini din segmentul C.

#### *Piața relevantă a produsului*

- (77) Prin urmare, în sensul prezentei decizii, Comisia consideră că produsele vizate sunt autovehicule.
- (78) Ford intenționează să fabrice două noi tipuri de autovehicule în amplasamentul de la Craiova: „*Integrated Style Van*” – stil autoutilitară integrată (ISV) și „*Multy-Activity Vehicle*” – autovehicul multifuncțional (B-MAV).
- (79) B-MAV este un autovehicul mic, multifuncțional, precum Opel Meriva sau Grand Modus produs de Renault. [...] Autoritățile române și Ford încadrează modelul B-MAV în categoria mașinilor din segmentul B, deoarece va fi fabricat folosindu-se platforma B. Aceștia considera, de asemenea, ca modelul B-MAV nu poate fi încadrat în categoria autovehiculelor multifuncționale, deoarece acestea din urmă sunt mașini mari, cu 7-8 locuri, de transport de persoane și sunt fabricate, de obicei, pe platforma proprie.
- (80) ISV este un termen generic folosit de autoritățile române și Ford pentru a descrie un autovehicul utilitar ușor, (LCV – Light Commercial Vehicle) care este fabricat special pentru transportul de bunuri (*Van*) sau pentru transportul mixt de persoane și marfa (*Kombi*). Modelul ISV este fabricat folosindu-se o platformă C, care a fost modificată substanțial pentru autovehiculele utilitare în vederea sporirii durabilității și a capacității de încărcare și transport. Exemple de autovehicule aparținând acestei categorii sunt: Renault Kangoo, Citroen Berlingo, Fiat Doblo, VW Caddy și Ford Tranzit Connect. În timp ce aceste autovehicule sunt destinate, în principal, transportului de bunuri, acestea sunt disponibile și în versiuni cu specificații superioare, pentru transportul de pasageri având ferestre și scaune în spate. Ford utilizează termenul de *space cars* (monovolum) pentru a le descrie. Într-o anumită măsură, se face un compromis în ceea ce privește confortul, în comparație cu o mașină de pasageri, din cauza modelului, conceput inițial ca autovehicul utilitar. Autoritățile române și Ford nu consideră aceste autovehicule ca



făcând parte din segmentul de mașini de pasageri, deoarece acestea sunt versiuni ale autovehiculelor utilitare ușoare. În cazul în care aceste monovolumuri ar fi clasificate în cadrul pieței mașinilor de pasageri, ar fi cel mai probabil considerate ca aparținând segmentului C din moment ce sunt fabricate pe o platforma C.

- (81) Prin urmare, Comisia trebuie să evalueze piețele relevante pentru B-MAV și ISV.
- (82) Comisia va trebui, de asemenea, să ia în calcul producția relevantă de motoare din aval, însemnând segmentele B și C de mașini [a se vedea punctul (76)].
- (83) Conform punctului 69 din Liniile directoare, piața relevantă a produsului cuprinde produsul în cauză și substituenții săi, considerați astfel de către consumator (din motive care țin de caracteristicile produsului, prețuri și scopul în care va fi folosit) sau de către producător (datorită flexibilității instalațiilor de producție).
- (84) Autoritățile române argumentează faptul că, în sensul prezentei decizii, piețele relevante sunt cele ale mașinilor de pasageri și ale LCV. Niciuna dintre cele două piețe nu ar trebui divizate suplimentar. O segmentare suplimentară este necesară doar în alte scopuri, inclusiv pentru a observa dezvoltarea produselor noi și a celor existente, precum și pentru a sprijini analizele privind consumatorii, tendințele și prețurile.
- (85) Pentru a decide în privința piețelor relevante ale produselor, Comisia trebuie să evalueze, mai întâi, dacă piața mașinilor pentru pasageri și cea a autovehiculelor utilitare ușoare<sup>8</sup> sunt două piețe diferite.
- (86) La prima vedere, se poate face o distincție între piața mașinilor pentru pasageri și piața autovehiculelor utilitare ușoare. Aceasta distincție s-a făcut și în cazurile de concentrare economică M.741 – Ford/Mazda<sup>9</sup> și M.1406 Hyundai/Kia<sup>10</sup>. Se presupune că autovehiculele pentru pasageri sunt destinate în general, transportului individual de pasageri pe drumurile publice și nu au ca principală destinație utilizarea comercială, spre deosebire de autovehiculele utilitare. Autovehiculele utilitare ușoare nu sunt destinate, în principal, transportului de persoane, acestora lipsindu-le confortul specific mașinilor, manevrabilitatea, viteza și flexibilitatea care caracterizează, de exemplu, autovehiculele multifuncționale.
- (87) Cu toate acestea, în cazul de concentrare economică Ford/Mazda se exprimă anumite rezerve deoarece, în anumite țări, modelul LCV nu este folosit doar

---

<sup>8</sup> O definiție a modelului LCV este oferită la articolul 81 alineatul (1) litera (p) din Regulamentul CE nr. 1400/2002 al Comisiei din 31 iulie 2002 privind aplicarea articolului 81 alineatul (3) din tratat categoriilor de acorduri verticale și practici concentrate în sectorul autovehiculelor: „« autovehicul utilitar ușor » înseamnă un autovehicul destinat transportului de bunuri sau pasageri cu o masă maximă de cel mult 3,5 tone. »

<sup>9</sup> Decizia din 24.5. 1996.

<sup>10</sup> Decizia din 17.3.1999.

în scopuri comerciale, ci și în scopuri private, ca model familial. Se pare că această tendință de a folosi LCV-urile atât în scop comercial, cât și ca model de pasageri/familial s-a dezvoltat de-a lungul timpului<sup>11</sup>. Cazul de față este un exemplu al acestei tendințe conform căreia modelul Ford ISV poate fi fabricat și livrat fie ca un veritabil autovehicul utilitar, fie, mai degrabă, ca o mașină de pasageri (*monovolum*), în funcție de cererea clienților. Din punct de vedere al aprovizionării, acest fapt sugerează că transferarea producției de la o mașină familială la un autovehicul cu o destinație mai comercială nu presupune timp sau costuri prohibitive. Demarcația dintre piața autovehiculelor utilitare ușoare și cea a mașinilor de pasageri nu (mai) pare atât de clară. Mai mult, autoritățile române și Ford indică faptul că definiția modelului LCV este de asemenea natură încât acest autovehicul poate fi utilizat pentru transportul de bunuri sau persoane (a se vedea definiția LCV din articolul I din Regulamentul nr. 1400/2002 al Comisiei)<sup>12</sup>.

- (88) În sensul prezentei decizii, Comisia va lăsa deschisă abordarea segmentelor autovehiculelor de pasageri și autovehiculelor utilitare ușoare ca piețe separate sau o piață unică.
- (89) În ceea ce privește segmentul autovehiculelor utilitare ușoare, autoritățile române au convingerea că acest segment nu mai trebuie să facă obiectul unei subclasificări suplimentare. Aceasta abordare este în conformitate cu deciziile anterioare privind concentrările economice. În plus, Global Insight (a se vedea în continuare) nu-și mai subsegmentează segmentul autovehiculelor derivate din autoutilitară, acesta fiind cel mai apropiat de segmentul LCV. Global Insight a indicat deja că Renault Kangoo, Citroen Berlingo etc. sunt incluse în acest segment, iar autoritățile române au confirmat că segmentul CDV (Car Derived Van), definit conform Global Insight, ar include și autovehiculele ISV produse de Ford. Prin urmare, Comisia nu va mai subdiviza segmentul LCV, definit de Global Insight ca segment CDV.
- (90) În ceea ce privește segmentul autovehiculelor de pasageri, Comisia va evalua posibilitatea subclasificării suplimentare a acestui segment.
- (91) Comisia subliniază faptul că, în cazul de față, codurile Prodcom menționate mai sus nu sunt relevante pentru o segmentare suplimentară întrucât, printre altele, există prea multe suprapuneri și, în general, clasificarea nu este folosită în industrie pentru a evalua piețele.
- (92) Decizia de fuziune în cazul nr. IV/M.416 – BMW/Rover din 14 martie 1994 folosește următoarea clasificare mai specializată a segmentului autovehiculelor de pasageri:

A: mini;  
B: mici;

---

<sup>11</sup> A se vedea, de asemenea, exprimarea mai nuanțată în cazul IV/M.2832 - GM/Daewoo motors – decizia din 22.7.2002.

<sup>12</sup> A se vedea nota de subsol 8.

C: medii;  
D: mari;  
E: de tip executive;  
F: de lux și  
G: vehicule multifuncționale/vehicule sport si utilitare.

- (93) Clasificarea a avut la bază segmentarea tradițională folosită de industrie, în general, la acea dată. Între segmentul superior și inferior al pieței autovehiculelor au existat, în special, anumite diferențe privind prețul, tehnologia sau cerințele tehnice.
- (94) Clasificarea de mai sus este folosită, de asemenea, în raportul bianual al Comisiei privind prețul autovehiculelor<sup>13</sup>. Autoritățile române și Ford au convenit ca aceasta subclasificare a segmentului de piață al autovehiculelor de pasageri s-ar apropia cel mai mult de ceea ce ar putea constitui un consens al diverșilor producători. Cu toate acestea, experții Ford au susținut că nu există o viziune sau o definiție comună a diferitelor segmente ale pieței autovehiculelor de pasageri.
- (95) Compania Ford însăși a notificat o segmentare, pe care aceasta o folosește în scopul comercializării autovehiculelor, ușor diferită dar pe care a propus-o și în cazul de concentrare economică N.741 – Ford/Mazda<sup>14</sup> și, ulterior, în cazul M.1998 – Ford/Landrover<sup>15</sup>. Diferența în raport cu segmentarea de mai sus consta în faptul că, în primul caz, segmentul G (MPV/SUV) a fost subclasificat, în continuare, în segmentele S – Coupe-uri sport, M – autovehicule multifuncționale și J – vehicule sport și utilitare (SUV-uri, inclusiv vehicule de teren), ulterior fiind adăugat și segmentul F (autovehicule de lux). Aceasta segmentare mai detaliată a fost folosită, de asemenea, și în cazul altor decizii de fuziune din sectorul auto<sup>16</sup>.
- (96) Comisia a subliniat, de asemenea, faptul că Global Insight, o companie importantă de consultanță în domeniul prognozelor economice, folosește următoarele 27 de segmente pentru prezentarea propriilor date din sectorul auto: Segmentarea se bazează, în special, pe dimensiune și preț.
- A: clasa utilitare/de oraș;
  - B: clasa supermini;
  - C1: clasa medie inferioară;
  - C2: clasa medie;
  - D1: clasa medie superioară;
  - D2: clasa executive;
  - E1: clasa mare și de lux;
  - E2: clasa de lux înalt;
  - F1: clasa de lux sport;

<sup>13</sup> A se vedea : [http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor\\_vehicles/prices/report.html](http://ec.europa.eu/comm/competition/sectors/motor_vehicles/prices/report.html)

<sup>14</sup> Decizia din 24.5.1996.

<sup>15</sup> Decizia din 29.6.2000.

<sup>16</sup> Cazul IV/M.1204-Daimler –Benz/Chrysler – decizia din 22.7.1998, Cazul IV/M 1326-Toyota/Daihatsu- decizia din 6.11.1998, Cazul IV/M 1406 –Hyundai/Kia- decizia din 17.3.1999, Cazul IV/M.1452 Ford/Volvo decizia din 23.3.1999, Cazul IV/M.2832 –GM/Daewoo motors –decizia din 22.7.2002.

F2: clasa ultra-lux;  
 MPV-B: clasa MPV subcompact;  
 MPV-C: clasa MPV compact;  
 MPV-D: clasa MPV standard;  
 MPV-E: clasa MPV lux;  
 SUV-A: clasa SUV mini;  
 SUV-B: clasa SUV subcompact;  
 SUV-C: clasa SUV compact;  
 SUV-D: clasa SUV standard;  
 SUV-E: clasa SUV de lux/standard;  
 PUP-B: clasa autovehiculelor derivate din pick-up;  
 PUP-C: clasa compact pick-up;  
 PUP-D: clasa pick-up standard;  
 CDV: clasa autovehiculelor derivate din autoutilitară;  
 MIC: clasa micro-utilităților;  
 MVAN: clasa autoutilităților de talie medie;  
 HVAN: clasa autoutilităților de tonaj mare;  
 N/K: necunoscut.

- (97) Comisia a luat în considerare o serie de alte clasificări, precum cele folosite de Asociația Europeană a Producătorilor (ACEA), Programul european de evaluare a vehiculelor noi (NCAP), Departamentul pentru energie al SUA, precum și cele folosite de alți producători importanți de autovehicule, disponibile pe pagina de internet a acestora.
- (98) Aceste clasificări variază deoarece sunt folosite în scopuri diferite (de exemplu, pentru teste de impact), din cauza diferențelor geografice (piața SUA este mai dominată de mașinile mari) și pentru că nu exista o clasificare unanim acceptată.
- (99) Pe baza informațiilor de mai sus, Comisia concluzionează că nu există o subclasificare unanim acceptată pentru segmentul autovehiculelor de pasageri. Comisia admite în deciziile sale privind concentrările economice faptul că, în ciuda segmentării tradiționale a pieței autovehiculelor pe baza unor criterii obiective precum dimensiunea motorului sau lungimea autoturismului, granițele dintre segmente sunt estompate de alți factori. Acești factori includ prețul, imaginea și numărul accesoriilor suplimentare. Prin urmare, până în prezent, în toate deciziile privind concentrările economice, în scopul analizei concurențiale, problema considerării segmentului autovehiculelor de pasageri ca o piață unică sau dacă ar trebui în continuare subclasificată, rămâne deschisă.
- (100) În plus, Comisia subliniază că există posibilitatea unei substituibilități din punct de vedere al cererii, la limitele marginale fiecăruia dintre tipurile de autovehicule de pasageri, de exemplu între autovehiculele din segmentul A și segmentul B sau între segmentele de lux. Aceasta a luat în continuare

posibilitatea existentei unui lanț al substituției<sup>17</sup> din punct de vedere al cererii în cadrul diferitelor segmente. Cu toate acestea, este dificil de argumentat substituibilitatea autovehiculelor la marginile extreme ale posibilelor segmentări, de exemplu, faptul că cele mai ieftine autovehicule de pasageri nu reprezintă substitute directe pentru autoturismele mai scumpe.

- (101) Când analizează oferta, Comisia remarcă faptul că producătorii pentru autovehicule de pasageri și chiar pentru LCV-uri sunt, de fapt, aceeași. Producătorii de autovehicule de pasageri sunt prezenți, în general, în multe dintre diferitele segmente. Producătorii pot trece de la producția unui tip de autovehicule de pasageri la un alt tip întrucât multe autovehicule sunt fabricate pe aceeași platformă. Segmentele autovehiculelor se suprapun. Nu se poate face o distincție clară între clienții anumitor tipuri de autovehicule de pasageri sau chiar ai LCV-urilor.
- (102) Pentru cazul prezent, Comisia va lăsa deschisă chestiunea definiției precise a pieței relevante a produsului și va lua în considerare orice alte definiții alternative posibile ale pieței (inclusiv cea mai mică segmentare pentru care există date disponibile).
- (103) Prin urmare, Comisia a luat în considerare disponibilitatea statisticilor acceptate pentru a oferi informații pertinente privind cotele de piață pentru fiecare din segmente. Având în vedere faptul că Global Insight permite o segmentare mai limitată a pieței și faptul că aceasta corespunde, în linii mari, segmentării mai extinse folosite de Comisie pentru raportul său privind sectorul autovehiculelor, cât și cu segmentarea mai largă propusă de Ford, Comisia va folosi segmentarea folosită de Global Insight pentru a oferi statistici privind piața autovehiculelor, considerând-o cel mai bun instrument posibil pentru segmentarea autovehiculelor.
- (104) Pentru a decide care sunt definițiile alternative posibile ale pieței, Comisia a luat în considerare descrierea autovehiculelor și cea a produselor din aval ale motoarelor fabricate de Ford în uzina de la Craiova. Cu toate că autoritățile române susțin că B-MAV-urile nu pot fi clasificate ca vehicule multifuncționale, întrucât acestea sunt vehicule de transport de persoane, cu 7-8 locuri, de dimensiuni mari, construite, de obicei, pe o platformă proprie, Comisia subliniază că datele furnizate de Global Insight cuprind, de asemenea, diferite categorii de MPV-uri, precum și autovehicule de dimensiuni mai mici, precum MPV-urile din segmentul B.
- (105) Prin urmare, în cazul de față, Comisia consideră segmentele MPV-B, B, C, segmentul vehiculelor multifuncționale (MPV), segmentul autoturismelor și segmentul autovehiculelor de pasageri derivate din autoutilitara (CDV), astfel cum sunt definite de Global Insight, ca fiind segmentări relevante și posibile ale pieței.

#### *Piața geografică relevantă*

---

<sup>17</sup> A se vedea alineatele 57-58 din Comunicarea Comisiei privind definirea pieței relevante în sensul dreptului comunitar în domeniul concurenței (JO C372, 9.12.1997, p.5).

- (106) Autoritățile române presupun că piața geografică relevantă, în sensul evaluării de la punctul 68 litera (a) din Liniile directoare, este reprezentată cel puțin de spațiul SEE, sau chiar de piața la nivel mondial, întrucât autovehiculele de pasageri vor fi exportate, de asemenea, și pe alte piețe, în afara UE.
- (107) În punctul 68 din Liniile directoare este menționat faptul ca piața geografică relevantă trebuie sa fie, în mod normal, SEE.
- (108) În sensul prezentei decizii privind ajutorul de stat, pentru a se aplica testul prevăzut la punctul 68 din Liniile directoare, Comisia va lua în considerare SEE sau piețele mondiale pentru produsele în cauza fabricate la uzina Ford de la Craiova.
- (109) Din punct de vedere al ofertei, producția din sectorul autovehiculelor este destinată cel puțin SEE, sau chiar pieței mondiale. Producătorii importanți de autovehicule, inclusiv Ford, sunt operatori mondiali. Aceștia au facilități de producție pe diferite continente și în diferite țări. Aceștia își distribuie produsele în mai multe părți ale lumii, tendința spre globalizare devenind din ce în ce mai puternică în ultimii ani. [...]
- (110) În plus, condițiile concurențiale s-au îmbunătățit considerabil în UE, în special în ceea ce privește barierele tehnice și sistemele de distribuție, cu toate că diferențele de preț și de impozitare rămân factori limitativi. Costurile de transport reduse și prezența tuturor producătorilor importanți, în aproape toate statele membre și în cele mai mari state ale lumii, reprezintă indicatori ai unei piețe la nivelul SEE sau chiar la nivel mondial.
- (111) Pe baza celor menționate mai sus și în sensul prezentei decizii privind ajutoarele de stat, Comisia consideră că piața geografică relevantă pentru produsele în cauză fabricate la uzina Ford de la Craiova este cel puțin la nivelul SEE, sau chiar la nivel mondial.

#### *Cotele de piață*

- (112) Pentru a examina dacă proiectul este compatibil cu punctul 68 litera (a) din Liniile directoare, Comisia trebuie să analizeze cota de piață a beneficiarului ajutorului de stat înainte și după efectuarea investiției și să verifice dacă aceasta depășește 25%.
- (113) Cota de piață a beneficiarului este evaluată la nivel de grup, pe piețele relevante ale produselor și piețele geografice relevante. Întrucât noul proiect de investiții al Ford a fost demarat în 2008, atingerea capacității maxime de producție fiind preconizată în 2012, Comisia va analiza cota de piață a Ford pe piața relevantă, astfel cum este descrisă mai sus, pentru anii 2007-2013.

- (114) Autoritățile române au oferit estimări pe baza datelor furnizate de Ford și Global Insight, un institut independent de prospectare a pieței.
- (115) Comisia a verificat aceste estimări având la bază informațiile furnizate de Global Insight. Pentru a evalua toate segmentările relevante posibile ale pieței în cazul de față, Comisia a luat în considerare segmentele MPV-B, B, C, segmentul vehiculelor multifuncționale (MPV), segmentul autovehiculelor de pasageri și segmentul autovehiculelor derivate din autoutilitară (CDV), astfel cum sunt definite de Global Insight. Pe aceasta baza, Comisia a calculat cotele de piață ale Ford, din punct de vedere al volumului, pentru anii 2007-2013, în toate segmentele posibile, atât la nivel SEE<sup>18</sup>, cât și la nivel mondial.
- (116) După cum au confirmat autoritățile române, datele transmise iau în considerare acordurile de marketing și afaceri relevante încheiate între Ford și alte întreprinderi privind producerea și vânzarea de autovehicule.

<b>Segmentul MPV-B sau MPV sub-compact</b>							
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Cota de piață a FORD în SEE	16,8%	15,4%	16,1%	15,8%	15,4%	14,8%	14,1%
Cota de piață a FORD la nivel mondial	10,9%	9,3%	9,9%	11,7%	11,7%	11,6%	11,3%
<b>Segmentul MPV</b>							
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Cota de piață a FORD în SEE	14,2%	14,1%	13,6%	13,3%	13,0%	12,2%	11,5%
Cota de piață a FORD la nivel mondial	6,8%	6,5%	6,5%	6,8%	6,9%	6,9%	6,5%
<b>Segmentul B</b>							
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Cota de piață a FORD în SEE	9,1%	8,6%	9,8%	9,7%	9,4%	8,8%	7,9%
Cota de piață a FORD la nivel mondial	7,0%	6,7%	7,1%	7,3%	7,0%	6,8%	6,5%
<b>Segmentul C</b>							
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Cota de piață a FORD în SEE	10,6%	10,6%	9,9%	9,5%	10,7%	10,6%	9,8%
Cota de piață a FORD la nivel mondial	7,7%	7,4%	6,9%	6,6%	6,9%	7,1%	6,6%
<b>Autovehicule de pasageri</b>							
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Cota de piață a FORD în SEE	10,2%	10,1%	10,2%	10,5%	10,5%	10,2%	9,5%

<sup>18</sup> SEE cuprinde toate cele 27 de state membre ale UE (cu excepția Maltei, Ciprului și Luxemburgului) și Norvegia.

		%					
Cota de piață a FORD la nivel mondial	7,3%	7,2%	7,1%	7,1%	6,8%	6,7%	6,5%
<b>Segmentul CDV</b>							
	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>
Cota de piață a FORD în SEE	10,1%	8,3%	7,6%	9,2%	10,5%	11,6%	11,8%
Cota de piață a FORD la nivel mondial	8,7%	7,5%	7,5%	8,7%	10,1%	10,6%	10,7%

- (117) Pe această bază, cea mai mare cotă de piață a Ford, având în vedere toate diferitele piețe relevante posibile, este de 16,8% (piața segmentului MPV-B în SEE). Astfel, toate cotele de piață se situează sub pragul de 25%.
- (118) Comisia nu a identificat cote de piață mai mari de 25% în niciuna din piețele alternative posibile relevante pentru prezenta decizie (inclusiv în cea mai mică segmentare pentru care există date disponibile).
- (119) Având în vedere motivele menționate mai sus, proiectul este conform cu dispozițiile punctului 68 litera (a) din Liniile directoare.

#### *Capacitatea de producție*

- (120) Comisia trebuie să examineze, de asemenea, dacă proiectul de investiții este conform cu punctul (68) litera (b) din Liniile directoare. Trebuie să verifice dacă, pentru produsul în cauză, capacitatea de producție creată de proiect este mai mică de 5% din dimensiunea pieței, utilizând datele referitoare la consumul aparent al produsului în cauză, cu excepția cazului în care rata medie anuală de creștere a consumului aparent din ultimii cinci ani depășește rata medie anuală de creștere a PIB-ului în Spațiul Economic European.
- (121) Astfel, Comisia ar trebui să evalueze, în primul rând, dacă piața este sub performanțele din SEE, pe baza ratei medii de creștere anuală a consumului aparent pentru produsul în cauză<sup>19</sup>.
- (122) Cele mai recente date disponibile (nu există estimări) sunt cele corespunzătoare perioadei 2001-2006. Datele sunt disponibile doar din punct de vedere al volumului. Datele notificate de autoritățile române au fost verificate de Comisie pe baza datelor furnizate de Global Insight.
- (123) Rata anuală compusă de creștere (CAGR-Compound Annual Growth Rate) în SEE între anii 2001-2006, în ceea ce privește consumul aparent pentru segmentele MPV-B, B, C, MPV, segmentul autovehiculelor de pasageri și

<sup>19</sup> Nota de subsol de la punctul 62 din Liniile directoare definește „consumul aparent pentru produsul în cauză” ca fiind „producția adunată cu importurile din care se scad exporturile”.



cel al autovehiculelor derivate din autoutilitară (CDV) este de 63,51%, 2,08%, 0,15%, 9,58%, -0,63% și 3,01%.

- (124) Prin urmare, se poate concluziona că CAGR a consumului aparent în SEE pentru perioada 2001-2006 pentru toate segmentele de piață posibile relevante depășește rata medie anuală de creștere a PIB-ului din Spațiul Economic European pentru perioada 2001-2006 (1,97%), cu excepția segmentului autovehiculelor pentru pasageri (-0,63%) și a segmentului C (0,15%).
- (125) Întrucât Comisia a considerat că segmentul autovehiculelor de pasageri și segmentul C nu cresc în raport cu PIB-ul SEE, a efectuat a doua parte a testului prevăzut la punctul (68) litera (b), verificând măsura în care capacitatea de producție creată de proiect este mai mare sau mai mică de 5% din dimensiunea segmentului relevant.
- (126) Autoritățile române au precizat că proiectul va crea o capacitate de producție de 300.000 de autovehicule, până în 2012 (anul capacității maxime de producție), dintre care 150.000 autovehicule B-MAV și 150.000 autovehicule ISV. Pentru a calcula creșterea capacității, Comisia nu va lua în calcul producția de autovehicule ISV, deoarece ISV este un autovehicul utilitar ușor și nu un autovehicul de pasageri. În 2006, vânzările totale de autovehicule de pasageri din Europa s-au ridicat la 14.052.906 unități (cifre furnizate de Global Insight). Prin urmare, fabricarea autovehiculelor B-MAV ar avea ca efect o creștere a capacității create de proiectul Ford la Craiova de 1,1% din totalul pieței de autovehicule de pasageri a SEE.
- (127) Aproximativ [20-40]% din producția de motoare de 300.000 de unități va fi integrată mașinilor din segmentul C. Deci, aproximativ 105.000 de motoare produse în fabricile Ford din Craiova pentru care se acorda ajutor de stat vor intra în producția din aval din cadrul segmentului C. În 2006, vânzările totale de autovehicule de pasageri din segmentul C, s-au ridicat la 5.578.841 unități (cifre furnizate de Global Insight). Producția motoarelor pentru autovehiculele din segmentul C ar avea ca efect, prin urmare, o creștere a capacității create de proiectul Ford la Craiova de 1,9% din totalul pieței de autovehicule de pasageri din segmentul C al SEE.
- (128) În concluzie, pentru toate segmentele de piață posibile relevante, rata anuală compusă de creștere (CAGR) a consumului aparent pentru ultimii cinci ani depășește rata medie anuală de creștere a PIB-ului din Spațiul Economic European sau capacitatea creată de proiect este mai mică decât 5% din dimensiunile pieței.
- (129) Prin urmare, Comisia concluzionează că proiectul de investiții al Ford este compatibil cu punctul 68 litera (b) din Liniile directoare.

## **Concluzie**

- (130) Măsura reprezintă un ajutor ad-hoc. Prin urmare, Comisia a analizat contribuția regională a măsurii de ajutor în detaliu (a se vedea secțiunea 2.8

de mai sus) si este convinsă că cele două proiecte realizate de Ford vor contribui în mod substanțial la dezvoltarea economică a unei regiuni defavorizate a UE.

- (131) Ajutorul notificat este conform cu Liniile directoare. Prin urmare, măsura de ajutor este compatibilă cu articolul 87 alineatul (3) (a) din Tratatul CE.

## **DECIZIE**

Comisia a hotărât, pe baza evaluării de mai sus, că ajutoarele regionale în favoarea Ford în valoare de 81,3 milioane Euro și 38 milioane Euro, cu intensitățile respective ale ajutorului de 21,28% și 28,65%, sunt compatibile cu Tratatul CE.

Autoritățile române se angajează să suspende plata ajutorului regional notificat dacă beneficiarul nu a rambursat ajutorul declarat incompatibil prin Decizia Comisiei din 27 februarie 2008, privind cazul de ajutor de stat C46/07 (ex NN 59/07). Suspendarea va fi menținută până când beneficiarul rambursează sau plătește într-un cont blocat valoarea totală a ajutorului incompatibil și dobânda de recuperare corespunzătoare.

Comisia reamintește autorităților române de angajamentul acestora de a transmite Comisiei o copie a actelor finale relevante privind măsura de ajutor, eventualele rapoarte intermediare, precum și un raport final privind măsura în cauza.

Dacă această scrisoare conține informații confidențiale care nu trebuie să fie dezvăluite unor părți terțe, vă rugăm să informați Comisia în termen de cincisprezece zile lucrătoare de la data comunicării. În cazul în care Comisia nu primește o cerere motivată înainte de acest termen, se consideră ca sunteți de acord ca textul integral al scrisorii să fie comunicat unor părți terțe și publicat în versiunea originală pe pagina de internet:  
[http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/index.htm](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/index.htm)

Cererea dumneavoastră trebuie trimisă prin scrisoare recomandată sau prin fax la:

Commission europeenne  
Direction generale de la concurrence  
Greffé des Aides d'Etat  
B-1049 Brussels  
Nr. Fax 32 2 296 12 42

Cu deosebit respect,

Pentru Comisie,  
Neelie KROES  
Membru al Comisiei