

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA**(2004. július 7.)****a Franciaország által az Alstom érdekében végrehajtott támogatási intézkedésekről***(az értesítés a C(2004) 2532. számú dokumentummal történt)***(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles)****(EGT vonatkozású szöveg)****(2005/418/EK)**

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre és különösen annak 88. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felhívták az érdekelteket, hogy a fenti cikkeknek ⁽¹⁾ megfelelően tegyék meg az észrevételeiket, és tekintettel ezen észrevételekre,

mivel:

(4) 2003. szeptember 4-én érkeztek meg Franciaország válszai a Bizottság levelére. 2003. szeptember 10-én Franciaország határidő-meghosszabbítást kért a Bizottság 2003. augusztus 28-án, a kapcsolódó intézkedésekre vonatkozóan feltett kérdéseinek megválaszolására. A Bizottság ezt a kérést a 2003. szeptember 15-i levelében visszautasította.

(5) 2003 szeptemberében több munkaértekezletet tartottak Franciaország és a Bizottság között, amelyek alkalmával Franciaország munkadokumentumokat adott át a Bizottságnak.

(6) A Bizottság a 2003. szeptember 17-i határozatával megindította a Szerződés 88. cikke (2) bekezdésében szereplő formális vizsgálati eljárást a közölt intézkedésekkel, valamint a kapcsolódó intézkedésekkel szemben.

I. ELJÁRÁS

(1) A 2003 nyarán megjelent újságcikkek nyomán a Bizottság felhívta Franciaországot, hogy adjon tájékoztatást az Areva állami nukleáris csoport által az Alstom csoport Transmission et Distribution (a továbbiakban T&D) ágazatának tett vételi ajánlatáról, valamint az Alstom csoport érdekében, annak nagy pénzügyi nehézségei idején hozott intézkedések összességéről.

(2) 2003. augusztus 8-i és 14-i levelében Franciaország értesítette a Bizottságot, hogy 2003. augusztus 2-án megállapodást kötött az Alstom csoporttal és 32 bankkal, hogy a fizetéseképtelenség határán lévő francia csoportnak olyan támogatási intézkedéseket biztosít, amelyek illeszkednek a vállalat megmentése és szerkezetátalakítása keretébe.

(3) 2003. augusztus 27-i levelében a Bizottság értesítette Franciaországot, hogy bizonyos tervezett támogatási intézkedések esetében felfüggesztésre felszólító eljárást szándékozik indítani. 2003. augusztus 28-i levelében a Bizottság kiegészítő tájékoztatást kért a kapcsolódó intézkedések azon sorozatáról, amelyeket nem tartalmazott a Franciaország által adott tájékoztatás.

(7) Ezen túlmenően a Bizottság megállapította, együtt állnak a feltételek arra, hogy felszólítsa Franciaországot, ne hajtja végre sem az Alstom csoport tőkéjében való részesedést célzó lépéseket, sem pedig alárendelt kölcsönök jegyzését. A Bizottság úgy határozott, hogy felhatalmazást ad a Bizottság versenyügyekkel megbízott tagjának, hogy a Bizottság elnökével egyetértésben legkésőbb 2003. szeptember 22-ig fogadja el, és közölje Franciaországgal bizonyos támogatások felfüggesztési rendelkezését, kivéve ha Franciaország nyilvánosan kötelezettséget vállal arra, hogy az állami támogatásokra alkalmazandó szabályoknak megfelelően megadott előzetes bizottsági hozzájárulás nélkül nem vesz részt olyan finanszírozásokban, amelyek feltételül és visszafordíthatatlanul magukban foglalják az Alstom csoport tőkéjében való részvételt.

(8) 2003. szeptember 19-én Franciaország a Bizottságnak küldött egy új, az Alstom, a hitelező bankok és az állam között még folyamatban lévő tárgyalásokra vonatkozó megállapodási tervezetet, amelynek a 2003. augusztus 2-i megállapodást kellett felváltania. A 2003. szeptember 22-i küldeményében a Bizottság tudomásul vette ezeket a tényeket és jelezte Franciaországnak, hogy mivel a Bizottság által 2003. szeptember 17-én támasztott feltételek teljesültek, már nem kell végrehajtani a felhatalmazásban meghatározott felfüggesztési rendelkezést.

⁽¹⁾ HL C 269., 2003.11.8., 2. és 15. o.

- (9) 2003. szeptember 26-án végleges megállapodás megkötését közölték a Bizottsággal. Jelezték, hogy a módosított tervezet részleteit utólag küldik el a Bizottságnak.
- (10) 2003. október 15-i határozatában a Bizottság kiterjesztette a Szerződés 88. cikke (2) bekezdésében szereplő formális vizsgálati eljárást a közölt új intézkedésekre ⁽²⁾ is.
- (11) A Bizottság 2003. szeptember 17-i és október 15-i határozatait az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ⁽³⁾ együttesen közölték. A Bizottság felhívta az érdekelteket, hogy tegyék meg az észrevételeiket a szóban forgó intézkedésekről.
- (12) 2003. október 31-i levelében a Bizottság kiegészítő felvilágosítás iránti kérést intézett Franciaországhoz. 2003. november 11-én a Bizottság levelet küldött Franciaországnak, amelyben felhívja a figyelmét bizonyos késedelmekre a Bizottság véleményformálásához szükséges iratok közlésében.
- (13) 2003. november 24-i és 25-i levelében Franciaország elküldte a Bizottságnak a T&D Alstom tevékenységének átruházására és a kapcsolódó intézkedésekre vonatkozó tájékoztatás első részletét.
- (14) Egy 2003. december 2-i emlékeztetőt követően a Bizottság 2003. december 5-én küldeményt kapott, amely a 2003. augusztus 8-i, 14-i és szeptember 26-i tájékoztatások kiegészítő információit, valamint a Bizottság 2003. október 31-i kiegészítő kérdéseire adott válaszokat tartalmazta.
- (15) 2003. december 3-i levelében a Bizottság arra kérte Franciaországot, hogy küldjön új adatokat a kapcsolódó intézkedésekre vonatkozóan.
- (16) 2003. december 3-a és 8-a között a Bizottság megkapta a 46 érintett harmadik fél által közölt véleményeket. Ezeket a véleményeket Franciaországnak címezték, magyarázatot várva a 2003. december 22-i, valamint a 2004. január 12-i és 16-i küldeményekkel.
- (17) 2003. december 24-i levelében Franciaország 20 munkanapos kiegészítő határidő engedélyezését kérte, hogy válaszolhasson a Bizottság 2003. december 3-i kiegészítő kérdéseire. A Bizottság 2004. január 13-i levelében elfogadta ezt a kérést.
- (18) 2004. január 12-i levelében a Bizottság arról tájékoztatta Franciaországot, hogy a független szakértő – amelyet az Alstom szerkezetátalakítási tervének vizsgálatában való részvételre szervezett pályázati felhíváson a Bizottság kiválasztott – a BearingPoint France SAS társaság.
- (19) 2004. január 22-i levelében Franciaország új, körülbelül egy hónapos határidő-halasztást kért, hogy válaszoljon az érintett harmadik felek megjegyzéseire. Ezt a halasztást a Bizottság 2004. január 27-i levelében elfogadta.
- (20) 2004. január 30-án a Bizottság kiegészítő tájékoztatás iránti kérelmet küldött Franciaországnak, különösen az Alstom T&D ágazata átruházásának terjedelmét illetően, amelyre a 2004. február 16-i levélben érkezett válasz.
- (21) 2004. február 11-én Franciaország válaszolt a Bizottság 2003. december 3-i, a kapcsolódó intézkedésekre vonatkozó levelére. Mivel e tájékoztatás részben nem volt teljes, ezért 2004. február 19-i levelében a Bizottság új adatokat kért Franciaországtól. 2004. március 9-i levelében Franciaország megadta a kért tájékoztatást.
- (22) 2004. március 10-i levelében a Bizottság emlékeztette Franciaországot arra, hogy még vár a harmadik felek véleményéhez fűzött megjegyzéseire vonatkozó válaszára, amelynek legkésőbb március 1-jei közlésére kötelezte magát. Franciaország válaszát – amelyhez az eredetileg felvázolt szerkezetátalakítási terv bizonyos kiigazításaira vonatkozó adatokat csatolt – 2004. március 15-én levélben küldték meg a Bizottsághoz.
- (23) 2004. áprilisa és májusa során több munkaértekezlet követte egymást Franciaország és a Bizottság között, amelyek célja a Franciaország által kezdetben javasolt pénzügyi konstrukció kiigazításának, valamint a támogatás jóváhagyásához szükséges kiegyenlítő intézkedéseknek a megvitatása volt. E tárgyalások végén Franciaország 2004. május 21-én és 26-án két levelet küldött a Bizottságnak, amelyekben Franciaország bizonyos számú kötelezettséget vállalt a szóban forgó intézkedésekre vonatkozóan, és közölte a eredetileg tervezett intézkedések kiigazításait. Franciaország 2004. június 7-i, 9-i, 10-i, 18-i és 25-i leveleiben póttájékoztatásokat küldött a Bizottságnak.

II. LEÍRÁS

1. Az Alstom csoport

- (24) Az Alstom francia jogú részvénytársaság, amelyet jegyeznek a párizsi, a londoni és a New York-i pénzügyi piacokon. A 2002/2003-es pénzügyi évben a csoport 21,4 milliárd eurós üzleti forgalmat bonyolított, a negatív működési eredménye 507 millió euro, a tiszta vesztesége pedig 1,38 milliárd euro volt. 2003. március 31-én az Alstom 70 országban 110 000 személyt alkalmazott, ebből 62 000-et Európában.

⁽²⁾ A Bizottság 2003. október 15-i határozata, amelyet 2003. október 15-i levelében közölt Franciaországgal.

⁽³⁾ Lásd az 1. számú lábjegyzetet.

- (25) A folyamatban lévő szerkezetátalakítás előtt az Alstom termékek és rendszerek tervezési, összeszerelési és karbantartási tevékenységét végezte négy területen: energia (a továbbiakban: Power ágazat), továbbítás és elosztás (a továbbiakban: T&D ágazat), vasúti szállítás (a továbbiakban: Transport ágazat) és a hajóépítés (a továbbiakban: Marine ágazat):
- 2002/2003-as pénzügyi év folyamán a Power ágazat 10,9 milliárd eurós üzleti forgalmat bonyolított és a világon 46 000 alkalmazottat foglalkoztatott,
 - a T&D ágazat – amely nagy részét 2003. szeptember 25-én eladták a francia Areva csoportnak – 2002/2003-ban az eladása előtt 3,6 milliárd eurós üzleti forgalmat bonyolított 28 000 alkalmazottal,
 - a 2002/2003-as pénzügyi évben, a Transport ágazat 5 milliárd eurós üzleti forgalmat bonyolított, és 28 500 alkalmazottat foglalkoztatott,
 - végül a Marine ágazat szintén a 2002/2003-as pénzügyi évben 1,5 milliárd eurós üzleti forgalmat bonyolított és 4 500 alkalmazottat foglalkoztatott.
- (26) A 2003/2004-es pénzügyi év folyamán az Alstom üzleti forgalma 16,7 milliárd euróval emelkedett, ami 10 %-os visszaesést jelentett a 2002/2003-as üzleti évhez képest, hasonló bázison. A mintegy 300 millió eurós pozitív működési eredmény ellenére (1,8 %-os működési haszon), az Alstom tiszta vesztesége elérte a 1,86 milliárd eurót, amelyből 655 milliót a szerkezetátalakítás költségei, 460 milliót a pénzügyi költségek tettek ki.
- (27) A működési eredmények ágazatonkénti alakulása az 1. táblázatban szerepel.

1. táblázat

A vállalat adatai

	(üzleti forgalom és működési eredmények millió euróban)			
	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004
Éves üzleti forgalom	24 550	23 453	21 351	16 688
Működési eredmény	1 151	941	(507)	300
ebből Power	448	572	(690)	178
T&D	275	226	227	136
Transport	266	101	(24)	64
Marine	80	47	24	(19)
Vállalat	(41)	(35)	(44)	(59)
Munkavállalók	143 014	118 995	109 671	78 811

2. Az Alstom nehézségei a szerkezetátalakítási terv előtt

- (28) Franciaország azt állítja, hogy az Alstom nehézségei több tényező felhalmozódásának következményei. Először is a csoport a 2001. szeptember 11-i eseményeket követő általános gazdasági pangást érezte meg. Franciaország egyébként emlékeztet arra, hogy bizonyos piacok liberalizációja (különösen az elektromosság, és kisebb mértékben a közlekedés piaca) a vállalat nehézségeinek kiegészítő tényezője volt.
- (29) A csoport megérezte annak a súlyos műszaki problémának a következményeit is, amely a svéd ABB csoporttól vásárolt GT24 és GT26 nagy teljesítményű gázturbinákat érintette. Az Alstom nehézségekbe ütközött az Egyesült Királyságba irányuló vonatadásokkal kapcsolatban is. Végül a vállalat 2001/2002-ben és 2002/2003-ban a tengeri körutazások hajórendeléseinek hiányát, és a *Renaissance Cruises* fizetéseképtelensége által okozott veszteségeket szenvedte meg.
- (30) 2003 tavaszától az Alstom csoport – miután jelezte a nehézségeit és a veszteségei összegét – mély bizalmi válságba került. A megrendelések szintje csökkent, mivel az ügyfelek nem voltak már biztosak abban, hogy a vállalat teljesíteni tudja a kötelezettségeit a következő években. A beszállítók szigorúbb fizetési feltételeket kötöttek ki és a pénzügyi intézmények úgy határoztak, hogy csökkentik az Alstom által jegyzett megrendelések biztosítékának az összegét.
- (31) Ezenkívül a 2001. szeptember 11-i események után több biztosítási társaság csökkentette a kockázatát az ügyfelek irányába, és szigorúbb feltételeket szabott az Alstom számára a biztosítékok megadásánál. Márpedig ahhoz, hogy a piacon aktív maradjon, az Alstom rá van utalva a hosszú távú szerződések végrehajtását garantáló biztosítékok elnyerésére. E garanciák nélkül az Alstom képtelen megfelelni az új megrendeléseknek.

3. A szerkezetátalakítási terv

Az ipari ágazatok átszervezése

(32) 2002 márciusában az Alstom tevékenysége fellendítésének első tervét („Restore value”) határozták el, de csak részben hajtották végre. 2003 májusában egy újabb tervet fogadtak el – majd 2004 januárjában módosítottak és megerősítettek –, amely magában foglalta a kezdeti terveket, de annál nagyszabásúbb volt. Ezt a második tervet úgy tekintették Franciaországban, mint azt a szerkezetátalakítási tervet, amelynek le kell fednie a 2002/2003-as és a 2005/2006-os pénzügyi év közötti időszakot. Három intézkedési csomagot határoz meg: átruházások, amelyek célja a csoport kulcstevékenységeinek újra középpontba helyezése; ipari átszervezés; pénzügyi szerkezetváltás.

Az átruházások

(33) A csoport kulcstevékenységeinek újra középpontba helyezésére vonatkozó első intézkedési csomagot illetően az Alstom átruházásokat hajtott végre, amelyek a csoport üzleti forgalmának 4,3 milliárd eurós csökkenését (2002/2003-hoz képest – 20 %), és a személyi állományának 30 000 fős (– 27 %) csökkenését okozták.

A következő átruházások történetek:

- Az Ipari turbina tevékenységeket 2003 áprilisában a Siemensnek adták el; ezek nettó 950 millió eurót hoztak. E tevékenységek 1,25 milliárd eurós üzleti forgalmat generáltak 2002/2003-ban (körülbelül 6 %-a az Alstom üzleti forgalmának), 6 000 főnyi munkavállalóra ⁽⁴⁾,
- a T&D tevékenységet – kivéve a Power Conversion szegmenst – az Arevának adták el 2003 szeptemberében, amely nettó 920 millió eurót hozott; az átruházott tevékenységek 3 milliárd eurós üzleti forgalmat generáltak 2002/2003-ban (körülbelül 14 %-a az Alstom üzleti forgalmának), 24 000 főnyi munkavállalóra ⁽⁵⁾,
- összesen 415 millió euróért ingatlanokat adtak el (összesen 267 millió euróért 2003 márciusa előtt, és 148 millió euróért 2003 márciusa és augusztusa között); más, kiegészítő eladásokról folytak még tárgyalások 2003 decemberében, mintegy 50 millió eurós összegben.

⁽⁴⁾ A Bizottság 2003. július 10-i, egy összefonódásnak a közös piaccal történő összeegyeztethetőségéről szóló határozatával (COMP/M.3148 Siemens/Alstom ügy – Gáz- és gőzturbinák) engedélyezett eladás, a 4064/89/EGK tanácsi rendelet (HL C 207., 2003.9.3., 25. o.) alapján.

⁽⁵⁾ A Bizottság 2003. december 19-i, egy összefonódásnak a közös piaccal történő összeegyeztethetőségéről szóló határozatával (COMP/M.3296, Areva/Alstom ügy – Továbbítás és elosztás) engedélyezett eladás, a 4069/89/EGK tanácsi rendelet (HL C 16., 2004.1.22., 34. o.) alapján. Ezen ügylet után az Areva felajánlotta, hogy megvásárolja az Alstom T&D indiai eszközeit is (amelyek nem tartoztak az előző ügyletbe), összesen 22,31 millió euróért.

(34) A második intézkedési csomag az Alstom kulcstevékenységeinek ipari átszervezését tartalmazza három ágazatban, amelyek összes üzleti forgalmát 16 milliárd euróra becslik 2005/2006-ban:

- a Power ágazat, ami magában foglalja a „Power Turbo-Systems” (gáz- és gőzturbinák) alágazatot, amelynek az üzleti forgalmát 3,6 milliárd euróra becsülik, a „Power Service” alágazatot, amelynek az üzleti forgalmát 3,1 milliárd euróra becsülik és a „Power Environment” (tűzelőberendezések és vízturbinák) alágazatot, amelynek az üzleti forgalmát 3,1 milliárd euróra becsülik,
- a Transport ágazat, amelynek az üzleti forgalmát 5,5 milliárd euróra becsülik,
- a Marine ágazat, amelynek az üzleti forgalmát 1 milliárd euróra becsülik.

A teljes üzleti forgalom magában foglalja a Power Conversion ágazatot is (0,5 milliárd eurós üzleti forgalom), a „Corporate” (Vállalat) részt (0,2 milliárd euro) és egy 1 milliárd eurós negatív korrekciót összevont szinten („vállalati tartalék”).

(35) Ezen ágazatok mindegyikében a szerkezetátalakítási erőfeszítések a következőképpen történnek:

- a Power Environnement és a Power Turbo-Systems alágazatok működési átszervezése, beleértve bizonyos telephelyek átméretezését vagy bezárását, amely fő célja az állomány csökkentése és a földrajzi elhelyezkedés ésszerűsítése,
- az Ipari gőzturbina tevékenységek (IST) (a Power Turbo-Systems alágazata) visszavonása és a La Courneuve francia telephely eladása,
- a Transport ágazat ipari átszervezése, beleértve bizonyos telephelyek átméretezését vagy bezárását, valamint az állomány csökkentését,
- a Marine ágazat tevékenységének csökkentése, a saint-maló-i hajógyárak 2003-ban elhatározott bezárása után. A saint-nazaire-i telephelyen előrehozott nyugdíjazások révén kell csökkenteni az állományt.

(36) A 2. táblázat ezen intézkedések következményeit foglalja össze minden tevékenységi szegmensben, az érintett három pénzügyi évre (2003–2006) vonatkozóan. A következő években az e szerkezetátalakításoktól várt megtakarításoknak évente [...] ⁽⁶⁾ millió euróval kell növekedniük.

⁽⁶⁾ E szöveg bizonyos részeit eltakarták, hogy ne fedjen fel titkos információkat; ezeket a részeket szögletes zárójelben lévő három pont jelzi. A határozat olvashatóságának a megtartása érdekében ezeket a részeket egy nem titkos változat helyettesíti, csillaggal jelölt megjegyzésben. Itt értsd „mintegy 500”.

2. táblázat

A tevékenységek átalakításának áttekintése három évre

	Állománycsökkenések (egységek)	Szerkezetátalakítási költség (millió euróban)	Várt megtakarítások (millió euróban)
Power Environnement	[...]	[...]	[...]
Power Turbo-Systems	[...]	[...]	[...]
Power Conversion	[...]	[...]	[...]
T&D		[...]	
Power Services + IST	[...]	[...]	[...]
Transport	[...]	[...]	[...]
Marine	[...]	[...]	[...]
Vállalat	[...]	[...]	[...]
Összesen	[...]	[...] (*)	[...]

(*) Értsd „mintegy 950”.

Pénzügyi szerkezetátalakítás

- (37) A harmadik intézkedési csomag a pénzügyi szerkezetátalakítás, amely tartalmazza az Alstom, az állam és a bankok beavatkozását is magában foglaló pénzügyi csomagot.
- (38) Az első tervet 2003. augusztus 2-án véglegesítették. Miután a Bizottság megkezdte a formális vizsgálati eljárást, Franciaország 2003. szeptember 26-án egy jelentősen módosított megállapodást közölt, amely már nem tartalmazott olyan intézkedéseket, amelyek magukban foglalják az államnak a Bizottság előzetes jóváhagyása nélkül – ahogyan azt az állami támogatásokról szóló közösségi szabályozás előírja – az Alstom csoport saját tőkéjében való feltétlen és visszafordíthatatlan részvételét. Ez az új megállapodás – melynek feltételei a következőkben szerepelnek – a 2003. augusztus 2-i megállapodás helyébe lépett.
- (39) A megállapodás mindenekelőtt magában foglal (1. intézkedés) egy állami kötelezettségvállalást az államnak fenntartott 300 millió eurós összegű határozott futamidejű részvényre váltható alárendelt kötvények (TSDDRA) kibocsátásának jegyzésére. Ezen értékpapíroknak 1 TSDDRA paritásuk van 1 részvényre, és 1,25 eurós áron jegyzik őket. 20 éves a futamidejük és a Bizottság határozatáig évi 2 %-os fix kamatozásúak. Ezek az értékpapírok alárendelt kötelezettségek, amelyek a többi alárendelt kötelezettséghez képest alacsonyabb besorolásúak, mint amilyenek a részvényre váltható kötvények (ORA), határozott futamidejű alárendelt kölcsönök (PSDD), és határozott futamidejű alárendelt kötvények (TSDD) (7).
- (40) Az átváltásra a következő feltételes záradék érvényes: „A társaság által kibocsátott és az állam által jegyzett TSDDRA-kat annak törzsrészvényeiben kell visszatéríteni TSDDRA-nként 1,25 eurós névértéken, azzal az egy feltétellel, hogy az Európai Bizottság határozatot hoz arról, hogy az Alstom által kibocsátott TSDDRA állami jegyzése, és azok értékpapírokból történő megtérítése a közös piaccal összeegyeztethető állami támogatás, vagy ha nem, akkor nem állami támogatás. Ez az értékpapírokból történő visszatérítés az államnak a Bizottság határozata kézhezvételét követő munkanapon automatikusan, és a törvény erejénél fogva következik be.”
- (41) Az állam kötelezettséget vállal arra, hogy sem a TSDDRA-kat, sem az azok átváltásából esetlegesen eredő értékpapírokat nem adja el a társaság teljes helyreállása előtt.
- (42) A bankok a maguk részéről visszavonhatatlanul kötelezettséget vállalnak arra, hogy jegyzik a 2003. november 18-i közgyűlésen jóváhagyott tőkeemelést, amely számukra 300 millió eurót tartott fenn, részvényenként 1,25 eurós kibocsátási áron.
- (43) A megállapodásban meghatározták egy rövid távú pénzforgalmi könnyítés engedélyezését is, összesen 1,5 milliárd euróra (2. intézkedés). Az állam közvetlenül vagy a Caisse des Dépôts et Consignations-on (CDC) keresztül kötelezettséget vállalt arra, hogy megújítja a 2004. február 8-a előtt történt utolsó kibocsátástól számított 12 hónapos lejáratú ideig 300 millió euróért jegyzett kereskedelmi papírokat, és további kereskedelmi papírokat jegyez 900 millió euróig. A pénzforgalmi könnyítésekért vállalt állami kötelezettségvállalás így 1,2 milliárd euróra növekedett.

(7) Lásd e tartozások leírását a (47), (48) és (49) preambulumbekendések alatt.

- (44) A kiegészítő 900 millió jegyzése, és az Alstom által történő visszatérítése megtörtént: 2003 decemberében a vállalat visszatérített 800 millió eurót a (39), (47) és (48) preambulumbekezdésben leírt hosszú távú finanszírozásoknak köszönhetően (TSDDRA, TSDD és PSDD), és 2004 januárjában 100 millió eurót térített vissza a T&D ágazat Arevának történő eladás jövedelméből.
- (45) A bankok a maguk részéről 300 millió euro értékig kereskedelmi papírokkal járulnak hozzá, és vállalják, hogy e hozzájárulást megújítják a 2004. február 8-a előtt történt utolsó kibocsátástól számított 12 hónapos lejáratú ideig.
- (46) A megállapodás rendelkezik (3. intézkedés) a bankok által kibocsátott 3,5 milliárd eurós konzorciális kötvényfedezett hitel, amelynek 65 %-ára – 2,275 milliárd euróra – az állam viszontgaranciát vállalt. Ennek a biztosítéki rendszernek a 3,5 millió eurós állomány kimerüléséig kell működnie. Az így fedezett kereskedelmi szerződések időtartama nem haladhatja meg a 7 évet. A viszontgaranciát a Banques Populaires csoporthoz tartozó Caisse Française de Développement Industriel (CFDI) révén hozták létre. Meg kell jegyezni, hogy az ezen intézkedésre való hivatkozásaiban Franciaország ezt a viszontgaranciát az állam által megadottnak tekinti.
- (47) A negyedik intézkedés egy határozott futamidejű alárendelt kölcsön (PSDD) öt évre, mintegy 1,5 milliárd euro összegben, amelyből 300 milliót az államnak kellene apportálnia, és 1,2 milliárdot a bankok jegyeznének (4. intézkedés). A 2003. december 5-i megjegyzéseiben Franciaország jelezte, hogy e kölcsönt végül a CFDI adta volna meg. Az állam arra korlátozódott, hogy biztosítsa a CFDI-nek a kölcsön összegét. A PSDD-t EURIBOR kamat + 450 bázispontban kell megadni, amelyből 300 bázispont minden érintett időszak végén fizetendő, és 150 bázispont tőkésített és fizetendő. Ez a kölcsön hátrasorolt tartozás, de magasabb besorolású, mint a TSDDRA, a TSDD és az ORA.
- (48) Franciaország visszavonhatatlanul elkötelezte magát, hogy az államnak fenntartott határozott futamidejű alárendelt kötvények (TSDD) kibocsátását jegyezze 200 millió euro értékben 15 éves időtartamra (5. intézkedés, korábbi 4a. intézkedés). Ezeket a TSDD-ket 500 bázisponttal emelt referencia-kamatlábbal fizetik meg, amelyből 350 bázispont évente fizetendő lejáratkor, és 150 bázispont tőkésített és *in fine* fizetendő. Ezek függnek az ORA-tól, a PSDD-től és/vagy a nem biztosított hitelezőktől.
- (49) A bankok garantálták a már megtett intervenciókon kívül eredetileg 1 milliárd euróban meghatározott részvényre váltható kötvények (ORA) kibocsátásának elhelyezését, elsőbbségi jegyzéssel a társaság jelenlegi részvényeseinek javára. Az ORA-k, amelyek összege végül 900 millió euróban lett megállapítva, a művelet kezdetétől számított 5 évvel részvénné átváltoztathatók. E kibocsátás feltételei a következők: egy 2004 végén tőkésített 2 %-os szelvény, 1 részvényért 1 ORA paritáson, 1,40 eurós jegyzési ár, és egy 10-20 %-os kibocsátási díj. Ezek hátrasorolt tartozások a PSDD-hez képest, de magasabb besorolásúak a TSDDRA-hoz és a TSDD-hez képest.
- (50) A 3. táblázat képet ad az Alstom támogatását célzó pénzügyi csomagban szereplő intézkedésekről, Franciaország 2003. szeptember 26-i közlése alapján, amely a 2003. augusztus 2-i megállapodást helyettesítette.

3. táblázat

A pénzügyi csomag 2003. szeptemberi változata

(összegek milliárd euróban)

Intézkedés	Bankok/befektetők	Állami kötelezettségvállalás (*)
Tőkeemelés I	0,30	–
TSDDRA (1. intézkedés)	–	0,30
Rövid távú likviditás (2. intézkedés)	0,30	1,20
Mintegy 3,5 milliárdos biztosítékok (3. intézkedés)	3,5	65 %-os viszontgarancia, ami 2,275
PSDD (4. intézkedés)	1,20	Garancia a CFDI javára 0,30-ról
TSDD (5. intézkedés)	–	0,20
ORA	0,90	–

(*) Franciaország által alkalmazott, és a 2003. augusztusi és szeptemberi, valamint a 2004. májusi megállapodások jegyzőkönyvében átvett terminológia.

- (51) 2004 májusában Franciaország értesítette a Bizottságot a fent leírt, a pénzügyi csomagban eszközölt módosításokról, amelyet az állam és a bankok által 2004 nyarán hajtott végre. Az új terv a meglévő intézkedések két módosítását, valamint egy új intézkedést tartalmaz.
- (52) Elsősorban a konzorciális kötvényhitel állami viszontgaranciája (3. intézkedés) szabadul fel és helyeződik át egy garanciamechanizmusba, amely fedezi az új, a bankok által kibocsátott, 8 milliárd eurós állományt jelentő konzorciális kötvényhitelt. Ez az új kötvényhitel a következő garanciamechanizmust tartalmazza: a veszteségeket elsősorban egy, a vállalat által elhelyezett 700 millió eurós készpénzbiztosíték fedezi. Másodsorban a veszteségeket egy 1,3 milliárd eurós garancia fedezi, amelyben egyenrangúan vesz részt az állam 1,25 milliárd, a bankok pedig 50 millió euró összegben. A 2 milliárd euró feletti veszteségek nem részesülnek garanciában, és teljes mértékben a biztosítékokat kibocsátó bankok viselik. E konzorciális kötvényhitelre vonatkozó biztosítékok kibocsátásának a futamideje a megnyitásától számított két év, 2004 nyarára meghatározva. Ezen időszak alatt egyrészt a termékeknek az Alstom általi legyártásából és szállításából eredő, a meglévő biztosítékok értékcsökkenése a konzorciális kötvényhitel állományában csökkenést fog eredményezni. Másrészt ugyanezen időszak alatt a kötvényhitelt más biztosítékok újra feltöltik a 8 milliárdos állomány felső határának keretéig. Ha a biztosítékok kibocsátás időszaka befejeződött, és a feltöltés tilos lesz, a keret állománya csökkenni fog a biztosítékok értékcsökkenésének a függvényében. Ezzel párhuzamosan a garanciák törlesztésre kerülnek úgy, hogy a konzorciális kötvényhitel mindig legalább 25 %-ával egyenlőek legyenek. Az 1,3 milliárd eurós másodlagos garancia törlesztése elsődleges, a 700 millió eurós elsődleges veszteségek törlesztése azután történik. Következésképpen az állam számára a felhívás veszélyének nullára kell csökkennie 2008 végétől/2009 elejétől, ellenében 2011 végével/2012 elejével a korábbi mechanizmusban, amikor az állami viszontgarancia nem élvezett törlesztési elsőbbséget. Meg kell említeni, hogy a 8 milliárd eurós állomány nem kizárólag új biztosítékok kibocsátását jelenti majd. Ugyanis a bankok által 2003 szeptembere után kibocsátott, így tehát a 65 %-os állami viszontgaranciában már nem részesülő – és bizonyos feltételekkel és korlátozottan a 2003 szeptembere előtt kibocsátott biztosítékok – összes kötvényhitel apportálható az új, 8 milliárd eurós konzorciális kötvényhitelbe, és így részesülhet a megfelelő garanciamechanizmusban.
- (53) Másodsorban Franciaország kötelezettséget vállal az Alstommal szembeni követeléseinek – amely a CFDI által birtokolt 300 millió eurós PSSD-ből (4. intézkedés), és 200 millió eurós TSDD-ből (5. intézkedés) áll – tőkévé konvertálására 2004 nyarán. A bankoknak is lehetőségük lesz az Alstommal szembeni követeléseik egy részének tőkévé konvertálására.
- (54) Mintegy 1-1,2 milliárd eurós kiegészítő tőkeemelést hajtanak végre 2004 nyarán (6. intézkedés). Az állam a tőkerészesedésével arányosan vesz majd részt benne – amely a TSDDRA-k átváltásából ered majd –, azaz egy 17-18,5 %-os arányban. Következésképpen az állam által jegyzett összeg 170 és 222 millió euró között lesz. Az egyenleget kihelyezik a piacra egy banki testület szilárd jegyzésével. Ez a tőkeemelés különösen arra szolgál, hogy megszerezzék az új konzorciális kötvényhitel elsődleges veszteségei fedezetének képzéséhez szükséges 700 millió eurót.
- (55) A 4. táblázat képet ad az e határozat tárgyát képező új terv intézkedéseiről.

4. táblázat

A pénzügyi csomag 2004. májusi változata

(összegek milliárd euróban)

Intézkedés	Bankok/befektetők	Állami kötelezettségvállalás
Tőkeemelés I	0,30	–
TSDDRA (1. intézkedés)	–	0,30
Rövid távú likviditás (2. intézkedés)	0,30	1,20
8 milliárd körüli biztosíték (3. intézkedés)	8	A másodlagos veszteségek biztosítéka, ami 1,25
Tőkévé konvertálандó PSSD (4. intézkedés)	1,20	0,30
Tőkévé konvertálандó TSDD (5. intézkedés)	–	0,20
ORA	0,90	–
Tőkeemelés II (6. intézkedés)	0,83/0,99	0,17/0,22

Pénzügyi kilátások

- (56) Franciaország úgy ítéli meg, hogy a szerkezetátalakítási terv lehetővé teszi az Alstom számára, hogy hosszú távon újra életképessé váljon. A becsléseket a pénzforgalmi terv

(Three Year Treasury Plan) W10-es változata tartalmazza. Ez a legutóbbi elérhető változat, amely 2003/2004-től 2005/2006-ig minden pénzügyi évre tartalmazza az előrejelzéseket. E terv legfontosabb mutatói az 5. táblázatban szerepelnek.

5. táblázat

Az Alstom hároméves refinanszírozási tervének kivonata – a 2003. szeptemberi W10 változat

(összegek millió euróban)

Pénzügyi év	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006
Megrendelések	19,123	[↘] (*)	[↗]	[↗]
Ipari turbinák	[...]	[...]	[...]	[...]
Power – Environment	[...]	[...]	[...]	[...]
Power – Turbo-Systems	[...]	[...]	[...]	[...]
Power – Services	[...]	[...]	[...]	[...]
T&D (beleértve a Power Conversion)	[...]	[...]	[...]	[...]
Transport	[...]	[...]	[...]	[...]
Marine	[...]	[...]	[...]	[...]
Vállalat és egyéb	[...]	[...]	[...]	[...]
Általános tartalék	[...]	[...]	[...]	[...]
Eladások	21,351	[↘]	[↘]	[↗]
Ipari turbinák	[...]	[...]	[...]	[...]
Power – Environment	[...]	[...]	[...]	[...]
Power – Turbo-Systems	[...]	[...]	[...]	[...]
Power – Services	[...]	[...]	[...]	[...]
T&D (beleértve a Power Conversion)	[...]	[...]	[...]	[...]
Transport	[...]	[...]	[...]	[...]
Marine	[...]	[...]	[...]	[...]
Vállalat és egyéb	[...]	[...]	[...]	[...]
Általános tartalék	[...]	[...]	[...]	[...]
Működési bevételek	(0,507)	[↗]	[↗]	[↗]
működési haszon	– 2,4 %			
EBIT	(1,062)	[↗]	[↗]	[↗]
Nettó pénzforgalom	(0,265)	[↘]	[↗]	[↘]
Teljes bruttó tartozás	6,688	[↘]	[↘]	[↘]
Gazdasági tartozás	4,918	[↘]	[↘]	[↘]
Saját tőke	0,847	[↗]	[↘]	[↗]
Tartozás/saját tőke	581 %	[↘]	[↗]	[↘]

(*) Titkos információk a tendencia jelzésével.

- (57) A 2004 májusára jelzett, a pénzügyi csomag változtatásai után Franciaország a pénzügyi előrejelzés új változatát közölte. E változat legfontosabb számai a 6. táblázatban szerepelnek. Két értéket jeleznek: az első arra az esetre vonatkozik, amikor a bankok a 2004 májusára bejelentett

pénzügyi csomag által meghatározott követelések legmagasabb összegét konvertálják (ami 700 millió euro), a második arra az esetre vonatkozik, amikor a bankok egyetlen követelésüket sem konvertálják. Az előrejelzések nem veszik figyelembe a vállalat által végrehajtandó eladásokat.

6. táblázat

Új előrejelzések, amelyek az új pénzügyi intézkedések hatásait mutatják

(összegek milliárd euróban)

Pénzügyi év	2004/2005	2005/2006	2006/2007
Teljes bruttó tartozás	[...]	[↘]	[↘]
Gazdasági tartozás	[...]	[↘]	[↘]
Saját tőke	[...]	[↘]	[↗]
Tartozások/saját tőke	[...]	[↘]	[↘]

4. Egyéb intézkedések

- (58) Az említett intézkedéseken kívül a 2003. augusztus 2-i megállapodás megemlíti egy olyan intézkedést, amelyről a Bizottság a sajtón keresztül már értesült, és amely tekintetében a 2003. július 10-i levelében felszólította Franciaországot, hogy adjon tájékoztatást (7. intézkedés, korábbi 5. intézkedés): a sajtó szerint az Areva nukleáris csoport feltehetően 1 milliárd eurónál magasabb vételi ajánlatot nyújtott be az Alstom T&D ágazatára. Franciaország állítása szerint a francia állam 2003. július 1-jei, az Areva igazgatótanácsának az Alstom említett ágazata vételi ajánlata megtételének javaslatáról szóló felügyelőtanácsi ülésen beleegyezését adta ⁽⁸⁾. Meg kell jegyezni, hogy ez az intézkedés kifejezetten szerepel a szerkezetátalakítási tervben, és a 2003. augusztus 2-i megállapodásban.

- (59) Egyébként a Bizottság tudomást szerzett nem közölt intézkedéssorozatokról is, amelyek tekintetében a 2003. augusztus 28-i és december 3-i levelében hívta fel Franciaországot tájékoztatás adására:

- 8. intézkedés (korábbi 6. intézkedés): egy panaszos szerint Franciaország biztosítékokat adott elektromos erőművek építéséhez (például Bahreinben és/vagy más országokban),
- 9. intézkedés (volt 7. intézkedés): a sajtó szerint a Gaz de France (GdF) köztulajdonban lévő vállalat szándéknyilatkozatot írt alá az Alstom egy vagy két folyékonygáz-szállító tartályhajójának a megvásárlására, amely előnyt jelentett volna ez utóbbinak; a szóban forgó szerződések teljes összege [...] millió euro (két folyékonygáz-szállító tartályhajó, [...] millió és [...] millió euróért),

- 10. intézkedés (volt 9. intézkedés): a sajtó szerint a Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) (Francia Nemzeti Vasúttársaság) tulajdonában lévő SeaFrance társaság, amely a Csatorna tengeri közlekedésével foglalkozik, car-ferryt (vonatkomp) rendelt az Alstomtól [...] millió eurós értékben, ami további előnyt jelent az Alstom számára.

III. AZ ELJÁRÁS VÁLASZTÁSÁNAK ALÁTÁMASZTÁSA

- (60) A formális vizsgálati eljárás azért indult, hogy ellenőrizze, hogy a 2003 nyarán a Bizottság tudomására hozott intézkedések a közös piaccal összeegyeztethető támogatások. Bár a szóban forgó intézkedések állami forrásból származnak, és lehetővé tették az Alstom számára, hogy aktív maradjon az érintett piacokon, a verseny torzításával, és a tagállamok közötti kereskedelem megsértésével fenyegetnek. Franciaország vitatja azok némelyikének (különösen az 1. intézkedés) támogatási jellegét. Egyébként Franciaországnak a 7. és 10. intézkedésre vonatkozóan adott tájékoztatása elégtelen volt, a többi intézkedést megmentési és szerkezetátalakítási támogatásokként értékelték. A támogatások összességében úgy tűntek, hogy nem felelnek meg a közösségi iránymutatások által a nehézségekkel küzdő vállalatok megmentésének és szerkezetátalakításának állami támogatásaira meghatározott követelményeknek ⁽⁹⁾ (a továbbiakban: iránymutatások), különösen a Franciaország által megmentési támogatásnak minősített intézkedések, amennyiben a szerkezetátalakítási tervet már végrehajtották.
- (61) Ezután Franciaország módosította a kezdeti támogatásokat, miután új megállapodást kötött a bankokkal. Ezeket az intézkedéseket 2003. szeptember 26-án közölték a Bizottsággal. Ilyen körülmények között terjesztették ki a formális vizsgálati eljárást úgy, hogy az az új intézkedésekre is vonatkozzon, amelyek részben a 2003. augusztusi megállapodás intézkedései helyébe léptek, és megemelték annak összegét.

(8) [...]

(9) HL C 288., 1999.10.9., 2. o.

- (62) A 2004 májusában létrehozott pénzügyi csomag után a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ebben az ügyben nem szükséges és nem célszerű a formális vizsgálati eljárás második kiterjesztése. Tulajdonképpen elsősorban azt állapították meg, hogy a módosítások nem eredményezték a támogatások teljes összegének növekedését, hanem éppen ellenkezőleg, csökkentették azt. A konzorciális kötvényhitel (3. intézkedés) állami garanciája, amely a korábbi állami viszontgarancia helyébe lépett, az állami kötelezettséget 1 milliárd euróval csökkentette. Sőt, a létrehozott garancia-mechanizmus már előírja, hogy a veszteségek fedezése elsőbbségi módon történjen, a vállalat által rendelkezésre bocsátott 700 millió eurós fedezet révén, az állam csak másodlagos garanciája keretében. Akármilyen is a veszteségek színvonala, az állam által fedezett összeg alacsonyabb marad, mint az előző tervben. Így a VI. C. részben kifejtettek szerint a biztosítékokat úgy kell tekinteni, mint olyan állami támogatás, amely azok összegének 100 %-áig is elmehet. Ilyen körülmények között a garancia keretén belül az állami támogatás meghosszabbítása több mint kiegyenlített a támogatás tényleges és jelentős csökkenéséből kifolyólag, az új mechanizmus bevezetése miatt. Sőt, az állami tartozás tőkévé alakítása (4. és 5. intézkedés), mivel az a szóban forgó módosításoktól függ, nem tartalmazza az abba belefoglalt támogatás összegének a növekedését. Tulajdonképpen ebben az esetben a kölcsönöket azok megadásától úgy tekintik – a VI. C. részben kifejtésre kerülők szerint –, mint az érintett összeg 100 %-os támogatásának képviselőjét. Végül az új tőkeemelésben (6. intézkedés) való állami részesedés kevésbé lesz fontos a magánrészesedés növekedésének a szempontjából. Az az állam által jegyzett tőke arányában történik, és ugyanolyan feltételekkel, mint a többi résztvevő számára. Sőt, az állam teljes kötelezettsége, a tőkeemelésben való részvétele bőven ki lesz egyenlítve a konzorciális kötvényhitelek csökkentett garanciája révén.
- (63) Azt is megállapították, hogy az új pénzügyi csomag 2004. májusi módosításai jelentős növekedést tartalmaznak a szerkezetátalakításhoz való hozzájárulás magánrészesedése tekintetében, és ennek következtében jelentős javulást az Alstom pénzügyi helyzetében. Valójában az állami garanciának a konzorciális kötvényhitel keretében történő módosítása magában foglalja, hogy a bankok ezentúl 6 milliárd eurós kötelezettséget vállalnak. Ezenkívül az új tőkeemelés több mint 80 %-ára a bankok vállalnak garanciát. Végül jelezni kell, hogy a vállalat saját, nagyon jelentős hozzájárulása finanszírozza készpénzben a 700 millió eurós fedezetet, amely elsődleges garancia az új konzorciális kötvényhitelre.
- (64) Végül meg kell jegyezni, hogy a pénzügyi csomag módosításait Franciaországnak a (96)–(103) preambulum-bekezdésben leírt kötelezettségvállalásai kísérik, amelyek egyrészt az állami beavatkozás korlátozásával kiegyenlítik a támogatások miatt esetleg bekövetkező versenytorzulásokat, másrészt biztosítják a vállalat hosszú távú életképességét.
- (65) Ilyen körülmények között a Bizottság úgy értékeli, hogy a 2004. májusi kiigazítások csökkentik az állami beavatkozást és növelik a magánpartnerek hozzájárulásait, így korlátozva az intézkedésekből eredő versenytorzulást, döntő módon hozzájárulva a vállalat hosszú távú életképességéhez. Ezek a kiigazítások nem súlyosbíthatják hát a Bizottságnak a támogatás összeegyeztethetőségére vonatkozó kétségeit, és nem vethetnek fel újabb kétségeket, különösen bizonyos intézkedésekkel kapcsolatban. Ellenkezőleg, ezek a kiigazítások hozzájárulnak ahhoz, hogy eloszlásnak néhány kételyt, amelyek a formális vizsgálati eljárás megindítása és kiterjesztése során merültek fel. Végül az eljárás újbóli kiterjesztése – amely jogilag nem szükséges – nem lenne célszerű azon késelelmek miatt, amelyeket az elkerülhetetlenül okozna a szerkezetátalakítási terv végrehajtása szempontjából nagy jelentőségű végleges határozat elfogadásában.
- #### IV. HARMADIK FELEK ÉSZREVÉTELEI
- (66) Az eljárás megindításának, illetőleg kiterjesztésének 2003. szeptember 17-i, illetőleg október 15-i nyilvánosságra hozatalát követően a Bizottság az előírt határidőn belül számos megjegyzést kapott harmadik felektől, ügyfelektől, beszállítóktól, alvállalkozóktól, versenytársaktól, és az Alstom munkavállalóinak képviselőitől (20 megjegyzés az elektromos ágazatra, 19 a vasúti közlekedési ágazatra és 5 a két ágazat munkavállalói szervezeteitől).
- (67) Az ügyfelek, beszállítók, alvállalkozók és a munkavállalók képviselőinek nagy része heves aggodalmát fejezte ki az Alstom fennmaradásával kapcsolatban. A megjegyzések némelyike jelzi, hogy egy esetleges eltűnés valódi veszteség lenne az európai gazdaság térképén. Különösen a vállalat technológiai teljesítményére hívják fel a figyelmet, és annak a kutatásban és a fejlesztésben való részvételére. Sok megjegyzés utal arra is, hogy az Alstom eltűnése káros következményekkel járna az érintett piacokra nézve, amelyek már most is erősen koncentráltak. Az Alstom eltűnése növelné ezt a koncentrációt és a kínálat csökkenéséhez vezetne. Számos ügyfél kifejezte aggodalmát az ellátásuk megszakítása miatt. Attól is tartanak, hogy a csúcsmínőségű anyagaikat és a vevőszolgálati hálózatot nem lehetne jó feltételekkel fenntartani. Végül a munkavállalók és az alvállalkozók különböző képviselői azon káros társadalmi következményeket hangsúlyozzák, amelyeket a vállalat eltűnése a közvetett és közvetlen foglalkoztatás területén okozna.
- (68) A tengeri ágazat helyzete a nantes-i és a saint-nazaire-i polgármester hozzászólását váltotta ki, akik heves aggodalmukat fejezték ki az eljárás társadalmi következményeivel kapcsolatban.

(69) Az Alstom fő versenytársainak észrevételei a (69)–(75) preambulumbekzdésben kerülnek részletesen kifejtésre.

(70) A Siemens szerint az Alstom nehézségei elsősorban azon súlyos műszaki problémák következményei, amelyek a nagy teljesítményű GT24/GT26 gázturbinákkal történtek. Ezek a nehézségek a „cash flow modeste”-hez is kötődnek, amelyet az Alstom tevékenységeinek összessége generált a következő elemekből adódóan:

- a) számos vásárlás elégtelen integrációja;
- b) túl erős árverseny, amelynek célja a kapacitások, és a kapott előlegek révén a pénzvagyron jobb kihasználása;
- c) nem megfelelő projekt- és kockázatkezelési képesség.

(71) A Siemens következképpen úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási terv nem teszi majd lehetővé az Alstom számára, hogy visszaállítsa a hosszú távú életképességét. Ez a harmadik fél úgy értékeli, hogy a csoport képtelen lesz szembenézni GT24/GT26 turbinák műszaki hibájával, és úgy véli, hogy az Alstom hányada túl szűk a vasúti berendezések megrendelése területén; ezenkívül megjegyzi, hogy a hajóépítés piacán is kedvezőtlenek az előrejelzések. Attól is tart, különösen a Power piacokon – amelyeket szerinte a gyenge kereslet és a kapacitástöbblet jellemez –, hogy a szerkezetátalakítási terv nem lenne elegendő ahhoz, hogy lehetővé tegye az Alstom számára a tevékenységei folytatását.

(72) Összefoglalóan a Siemens arra hivatkozik, hogy azok a piacok, ahol az Alstom aktív, eléggé versengő piacok (részben a rendszeres pályázati felhívási gyakorlatnak köszönhetően), és hogy az Alstom eltűnése nem változtatna ezen a helyzeten. Másodlagosan arra hívja fel a figyelmet, hogy a szerkezetátalakítási terv Bizottság által történő esetleges jóváhagyását az Alstom strukturálisan veszteséges tevékenységeinek megszüntetésétől, valamint a kiegészítő eszközök és a leányvállalatok eladásától kellene függővé tenni.

(73) Egy másik versenytárs – amely nem kívánta felfedni a kilétét – lényegében az állami viszontgarancia miatt aggódik, amely a konzorciális kötvényhitel 65 %-át fedezi, 3,5 milliárd euróval. Ez a viszontgarancia szerinte súlyos torzulásokat okozhat a versenyben. Kijelenti, hogy a biztosítékadási gyakorlat az Alstom aktív piacain megkötött hosszú távú szerződések jellemzője. Márpedig az állam által megadott garancia lehetővé teszi az Alstom számára, hogy különösen magas összegű biztosítékokhoz férjen hozzá, ami aránytalan előnyhöz juttatja őt. Következésképpen e harmadik fél aggodalma kettős: először is az Alstom – aki így a versenytársainál sokkal magasabb garanciákban

részesülhet – a biztosíték ajánlatok 2002 óta tartó általános csökkenése miatt a legtöbb szerződés pályázója lehet; másrészről az Alstom a garancia elnyeréséhez csökkentett költségeket élvezhet, ami lényeges körülmény, figyelembe véve az ágazat gyenge haszonkulcsait. Ez a versenytárs a Siemenshez hasonlóan úgy véli, hogy a vasúti közlekedési ágazat többletkapacitással küzd. E témakörben olyan intézkedéseket javasol, amelyek lehetővé teszik harmadik felek számára, hogy hozzáférjenek a nagysebességű vasútra (TGV) és/vagy a jelzőberendezésekre vonatkozó szellemi alkotások jogához.

(74) A General Electrics (GE) tájékoztatást adott azon piacokról, ahol az Alstom versenytársa, anélkül hogy közvetlenül megjegyzéseket fűzött volna a szerkezetátalakítási tervhez.

(75) Végül egy másik versenytárs vitatja a T&D ágazat Arevának történő eladásának körülményeit. Különösen az Arevának ezen új piacra történő belépésétől tart. Ez a versenytárs úgy értékeli, hogy a szóban forgó eladás nem felelt meg a kereskedelmi gyakorlatnak. Szerinte az Alstom csökkenthette volna az árat az Arevának történő eladásakor, a Franciaország által megadott támogatásoknak köszönhetően.

V. FRANCIAORSZÁG MEGJEGYZÉSEI

(76) A formális vizsgálati eljárás megnyitására és kiterjesztésére adott válaszában Franciaország tájékoztatást adott azon kilenc intézkedésről, amelyek kapcsán a Bizottság az eljárást megindító határozatában kétségét fejezte ki a közös piaccal való összeegyeztethetőségük miatt. E tájékoztatások összefoglalása az alábbiakban következik.

(77) Ami az 1., 2., 3. és 4. intézkedést illeti, Franciaország arra hívja fel a figyelmet, hogy az állami beavatkozás szükséges az Alstom csődjének elkerülésére, és hosszú távú életképessége biztosítására. E megállapítás alátámasztására Franciaország kiegészítő információkat adott az Alstom beavatkozás előtti helyzetéről, annak szerkezetátalakítási tervéről, valamint a vállalat, a hitelezők, a részvényesek és Franciaország által tett intézkedésekről. Ezen információk e határozat II. részében szerepelnek, különösen a szerkezetátalakításról szóló adatokat illetően.

(78) A formális vizsgálati eljárás megnyitására és kiterjesztésére adott válaszában Franciaország a vállalatnak nyújtott támogatások számítását is elvégezte, valamint azok jellegének értékelését. Meg kell jegyezni, hogy ezek a számítások nem vonatkoznak a 2004 májusában módosított intézkedésekre, hanem a 2003 augusztusában és szeptemberében végrehajtott vagy tervezett intézkedésekre.

- (79) Franciaország úgy értékeli, hogy az 1. intézkedés TSDDRA-i a 300 millió eurós névértékükkel szerkezetátalakítási támogatások. Az állam által nyújtott (2. intézkedés) 1,2 milliárd eurós készpénzt illetően Franciaország azt állítja, hogy a 300 millió eurót eredetileg megmentési célú támogatásnak adták meg. Mivel a visszafizetés esedékessége hosszabb, ezt az összeget is szerkezetátalakítási támogatásnak kell tekinteni. Viszont a 9 millió eurót – amelyre a 2003. szeptemberi megállapodást követően a 2. intézkedést növelték – teljes egészében megmentési célú támogatásnak kell tekinteni. Ezt a 9 millió eurót 2003 decembere és 2004 januárja között visszafizették Franciaországnak. Olyan, likviditás formájában nyújtott támogatásról volt szó, amely célja az Alstom tevékenysége azonnali megszakításának megakadályozása volt, és amelyet az iránymutatásokban meghatározottak szerint a folyósítását követő hat hónapon belül visszafizettek.
- (80) Franciaország számításokat végzett a korábbi 3,5 milliárd eurós konzorciális kötvényhitel viszontgaranciájával kapcsolatban, úgy becsülve, hogy a támogatás az állami kötelezettségvállalás legnagyobb összegének és a viszontgarancia mozgósítása „valós” kockázatának szorzata, levonva abból az Alstom által fizetett költségeket. A mobilizáció valós kockázata két tényezőtől származhat: annak kockázata, hogy az Alstom nem képes betartani a szerződéseit (végrehajtási kockázat), és annak kockázata, hogy nem képes visszafizetni ezt a garanciát (visszafizetési kockázat). Franciaországnak egy 0 és 43 millió euro közötti összeg jött ki. Egyébként Franciaország azt állítja, hogy a viszontgaranciának megfelelő támogatást megmentési célú támogatásnak kell tekinteni a biztosítékok kibocsátásának teljes időszakára. Ellenben a viszontgarancia fenntartása azon szerződések végrehajtásának teljes időszaka alatt, amelyekre a biztosítékok vonatkoznak, szerkezetátalakítási támogatásnak lenne tekinthető. Meg kell jegyezni, hogy Franciaország értékelte a 2003. nyári helyébe lépő mintegy 8 milliárd eurós új szindikált keretet.
- (81) Ami a 300 millió eurós PSDD támogatási összeget illeti (4. intézkedés), Franciaország 140 millió euróra becsüli a CFDI-nek nyújtott garanciába foglalt állami támogatást, ami a CFDI által megadott kölcsönösszeg 50 %-ának felel meg, kivonva a kapcsolódó költségek és kiadások 10 millió eurós összegét.
- (82) Franciaország újra megerősíti, hogy a szerkezetátalakítási terv lehetővé teszi az Alstom számára, hogy ismét hosszú távon életképesse váljon. Franciaország azt is kijelenti, hogy ezek az Alstom által véghezvitt eladások, valamint a II. C. részben leírt ipari és működési szerkezetátalakítási intézkedések megfelelően kiegészítő intézkedések a verseny nem kívánt torzulásának az elkerülésére.
- (83) Egyébként Franciaország fenntartja, hogy az Alstom érdekében tett intézkedések megfelelnek annak a minimumnak, amely a rövid távú túlélést (likviditási hozzájárulás és viszontgarancia) és a hosszú távú életképességét (hosszú távú pénzügyi és ipari szerkezetátalakítás) biztosítja.
- (84) Ami az Alstom csődjének gazdasági és társadalmi következményeit illeti, Franciaország fenntartja, hogy azok az általa okozott elbocsátások számával mérhetők. Azzal egyetértve, hogy az Alstom bizonyos tevékenységeit más piaci szereplők veszik át, Franciaország kijelenti, hogy [...] ⁽¹⁰⁾ egyszerűen befejeznék a tevékenységeiket, ami – hozzáadva a tevékenységeket folytató ágazatokban szükséges szerkezetátalakításokat (a becslések szerint 20 %) – 53 600 munkavállaló elbocsátásához vezetne.
- (85) Franciaország más problémát is lát, amely ahhoz a tényhez kapcsolódik, hogy az Alstom tevékenységének 75 %-a alvállalkozókra van bízva, ami megállapítása szerint további 112 800 elbocsátást jelent. Ehhez a számhoz hozzá kellene adni még mintegy 50 000 (közvetett) elbocsátást a leginkább érintett régiókban. Az elbocsátások előre látható száma csőd esetén – Franciaország szerint – 216 400-ra is felszökhet.
- (86) Franciaország még megemlíti, hogy az Alstom csődje közvetve [...]t is okozhat.
- (87) Ami a termelési kapacitást illeti azokon a piacokon, ahol az Alstom jelen van, Franciaország megállapítja, hogy azok nagyon rugalmasak, és könnyen igazíthatók, hogy megfeleljenek a középtávú igényeknek még akkor is, ha a kereslet konjunkturális változásai rövid távú kapacitástöbbletet okoznak. Ez a helyzet jelenleg a Power Turbo-Systems ágazat esetében. Franciaország mindamellett úgy gondolja, hogy a kapacitástöbblet középtávon megszüntethető az állomány kiigazításával. A kapacitást sem tekintik problémának a Transport ágazatban, ahol a termelés könnyen igazodik a kereslethez. Végül a Marine ágazatban, és különösen a tengeri körutazásokra gyártott hajók szegmensében a jelenlegi válság ideiglenesnek tekinthető a hosszú távú növekedés jó kilátásai miatt.
- (88) Az Alstom T&D ágazata Arevának történő eladása (7. intézkedés) kapcsán Franciaország kiegészítő információkat adott, amelynek célja annak bizonyítása volt, hogy ez a művelet nem tartalmazott semmilyen állami támogatást. E szerint az ár 950 millió euro volt, ami kevesebb,

⁽¹⁰⁾ Értsd „bizonyos területek”.

mint azátruházott eszközök nettó konszolidált adósságai. Ez a művelet 2004 januárjában ment végbe, 920 millió eurós [...] áron. Franciaország jelezte, hogy az Areva ajánlata alacsonyabb volt annál, mint amelyet más lehetséges vásárlók tehettek volna, de az Alstom ezt választotta mint legelőnyösebbet, lényegében azért, mert az Arevának lehetősége volt az ár meghatározott határidőn belül történő kifizetésére anélkül, hogy újabb kölcsönökhöz vagy tőkeemeléshez kellett volna folyamodni. Sőt, az Areva a többi lehetséges vásárlóval ellentétben nem kérte, hogy az Alstom részvényes maradjon az eladott tevékenység egy részére. Franciaország azt is jelezte, hogy az Areva által felajánlott ár megfelelt az Alstom és az Areva által elvégzett értékeléssorozatban megjelölt értéknek. Az utolsó ilyen, 2003. júliusi értékelés egy 1-1,5 milliárd eurós árat jelölt meg.

- (89) A 8., 9. és 10. intézkedés tekintetében a 2004. február 11-én kelt válaszában Franciaország tagadta, hogy az említett műveletek közül bármelyikre is garanciát adott volna. Azt viszont Franciaország elismerte, hogy a [...] GdF és [...] az SNCF számára „komforttényezőkkel” járult hozzá hajók vásárlásához. A Bizottság kérését követően Franciaország elküldte azon levelek másolatát, amelyekben ezek a „komforttényezők” megvalósultak. Ezekben a levelekben az állam megerősítette, hogy ha a műveletek nem zárulnak megfelelő eredménnyel, kártalanítási eljárást kezdeményez.

A harmadik érdekelt felek megjegyzéseiről

- (90) Franciaország megállapítja, hogy a harmadik érdekelt felek Bizottságnak küldött megjegyzései ugyanúgy származnak az Alstom versenytársaitól, mint a vállalat alkalmazottainak a szakszervezeteitől, a beszállítóktól, az ügyfelektől és az alvállalkozóktól. Megjegyzi, hogy szokatlan azon vélemények mennyisége, amelyek az Alstom mellett szólnak, és megállapítja, hogy számos harmadik fél heves aggodalmát fejezi ki azon kockázatok tekintetében, amelyeket az Alstom eltűnése okozna a közvetett és közvetlen foglalkoztatásban, a folyamatban lévő szerződésekben – különösen a technológiai transzfer területén –, illetve az alvállalkozóknak. A többi megjegyzést Franciaország semlegesnek értékeli.
- (91) Franciaország megállapítja, hogy a számos érdekelt harmadik fél közül ketten – közöttük a Siemens – fejezték ki ellenkezésüket a tervezett intézkedésekkel kapcsolatosan. Franciaország vitatja a Siemens állításait, amelyek szerint az Alstom Transport ágazata a gyengeség jeleit mutatja. Megjegyzi, hogy az említett ágazat működési hasznának csökkenése kizárólag az Alstom pontos nehézségeihez kapcsolódik, és hogy a nyereségességi kilátások

2005/2006-ra teljesen kedvezőek. A Siemens úgy véli egyébként, hogy az egész vasúti ágazatban többletkapacitás van azzal együtt, hogy más harmadik érdekelt fél szerint ez a kapacitástöbblet csak a járművek szegmensét érinti. A két esetben Franciaország vitatja ezt az értékelést, és megjegyzi különösen azt, hogy azon telephelyek amelyek bezárására készül, kizárólag a helyi egyedi kapacitástöbbletnek felelnek meg. Ezenkívül Franciaország kiemeli, hogy az Alstom szerkezetátalakítási erőfeszítéseket tesz.

- (92) A Power ágazatot illetően Franciaország az Alstom által birtokolt csúcstechnológiára helyezi a hangsúlyt. Franciaország szerint a Siemens által említett, 1999 és 2000 közötti haszoncsökkenés a GT24 és GT26 turbinákkal történt, azóta már megoldott, de jelentős pontos műszaki problémákhoz köthetőek. Franciaország hangsúlyozza egyébként, hogy a Power Turbo-Systems alágazat a Siemens állításával ellentétben nem jelent strukturális problémát. Emlékeztet arra, hogy ebben az ágazatban jelentős kapacitáscsökkentések történtek az Ipari turbina tevékenységek Siemensnek, illetve a T&D Arevának történő eladása révén, és jelenleg is szerkezetátalakítási erőfeszítéseket tesz.
- (93) Az egyik harmadik fél az észrevételeiben a biztosíték nagy fontosságára emlékeztet a Transport ágazatban, és erősen vitatja az Alstomnak az állam által megadott viszontgarancia révén elnyert bankgaranciáit. Franciaország arra hivatkozik e tekintetben, hogy a garanciákat a csoport eredeti szükségleteivel összhangban használták, és az Alstom biztosítéki gyakorlata nem változott a szóban forgó támogatások megítélése óta. Hangsúlyozza, hogy a harmadik félnek a garanciák szektoronkénti megadására vonatkozó javaslata elképzelhetetlen az Alstom, a GE vagy a Siemens csoportok pénzügyi szerkezete miatt.
- (94) Franciaország vitatja a Siemens megjegyzéseit is, amelyek megkérdőjelezik az Alstom szerkezetátalakítási tervét, és kétlik a csoport működőképessége visszaszerzésének esélyeit. Franciaország kritikával illeti a szóban forgó intézkedések miatt a verseny esetleges torzítására vonatkozó megjegyzéseit is, és következőképpen szemben áll minden, a Siemens által kiegyenlítés címén javasolt kiegészítő eladással. Végül Franciaország ellenkezik harmadik felek minden olyan kérésével, amely a TGV-re és/vagy a jelzőberendezésekre vonatkozó szellemi alkotások jogának megnyitásával kapcsolatos.

- (95) Egy harmadik harmadik fél kedvezőtlen véleményének adott hangot, de az kizárólag a T&D ágazatra vonatkozik, amely szerinte szerkezeti többletkapacitással rendelkezik. A harmadik fél vitatja azokat a körülményeket is, amelyek között ezt a tevékenységi ágazatot eladták az Arevának. Franciaország megjegyzi egyrészt azt, hogy az Alstom már nem aktív a szóbanforgó tevékenységben, és másrésztől érdemleges tényeket hoz fel annak igazolására, hogy az Arevának történő eladás nem tartalmaz állami támogatási elemeket.

Franciaország és a vállalat kötelezettségvállalásai

- (96) Franciaország Bizottságnak küldött 2004. május 26-i levelében kötelezettséget vállal arra, hogy az Alstom ipari partnerséget vagy partnerségeket hoz létre négy éven belül. E partnerségek az Alstom tevékenységének nagy jelentőségű részeire vonatkoznak. A Bizottság előzetes hozzájárulása kivételével ezek a partnerségek nem érintenek az állam által jogilag vagy ténylegesen, egyedül vagy együttesen ellenőrzött vállalatokat.
- (97) Egyébként Franciaország kötelezettséget vállal arra, hogy közös vállalat jön létre egy partnerrel, amelyben az Alstom együttes ellenőrzést gyakorol és a tőke 50 %-át birtokolja, és amely az Alstom „Hydro Power” tevékenységén ⁽¹¹⁾ alapul (2002/2003-ban 879 millió eurós üzleti forgalom és 4 680 alkalmazott). Ez a művelet [...] határidőn belül kerül teljes megvalósításra.
- (98) Franciaország azt is vállalja, hogy az Alstom „befektetési fozokzatba” való sorolását követő tizenkét hónapon belül kivonul az Alstom tőkéjéből. Ez a kivonulás mindenképpen az e határozat elfogadásától számított négy éven belül valósulna meg. [...].
- (99) Franciaország vállalja, hogy az Alstom több tevékenységét eladja az energia és a közlekedés területén. A valenciai tehermozdonygyárról (2002/2003-ban 92 millió eurós üzleti forgalom és 380 alkalmazott), az ausztráliai és új-zélandi Transport ágazat minden tevékenységéről (2003/2004-ben 227 millió eurós üzleti forgalom és 2 172 alkalmazott), valamint az ipari tüzelőberendezés

területének tevékenységeiről ⁽¹²⁾ (2003/2004-ben 442 millió eurós üzleti forgalom) van szó. Ezen eladások mindegyike [...] határidőn belül valósul meg. Franciaország vállalja az eladott tevékenységek mindegyike megfelelő igazgatásának biztosítását végző irányítás Alstom által történő létrehozását vagy megszilárdítását, valamint e három eladás kötelezettségének helyes végrehajtását ellenőrző egyetlen vagyonekezelő létrehozását. Franciaország azt is vállalja, hogy az Alstom a 800 millió eurós üzleti forgalmat (2002/2003) jelentő, a csoporthoz tartozó kiegészítő tevékenységektől is megváltik a Marine ágazaton kívül. Ezen eladásokat [...] valósítják meg. Ezeket [...] határidőn belül meg kell valósítani. Végül Franciaország kötelezettséget vállal arra, hogy az Alstom eladja a [...]t [...] határidőn belül.

- (100) Franciaország kötelezettséget vállal arra is, hogy négy éven keresztül évente eljuttat a Bizottságnak egy, a Bizottság beleegyezésével az Alstom által alkalmazott szakértő által érvényesített jelentést. Ennek a szakértőnek a feladata, hogy ellenőrizze, hogy az átlagban évente, alszektoronként megvalósított átlagos hasznok a társaság által a Transport ágazatban aláírt szerződések összeegyeztethetők-e az üzleti tervvel, illetve nem jelentenek-e versenyellenes argyakorlatot. Egyebekben Franciaország vállalja, hogy az Alstom nem végez vásárlási műveleteket a Transport ágazat keretén belül az Európai Gazdasági Térségben négy évig 200 millió eurónál magasabb összegben (vállalati érték).
- (101) A vasúti járművek francia piaca megnyitásának strukturális intézkedéseit illetően Franciaország a következő pontokat vállalja:
- a) a Bizottság kérésére elküldi a Réseau Ferré de France (Francia Vasúti Hálózat) véleményét a biztonsági bizonyítványok és az azokat alátámasztó műszaki akták kiadására vonatkozóan;
 - b) elküldi a Bizottságnak a „járművekről” szóló új rendeleti tervezetet, és ha szükséges magyarázó adatokat, amelyek alátámasztják különösen azokat az eseteket, amikor a rendelet nem kötelező. A rendelet legkésőbb 2005. január 1-jén lép hatályba;
 - c) az SNCF-fel való tárgyalás jogi kötelezettségének a megszüntetése a biztonsági bizonyítványok kiadása területén, 2005. január 1-jei hatálybalépéssel;
 - d) a Bizottság tájékoztatása a piacokról kölcsönös meg egyezés szerint, amelyet az SNCF és a Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) (Párizsi Közlekedési Vállalat) köt meg az Alstommal;

⁽¹¹⁾ Az Alstom 2003-as éves jelentése szerint a Hydro Power szegmens a következő termékeket és szolgáltatásokat foglalja magában: vízturbinák és turbinaszivattyúk 800 MW teljesítményig; hidraulikus generátorok 800 MW teljesítményig; generátormotorok, külső pólusos generátor és szelepek; ellenőrzési rendszereket is magukban foglaló, és a 2–800 MW egységnyi teljesítményű hidraulikus erőművek teljes választékát lefedő kulcsrakész berendezések; vízi erőművek felújítása; vízszivattyúzó állomások és a víz szállításához szükséges hidromechanikai felszerelések.

⁽¹²⁾ A Franciaország által adott, és az Alstom honlapján rendelkezésre álló információk szerint, az „ipari tüzelőberendezés” tevékenység a következő termékeket foglalja magába (az eredeti leírás csak angol nyelven érhető el): field erected boilers up to 300 ton/hour steam output; Fines Circulating Fluidised bed boiler FI CIRC™ up to 70 MWe output; package boilers for process steam up to 270 ton/hour; fossil fuelled plants up to 100 MWe output; biomass fuelled plants up to 100 MWe output; thermal waste treatment plants.

e) a Bizottság kérésére az SNCF igazgatótanácsának a pályázati felhívásra bocsátott piacokról küldött pályázati vizsgálati jelentések;

f) a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról szóló, 2004. március 31-i 2004/17/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹³⁾ legkésőbb 2004. november 1-jei, előrehozott átültetése;

g) a vízügyi, energiaipari, fuvarozási és távközlési ágazatokban működő vállalkozások beszerzési eljárásairól szóló közösségi szabályok alkalmazására vonatkozó törvényi, rendeleti és közigazgatási rendelkezések összehangolásáról szóló, 1992. február 25-i 92/13/EGK tanácsi irányelv⁽¹⁴⁾, rendelkezéseinek megfelelő ideiglenes intézkedésre vonatkozó jogi eszköz elfogadása legkésőbb 2004. november 1-jei hatálybalépéssel.

(102) Ezenkívül Franciaország kötelezettséget vállal arra, hogy végrehajtja a Marine ágazat szerkezetátalakításának kiegészítő intézkedéseit, különösen azokat, amelyek szükségessé ahhoz, hogy visszaállítsák a hajóépítés kifizetődőségét évente (az utolsó öt év átlagában) 4,5 hajórendelés esetén (amelyek megfelelnek a tengeri körutazások óceánjáró hajóinak) [...] ért.

(103) Végül Franciaország [...] kötelezettséget vállal arra, hogy visszavon [...] ⁽¹⁵⁾, amelyeket már elküldött a Bizottságnak az Alstom javára kiegészítő állami támogatás engedélyezésének céljából.

VI. ÉRTÉKELÉS

1. Piacelemzés⁽¹⁶⁾

(104) Az Alstom egy mérnöki csoport, amely három fő területen tervez, gyárt termékeket és biztosítja azok karbantartását: energiatermelés, vasúti közlekedés és hajóépítés⁽¹⁷⁾. A Bizottság a piacok értékelését a saját elemzésére, az ipari jelentésekre és tanácsadójának, a BearingPoint France SAS-nek a jelentésére alapozta. Az idézett számok ebből az értékelésből származnak és megközelítő értékek.

⁽¹³⁾ HL L 134., 2004.4.30, 1. o.

⁽¹⁴⁾ HL L 76., 1992.3.23., 14. o. A legutóbb a 2003-as csatlakozási okmánnyal módosított irányelv.

⁽¹⁵⁾ Értsd „a módosítások”.

⁽¹⁶⁾ A piacok szerinti bontás e határozat igényeihez képest tájékoztató jelleggel szerepel; nem feltétlenül esik egybe a piacoknak az összefonódási ügyekben szereplő meghatározásával.

⁽¹⁷⁾ A Bizottság piacelemzése nem vonatkozik a már eladott ipari turbinák és az átadás és elosztás (T&D) ágazatra.

Energiatermelés

(105) Az energiatermelés infrastruktúrájának, szolgáltatásának és karbantartásának világpiaca jelenleg mintegy 150 milliárd eurót jelent évente. Észak-Amerika és Ázsia a legfontosabb piacok, mindegyik körülbelül 30 %-os részesedéssel. Négy piaci szereplő nyújt széles termékskálát, és világviszonylatban jelentős piaci részesedésük van: a GE, az Alstom, a Siemens és a Mitsubishi HI. A Toshiba szintén jelentős az eladások tekintetében, de az főként a gőzturbinákra koncentrál. A GE egyre inkább elismert piacvezetőként, 23 %-os éves átlaggal az energiatermelési piacok összességén az 1992–2002-es időszakban. A GE helyzete a legerősebb Észak-Amerikában (több mint 50 %-os piaci részesedés) és a gázturbinák területén (több mint 50 %-os piaci részesedés). Ebben az időszakban az Alstom a második helyet foglalja el, 14 %-os átfogó piaci részesedéssel.

(106) Jelenleg az energiatermelési erőművek megrendeléseit vizsgálódóban vannak az 1998 és 2001 közötti lényeges növekedés után, amikor azok 136-ról 219 GW/évre növekedtek, majd 2002-ben újra lementek az 1998-as szintre (138 GW/év). A várakozások szerint a kereslet középtávon gyenge marad (átlagosan mintegy [...] GW/év 2005-ig). Hosszabb távon a keresletnek el kell érnie a mintegy [...] GW/évet 2005 és 2010 között. A szolgáltatási ágazatban nagyobb a növekedési lehetőség, előreláthatóan [...] % éves növekedéssel (a szolgáltatási ágazat értéke a teljes piac mintegy harmadát jelenti, ami körülbelül [...] milliárd euro).

(107) Az Alstom az építési és a szolgáltatási piacon a következő szegmensekben van jelen: 50 MW-nál nagyobb teljesítményű gázturbinák („nagy teljesítményű gázturbinák”), 70 MW-nél nagyobb teljesítményű gőzturbinák („nagy teljesítményű gőzturbinák”), vízturbinák és hidraulikus generátorok, tüzelőberendezések, szolgáltatások és kulcsrakész gyárak. A Bizottság minden szektorban megvizsgálta a piaci részesedést az 1992–2002-es időszakra. A fontos gázturbina-ágazatban (amely az energiatermelés teljes piacának 28 %-át adja MW-ban mérve) a GE, mint első helyezett világosan kiválik [...] %-os részesedéssel; a Siemens követi [...] %-kal és az Alstom [...] %-kal. A gőzturbinák kiterjedt ágazata (a piac 32 %-a) tagoltabb: a kínai piaci szereplők a piac [...] %-a felett rendelkeznek, az Alstom [...] %-kal, a GE [...] %-kal és a Mitsubishi HI, a Siemens és a Toshiba következik [...], [...] és [...] %-kal. A vízi turbinák esetében (a piac 9 %-a) az Alstomnak és a GE-nek egyenként [...] %-os piaci részesedése van, és [...] % a Siemensnek; a hidraulikus generátorok esetében (ami a piacnak szintén a 9 %-át jelenti), az Alstom kiválik egy [...] %-os piaci részesedéssel, a GE [...] %-kal követi, a fennmaradó részesedés megoszlik a kínai piaci szereplők ([...] %), a VA Tech Hydro ([...] %) és a Siemens ([...] %) között. A tüzelőberendezések ágazatában (a piac 22 %-a) a kínai piaci szereplők dominálnak [...] % -os piaci részesedéssel (a kereslet 80 %-a Ázsiából származik); a többi fontosabb név a Mitsubishi HI ([...] %), az Alstom ([...] %), a Babcock & Wilcox ([...] %), a Foster Wheeler ([...] %) és az IHI ([...] %).

Vasúti közlekedés

(108) A Bizottság úgy látja, hogy a vasúti közlekedésben a berendezések és a szolgáltatások piaca évente mintegy 30 milliárd eurót jelent, amely megfelel a francia hatóságok becsléseinek. A piac [...] %-a fedi le a járműveket, ([...] milliárd euro), [...] % az infrastruktúrát ([...] milliárd euro), [...] % a jelzőberendezéseket ([...] milliárd euro) és [...] % a szolgáltatásokat ([...] milliárd euro). A járműágazat tovább bontható az európai piacon 2000–2002-ben elért, szektoronkénti átlagos eladások alapján:

- elektronikus/dízel többfunkciós egységek („UME”/„UMD”): [...] %,
- nagysebességű és nagyon nagy sebességű vonatok („TGV”/„TTGV”): [...] %,
- metrók: [...] %,
- villamosok és könnyű vasúti járművek („VLR”): [...] %,
- mozdonyok: [...] %,
- utaskocsik: [...] %.

(109) Az eladások szempontjából a fő piaci szereplők a Bombardier, az Alstom és a Siemens, és kisebb mértékben a GE és az Ansaldo. Összességében ezek a társaságok képviselik 2002-ben a vasúti közlekedés világpiacának [...] %-át: Bombardier [...] %, Alstom [...] %, Siemens [...] %, GE [...] % és Ansaldo [...] %. Az európai piacon a kisebb méretű, de aktív szereplők a CAF, a Talgo és a Vossloh. A legutóbbi időben az Alstom és a Bombardier voltak a járművek fő ágazatainak zászlóshajói. Az európai piacon a Siemenssel megosztva foglalták el az első helyet. Az Alstom és a Siemens különösen jól állnak a csúcstechnológiájú termékek területén.

(110) Európa [...] %-kal a legkiterjedtebb piac. Franciaország, Németország és az Egyesült Királyság a legjelentősebb európai piacok, amelyek 2000–2002-ben az éves eladások [...] %-át, [...] %-át és [...] %-át adták, amelyeket az olasz és a spanyol piac követ, mindkettő az európai piac [...] %-át adta ugyanazon időszakban. A helyi jelenlét – azaz helyi termelési létesítményekkel rendelkező társaságok – a piacot uraló nemzeti és helyi piaci szereplőkkel jelentős tényezőt képvisel (Franciaországban [...] %-os, Németországban [...] %-os, az Egyesült Királyságban [...] %-os, Spanyolországban [...] %-os és Olaszországban [...] %-os piaci részesedés 2000 és 2002 között). Mindezenre egy általános európaizálódási tendencia rajzolódik

ki. A becslések szerint az iparág egy [...] %-os kapacitás-többletet mutat, még akkor is, ha a kereslet évi [...] %-os növekedését várják. A nagysebességű vonatok, a jelzőberendezések és a szolgáltatások ágazata valószínűleg nagyobb növekedési lehetőségeket kínál.

(111) A francia piacon az Alstom, és kisebb mértékben a Bombardier dominál. A Bizottság a piacot a 2000 és 2006 ⁽¹⁸⁾, között átlagos eladások alapján 1,8 milliárd euróra becsüli, amelyben az UME/UMD [...] millió eurót képvisel, a TGV [...] millió eurót, a metrók [...] millió eurót, a könnyű vasúti járművek [...] millió eurót és a mozdonyok [...] millió eurót. Az Alstom piaci részesedése ebben az időszakban [...] % volt a TGV ágazatban, [...] % a VLR és [...] % a mozdonyok ⁽¹⁹⁾ ágazatában. Csak az UME/UMD ágazatokban (Alstom [...] %, Bombardier [...] %) és a metróknál (Alstom [...] %, Bombardier [...] % és Siemens [...] %) jelenik meg az Alstom más versenytársakkal. Az Alstomnak egyrészt a teljes francia piacon mintegy [...] % piaci részesedése van. Tájékoztatásul Németországban a TGV ágazatban a Siemens nagyon erős pozíciója ellenére a teljes piaci részesedése [...] % (a Bombardier [...] %-a mögött).

Marine ágazat

(112) A világ hajóépítési piacát Japán és Dél-Korea uralja, Kína erős kiemelkedésével. Az európai hajógyárak – az Alstomot is beleértve – a csúcstechnológiai szegmensre, valamint az erős hozzáadott értékre (tengeri körutazásra gyártott hajók és folyékonygáz-szállító tartályhajók) összpontosítanak. Az európai hajógyárak a tengeri körutazásra gyártott hajók piacán összesen [...] %-os részesedéssel rendelkeznek, amely négy társaság között oszlik meg. A tengeri körutazásra gyártott hajók piacán 1994 és 2003 között az Alstom átlagosan [...] %-ot, a Fincantieri [...] %-ot, az Aker Kvaerner [...] %-ot és a Meyer [...] %-ot birtokolt. A tengeri körutazásra gyártott hajók és a folyékonygáz-szállító tartályhajók referenciapiaca a világpiac.

(113) A tengeri körutazásra gyártott hajók piaca jelenleg kevésbé élénk, a megrendelőkönyvek nem teltek meg 2007-ig. A hosszabbtávú kilátások mindazonáltal az utazási ágazat fejlődésének köszönhetően jók. A tengeri körutazásra gyártott hajók ágazatának rejtett növekedési rátája évente [...] %-osra becsült 2010-ig. A folyékonygáz-szállító tartályhajók piaca gyors növekedési fázisban van, és a hosszú távú kilátások is pozitívak.

⁽¹⁸⁾ Nem szabad megfeledkezni arról, hogy az ezen iparágban nagyon gyakori nagy szerződések radikálisan megváltoztathatják a számokat.

⁽¹⁹⁾ Ez a piaci részesedés jelentősen csökkenni fog az egy Alstom–Siemens konzorcium által az SNCF-re 2004 elején elnyert 800 millió eurós szerződés után.

2. A támogatás fennállása

- (114) A Szerződés 87. cikke (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy „ha a [...] szerződés másként nem rendelkezik, a közös piaccal összeegyeztethetetlen a tagállamok által vagy állami forrásból bármilyen formában nyújtott olyan támogatás, amely bizonyos vállalkozásoknak vagy bizonyos áruk termelésének előnyben részesítése által torzítja a versenyt, vagy annak torzításával fenyeget, amennyiben az érinti a tagállamok közötti kereskedelmet”. A Bizottság tehát megvizsgálja az érintett rendelkezéseket annak meghatározására, hogy állami támogatásról van-e szó.
- (115) Ahogyan az már kifejtésre került, az Alstom különösen az energia, a közlekedés és a hajóépítés területén aktív. A szóban forgó termékek és szolgáltatások a tagállamok közötti kereskedelem és verseny tárgyát képezik. Az 1. pont fejtegetései részletesen mutatják, hogy az Alstomnak juttatott minden támogatás érinti a tagállamok közötti kereskedelmet, és sérti a versenyt a közös piacon.
- (116) Egyebekben minden meghozott intézkedést az állam és/vagy az állam által ellenőrzött szervezetek finanszíroznak és/vagy olyanok – amelyek viselkedése ebben a helyzetben egyértelműen az államnak tulajdonítható –, mint a CDC ⁽²⁰⁾ és a CFDI. A következők az Alstom javára tett egyeztetési és szelektív intézkedések.
- a) 1–6. intézkedés
- (117) A Bizottság a formális vizsgálati eljárás megnyitására és kiterjesztéséről szóló határozataiban megállapította, hogy a 2003. augusztus 2-i megállapodásban szereplő állami intézkedések a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése alapján állami támogatásoknak minősülnek. A Bizottság emlékeztet arra, hogy kezdetben Franciaország csak egy tőkeemelésben való állami részesedésről szóló, a korábbi 1. intézkedés támogatási jellegét vitatta, és elfogadta a 2003. augusztus 2-i megállapodás többi intézkedése támogatásként történő minősítését.
- (118) Meg kell jegyezni, hogy a korábbi 1. intézkedés helyébe a TSDDRA (jelenlegi 1. intézkedés) lépett, és hogy Franciaország már nem vitatja az állami támogatás minősítését sem az 1., sem pedig a 2003. szeptemberi megállapodás egyetlen intézkedésének tekintetében. Ellenkezőleg, Franciaország a 2003. szeptember 4-i levelében az állami részvételnek az Alstom támogatásában nélkülözhetetlen voltára hivatkozik, valamint a vállalat rendelkezésére bocsátott pénzügyi intézkedéscsomag átfogó és elválaszthatatlan jellegére. Továbbá világosan kiderül, hogy az állami kötelezettségvállalás elengedhetetlen az Alstom csődjének elkerülésében, és ez kulcsszerepet játszik a 2003. augusztus 2-i megállapodásban, amelyet a Franciaország által 2003. szeptember 26-án közölt megállapodás módosított változata megerősített. Az állam részvétele nélkül a bankok nem vállalnák a vállalat támogatását. Franciaország úgy véli, hogy a 2003. szeptemberi megállapodásból eredő intézkedések támogatások ugyan, de akkor is összeegyeztethetők a közös piaccal.
- (119) A Bizottság előzetes álláspontja így megerősítést nyert az eljárás megnyitásáról és kiterjesztéséről szóló határozatban szereplő intézkedések tekintetében. Azt így már csak azon bizonyos intézkedések módosításai érinthetik, amelyeket a francia hatóságok 2004. májusában közöltek.
- (120) A TSDDRA-kat (1. intézkedés) az állam olyan körülmények között jegyezte, amely nem lehet egy piacgazdasági magánbefektető esetében. Így állami forrásokkal előnyt nyújtnak az Alstom számára. Sőt, a rövid távú könnyítéseket (2. intézkedés) is olyan körülmények között adták meg, amely egy piacgazdasági magánhitelező esetében nem így történne. Meg kell jegyezni ez utóbbi intézkedés tekintetében, hogy a CDC által jegyzett részesedés az állam kérésére történt, így annak betudható, és ezt Franciaország sosem vitatta.
- (121) Az 1,25 milliárd euro összegű másodlagos veszteségen adott állami garancia a bankok által megadott biztosítékokra (új 3. intézkedés), a korábbi viszontgaranciához hasonlóan (korábbi 3. intézkedés), szintén rendkívüli intézkedés, amely nem tekinthető megszokott viselkedésnek egy pénzügyi intézmény részéről, főképp figyelembe véve az Alstom helyzetét. Így ők is állami forrásokból finanszírozott eszközökkel szereztek előnyt, ebben az esetben a CFDI-n keresztül, és ez az államnak tulajdonítható. Meg kell jegyezni, hogy Franciaország nem tesz különbséget az általa közvetlenül, illetve a CFDI-n keresztül engedélyezett intézkedések között. Valójában a 2004. június 7-i levéllel átküldött 2004. május 27-i megállapodás jegyzőkönyve szerint „Az állam viszontgaranciát biztosít (a biztosítékok új mechanizmusához), közvetlenül vagy a CFDI-n keresztül.” A jegyzőkönyv azt is kimondja, hogy a 3. intézkedés új garanciáját a „CFDI, az állam vagy állami garancia mellett más jogalany bocsátja ki”. Ez világosan bizonyítja, hogy jelen esetben a CFDI forrásai állami források, és hogy a tevékenységei az államnak tudhatók be, és ebben az esetben állami támogatást létrehozóknak kell azokat tekinteni.

⁽²⁰⁾ Lásd a Franciaországnak az E 50/2001, CDC IXIS esetben küldött hasznos intézkedéseket.

(122) A CFDI által jegyzett, és az állam által garantált PSDD (4. intézkedés), és az állam által közvetlenül megadott TSDD (5. intézkedés) nem tekinthető a piacgazdaság befektetői/hitelezői rendes eljárásának. Egyetlen rendes befektető/hitelező nem járna el így, hacsak nem hitelezője vagy részvényese már az Alstomnak. Újból meg kell jegyezni, hogy a PSDD megadása a 2003. augusztusi és szeptemberi megállapodásokban az állam egyik kötelezettségvállalása. Ez a kötelezettségvállalás a kölcsön teljes összegéért a CFDI-nek adott garanciában nyilvánul meg. Ami az állam azon kötelezettségét illeti, hogy a hiteleket – közvetlenül vagy a CFDI-n keresztül – részvényre váltja, az visszavonhatatlanul és a hosszú távon birtokolt hitelek egészére történt, amikor az átváltás a többi hitelező számára választható lesz. Ez az intézkedés itt még az Alstom pénzügyi szerkezetének konszolidálását célozza – bármi is legyen a helyzet az átváltás időpontjában –, és olyan szerepet bíz az államra, amely nem hasonlít a többi hitelezőre, és többletkockázatot tartalmaz.

(123) Ami a 6. intézkedést illeti, Franciaország nem minősítette az új tőkeemelés állami részesedését. A Bizottság úgy értékeli, hogy az új tőkeemelésben való állami részesedés támogatási elemeket tartalmaz. Ahogyan a Bizottság az „EGK [EK] Szerződés 92. [87.] és 93. [88.] cikke alkalmazása az állami hatóságok tőkerészesedésére”⁽²¹⁾ című dokumentumában megjegyzi, bizonyos körülmények között fennáll a támogatás vélelmezése. Ez az az eset „amennyiben a közpénzügyi beavatkozás tőkerészesedést vagy más beavatkozási módokkal, amelyek az EK-Szerződés 93. cikke (3) bekezdése értelmében közölni kell” vagy amennyiben „a tőkerészesedést különleges nehézségekkel küzdő ágazatokban hajtják végre”. Ebben az esetben a Bizottság azt állítja, hogy a tőkeinjekciót más intézkedésekkel párhuzamosan adják meg, amelyek a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében állami támogatásnak minősülnek, és hogy az Alstom nehézségekkel küzdő vállalat. Végül ezt a tőkehozzájárulást más, az állam által tett támogatási intézkedésekkel⁽²²⁾ párhuzamosan kell elképzelni. Mindegyik intézkedés ugyanazon művelet része, amely célja az Alstom támogatása a folyamatban lévő szerkezetátalakításban.

(124) Következtetésként a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az 1–6. intézkedések mindegyike egy egész része, amelynek világos célja az Alstom csoport támogatása, amely különben a csőd súlyos veszélyével kerülne szembe. Sőt, világosan

látszik, hogy a szóban forgó intézkedéseket nem a piaci feltételek között tevékenykedő magánbefektető hozta, és hogy azok jellegüknél fogva károsíthatják a tagállamok közötti kereskedelmet és sérthetik a versenyt a közös piacon. Következésképpen a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az 1–6. intézkedés a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében vett állami támogatás minden elemének megfelel.

b) 7–10. intézkedés

(125) Ami a 7. intézkedést illeti, a Bizottság a 2003. július 10-i levelében egy sor kiegészítő információt kért Franciaországtól, hogy megállapíthassa, hogy az Areva állami nukleáris csoport által az Alstom T&D részlegéért fizetett nettó 920 millió eurós vételár tartalmaz-e állami támogatási elemeket. Ebben a tekintetben a Bizottság úgy véli, hogy a Franciaország által a Bizottságnak 2003. szeptember 4-én és 2004. február 16-án küldött levelében szereplő világos és egyező tájékoztatása minden olyan kétséget eloszlat, amelyek szerint ez az intézkedés állami támogatást tartalmazna. Olyan jelek hiányában, amelyek arra utalnának, hogy az Alstom előnyben részesült az Areva révén, és hogy ez az államnak felróható, a Bizottság úgy véli, hogy nincs olyan adat, ami azt igazolná, hogy a szóban forgó művelet állami támogatási elemeket tartalmazott. Az Areva ebben a műveletben piacgazdasági befektetőként viselkedett. Még ha feltételezzük is, hogy nem ez volt a helyzet, egy esteleges állami támogatási elem rendkívül alacsony mértékű lett volna, amely nem változtatna semmit az Alstom érdekében tett intézkedések általános megítélésén.

(126) Ami a többi intézkedést illeti (8., 9. és 10. intézkedés), célszerű különbséget tenni a 8., valamint a 9. és 10. intézkedés között.

(127) A 8., „Bahrein” intézkedést illetően az eljárást megindító határozat a bahreini elektromos erőmű építésének garanciáira utal. Franciaország vitatja, hogy bármilyen garanciát adott volna ennek a tisztán kereskedelmi műveletnek a keretén belül. A Bizottság megvizsgálta a Franciaország által a bahreini hatóságoknak írt levelét: úgy értékeli, hogy ennek a levélnek a rendkívül általános jellege nem utal olyan kényszerítő jellegre, ami az Alstomnak előnyöket adott. A 8. intézkedés tehát a Szerződés 87. cikke (1) bekezdése értelmében nem lehet állami támogatás. Még ha el is fogadjuk, hogy másként történt, a Bizottság szerint egy olyan esetleges támogatási elem, amelyet rendkívül nehéz lenne számszerűsíteni, nem változtatna az Alstom érdekében tett intézkedések általános megítélésén.

⁽²¹⁾ Bulletin des CE, 9-1984.

⁽²²⁾ Lásd az Európai Közösségek Elsőfokú Bíróságának a T-11/95. sz. BP Chemicals Limited kontra Bizottság ügyben 1998. szeptember 15-én hozott ítéletét, EHBT 1998, II-3235. o. (EniChem).

(128) Ami a 9., a „GdF által történő folyékonygáz-szállító tartályhajó megvásárlása”, és a 10., „a SeaFrance által történő új hajó megvásárlása” intézkedést illeti, Franciaország első helyen megjegyzi, hogy a rendelkezések az Alstom saját érdemeinek köszönhetők, bármely állami segítség nélkül. Azonban Franciaország elismeri, hogy [...] -t juttatott a GdF-nek és [...] -t az SNCF-nek, „komforttényezőket” nyújtott az érintett beszerzések keretében. A (89) preambulumbekezdésben meghatározott levelek elemzése után a Bizottság úgy véli, hogy az említett „komforttényezőket” az állami garanciákkal egyenértékűnek kell tekinteni. A GdF esetében (9. intézkedés) Franciaország tulajdonképpen jelzi, hogy kötelezettséget vállal „[...]”⁽²³⁾ -ra, ha a művelet nem megfelelően ér véget. A SeaFrance (10. intézkedés) esetében Franciaország közli, hogy „[...]”⁽²⁴⁾, amelyek szükségesek ahhoz, hogy a SeaFrance megfelelően befejezze a műveletet.

(129) E „komfortlevelek” értelmében megállapítható, hogy az állam meghatározó előnyt adott az Alstom számára azzal, hogy az ügyfeleinek kártérítési garanciát adott az Alstom által az említett hajórendelések teljesítésének keretén belül. Ez az előny kétségtelenül meghatározó elem volt az Alstom számára, amikor a pénzügyi helyzete miatt a piaci szereplők haboztak volna hajót rendelni tőle. Ebben a tekintetben egyébként feltáró jellegű volt, hogy ezek a „komfortlevelek” teljeskörűen helyettesítették az ilyen jellegű műveleteknél szokványosan alkalmazott biztosítókat, amelyek szükségessé tették a többi esetben az állami beavatkozást (lásd a korábbi és a jelenlegi 3. intézkedést), mint ahogyan azt Franciaország utólagosan tudatta a Bizottsággal.

(130) Következésképpen ezeket az intézkedéseket az állami garanciával egyenértékűnek kell tekinteni, amennyiben a konzorciális kötvényhitelhez hasonló hatása van. Úgy kell azokat tekinteni, mint ami a Franciaország által az Alstom számára abból a célból rendelkezésre bocsátott támogatások szerves részét képezi, hogy a 2003 márciusa óta folyamatban lévő szerkezetátalakítási erőfeszítéseket segítse. E garanciákat 2003 júniusában juttatták az Alstomnak, amikor a vállalat nehézségei már tökéletesen ismertek voltak. Ilyen körülmények között a szóban forgó garanciákat úgy kell tekinteni, mint az Alstom segítése első támogatási intézkedéseinek részét.

(131) Végül a Bizottság fenntartja az előzetes értékelése keretén belül már kifejtett elemzését az első tőkeemelés bankjainak befektetési garanciáját, valamint a bankok által kibocsátott ORA-kat illetően, és következőképpen megerősíti, hogy a szóban forgó elemek nem tartalmazznak állami támogatást.

3. A támogatási összeg

(132) Franciaország a formális vizsgálati eljárás megnyitására és kiterjesztésére adott válaszában arra hivatkozik, hogy az állam által a 3. és a 4. intézkedés keretén belül megadott támogatások összege alacsonyabb a fedezett könnyítések összegénél. Franciaország egyébként elfogadja, hogy a többi intézkedés tekinthető a névértékük 100 %-án értékelhető támogatásoknak. Meg kell jegyezni, hogy Franciaország észrevételei csak a 2004. májusi módosítás előtti támogatásokra vonatkoznak. Franciaország tehát nem nyilatkozik a viszontgarancia helyébe lépő, az új konzorciális kötvényhitel garanciájába foglalt támogatás számszerűsítéséről, sem pedig a tervezett új tőkeemelés (6. intézkedés) támogatásának számszerűsítéséről.

(133) Az állam által megadott támogatások, különösen, ha a vállalatok részvényei jegyzésének (saját tőke vagy céltartalék) formáját, rövid vagy hosszú távú kölcsönök, illetve garanciák formáját öltik, előzetesen, azaz a megadásuk pillanatában kell minősíteni. Csak ilyen eljárási mód teszi lehetővé az állam által vállalt kockázat számításba vételét. Ezen elvek alapján kell az Alstomnak nyújtott támogatások számszerűsítésére vonatkozó elemeket meghatározni.

(134) A TSDDRA-k (1. intézkedés) és a TSDD-k (5. intézkedés) céltartalékok voltak. Az állam helyzetében egyetlen befektető nem jegyzett volna ilyen részvényeket. A kockázat olyan magas volt (hiba esetén az állam számára illuzórikus lett volna bármilyen visszafizetésre számítani), hogy a Bizottság a támogatás összegét a részvények névértékével egyenlőnek értékelte. Franciaország elfogadta ezt az értékelést. Az nem módosult alapvetően e részvények tőkévé alakítása következtében.

(135) A rövid távú likviditásokat (2. intézkedés) szintén rendelkezésre bocsátották, még akkor is, ha egyetlen bank sem akarta azt megtenni. A 300 millió euro esetében, amely 2005. februárig tartó megújítására az állam kötelezettséget vállalt, és amely így egy középtávú kölcsönnek felel meg, a támogatás a névérték 100 %-ára is emelkedhet. Ezzel ellentétben 900 millió eurós kereskedelmi papírokat rövid távra adták kölcsön (és ténylegesen gyorsan vissza is fizették). Ezekből 800 milliót az állam hosszú távú finanszírozásának (TSDDRA, TSSD és PSSD) megadására várva a finanszírozási szükségletekre szánták, amely esetében a Bizottság szerint az összeg egészére vonatkozó támogatásról van szó. Következésképpen ésszerű a következtetés, hogy ezt a támogatást az állam a 800 millió eurós kincstárjegyek jegyzése során adta. Ugyanarról a támogatási

⁽²³⁾ A francia kormány azon leveleinek pontos idézete, amelyek lehetővé tették a Bizottságnak, hogy garancia fennállására következtessen.

⁽²⁴⁾ Ugyanott.

összege van tehát szó, amely egyszerűen más összegben jelent meg, és amelyet így csak egyszer kell számítani. A 7. összefoglaló táblázatban a Bizottság ennek a 800 millió eurós rövid távú kölcsönnek a 0 %-os súlyozását, és az azok visszafizetésére szolgáló hosszú távú finanszírozására 100 %-os súlyozását alkalmazta. Végül pedig számszerűsíteni kell a 100 milliós részletbe foglalt támogatást. Egy közép- és hosszú távú kölcsönhöz képest figyelembe kell venni a hitelező alacsonyabb kockázatát meg nem fizetés esetén a gyengébb időtartam és amiatt, hogy ez a kölcsön hosszabb távú finanszírozási megoldások bevezetésére szolgál. A támogatás összege az így kölcsönadott összegnek csak egy része.

(136) Ami a IV. részben leírt konzorciális kötvényhitelt (3. intézkedés) illeti, meg kell állapítani, hogy Franciaország csak a 2,275 milliárd eurós korábbi viszontgaranciára vonatkozó számításokat közölte. Márpedig a szóban forgó viszontgaranciát eltörölték és a helyébe az új, 1,25 milliárd eurós garancia lépett. Pontosítani kell azonban – ahogyan az már kifejtésre került – hogy Franciaország az eredeti adatok alapján számított 5 %-os technikai kockázat-bebecslésre alapozta a számításait, amelyek lehetővé teszik az eltörölt viszontgarancia támogatási összegének becslését 0 és 43 millió euro között.

(137) Ahogyan arra a 133. preambulumbekzdésben emlékeztettek, a támogatási összeg létét előzetesen (*ex ante*) kell meghatározni, azaz azok megadásának időpontjában, és nem – ahogy Franciaország akarja – az után, hogy a konzorciális kötvényhitel ilyen céllal létrejött. A támogatási összeget nem lehet az utólag ténylegesen fedezett szerződések kockázatahoz képest megbecsülni. A garancia megadásának az időpontjában Franciaország nem foglalt bele semmilyen korlátozást a hitelkeret használatába. A viszontgarancia így bármilyen szerződést fedezhetett az Alstom bármely tevékenységi területén, feltéve hogy nem haladja meg a hétéves időtartamot. *Ex ante*, a viszontgaranciába foglalt támogatás a fedezett összeg akár 100 %-áig is terjedhetett, az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a garanciák formájában adott állami támogatásokra történő alkalmazásáról szóló bizottsági közleménynek⁽²⁵⁾ (a továbbiakban: „közlemény a garanciák formájában adott állami támogatásokról”) megfelelően, ami a 3.2. pontjában úgy rendelkezik, hogy „amennyiben a kölcsön időpontjában a kölcsönvevő köteleességmulasztása valószínűsége nagyon magas, például mert pénzügyi nehézségekkel küzd, a garancia értéke az e garancia által ténylegesen fedezett összegig is elmehet”. Ezt a kockázatot nem vállalhatja egy magánszférából származó piaci szereplő. A formális vizsgálati eljárás megindítására és kiterjesztésére adott válaszban Franciaország azt állítja, hogy „mivel a bankok,

tekintettel a már vállalt kötelezettségekre, maguk már nem tudták egyedül biztosítani a garancianyújtási mechanizmust, az állam támogatja a garancianyújtás és mozgását, amely szükséges az Alstom jó működéséhez”. Így Franciaország elismeri, hogy az állam viszontgaranciája nélkül az Alstom nem férhetett volna hozzá egy új konzorciális kötvényhitelhez. Ilyen körülmények között a Bizottság megállapítja, hogy a szóban forgó viszontgarancia ténylegesen garanciaként működött: a bankok által azonnal támogatható volt annak feltételezésével, hogy az általuk garantált projektek valamelyikét az Alstom nem tudta volna időben megvalósítani vagy befejezni.

(138) Következésképpen a Bizottság úgy véli, hogy a kockázat lehetősége az állam számára a viszontgarancia által fedezett konzorciális kötvényhitel összegének 100 %-ára emelkedett, azaz 2,275 milliárd euróra. Mindazonáltal a 2004 májusában közölt módosítások után a konzorciális kötvényhitel állami garanciáját eltörlik. Célszerű ezért kezdetben számszerűsíteni azt a támogatási összeget, amely mintegy tizenkét hónap alatt az állami viszontgarancia megadásából ered. A rendelkezésre álló információk alapján és a szokásos számítási módszerekkel összhangban az állam által e korlátozott időszakban megadott viszontgaranciának megfelelő támogatás legfeljebb 411 millió euróra becsülhető. Ez a számítás abból a feltételezésből indul ki, hogy a fedezett szerződések 3 évre szólnak (ez az iparban átlagos), hogy a garancia felmondási kockázata egyenletesen oszlik meg, hogy a biztosítékokat lineárisan bocsátják ki a 12 hónap alatt (2003. szeptember – 2004. augusztus) egy 3,5 milliárdos teljes összegre, és hogy 2004 szeptemberétől a kibocsátott biztosítékok állami viszontgaranciáját eltörlik. A támogatási összeget a viszontgarantált összeg 100 %-ának és a garancia időtartamának (azon hónapok száma a 3 évhez, azaz a 36 hónap-hoz képest, amelyek alatt a garancia tartott) szorzatának tekintik. Emlékeztetőül, a viszontgarancia 65 % volt biztosíték szerint⁽²⁶⁾.

(139) Ahogyan az az (52) preambulumbekzdésben szerepel, az eltörölt viszontgarancia helyébe egy új, 1,25 milliárd euro összegű másodrangú garancia lép, amelyet az új konzorciális kötvényhitelbe építenek be, amely 8 milliárd eurós állományt jelent (3. intézkedés). Ebben az új sémában az állam lehetséges kockázata 1,25 milliárd euro akkortól, amikor a 700 millió eurós fedezet nem lesz elegendő a lehetséges veszteségek fedezésére. Az új viszontgaranciát úgy kell elkönyvelni, mint olyan támogatást, amely az összegének legfeljebb 100 %-áig mehet el. Ez az elrendezés következményként az állam lehetséges kockázatának 1 milliárd euróra való csökkenését okozza. Ahogyan az már a III. részben szerepelt, az állami kötelezettségvállalás összegének a csökkenése meghatározó tényező volt ahhoz, hogy ne kelljen a formális vizsgálati eljárás újabb kiterjesztéséhez folyamodni.

⁽²⁶⁾ A támogatás becsléséhez használt képlet a következő:

$$\frac{3\,500}{12} \times \sum_{i=1}^{12} \frac{i}{36} \times 0.65 = 410.76$$

⁽²⁵⁾ HL C 71., 2000.3.11., 14. o.

- (140) Egyébként a Bizottság úgy értékeli, hogy a támogatási összeg nem változott volna lényegesen az Alstom által a garanciában való részesülés miatt viselt költségek kivonása révén. Mivel ez az értékelés és az a tény, hogy a Franciaország által átadott adatok nem tartalmazzák azokat a számokat, amelyek lehetővé teszik az Alstom által az államnak fizetett összegek kiszámítását, a garanciákban foglalt legnagyobb támogatási összeget nem csökkentették.
- (141) Ami az állam által – a PSDD-nek az Alstom rendelkezésére bocsátása miatt – a CFDI-nek adott garanciát illeti, amely a 4. intézkedés körébe tartozik, ugyanez az érvelés merül fel. Az államnak a PSDD 100 %-ára adott garanciája nélkül a CFDI sosem adta volna meg ezt a kölcsönt. Következésképpen, és a garancia formájában megadott támogatásokról szóló közleménynek megfelelően a Bizottság úgy értékeli, hogy a 100 %-os garancia lehet állami támogatás. Ezt az elemzést megerősíti az a tény, hogy Franciaország közölte, hogy az Alstom államnak való tartozásait 2004 nyarán tőkévé alakítják, beleértve a PSDD-t is. A tartozásnak tőkévé való alakítása jól mutatja, hogy a PSDD-t állami eszközök segítségével finanszírozzák, és ez az államnak tudható be, és amelyet olyan támogatásnak kell tekinteni, amely az érintett összeg 100 %-áig is elmehet.
- (142) Az e részben kifejtett tényekből adódóan a Bizottság úgy véli, hogy az állam részvételét az új tőkeemelésben (6. intézkedés) nem lehet úgy tekinteni, mint egy piacgazdaságban egy rendes befektető lépését, hanem támogatást képez. Egy ilyen tőkerészesedésbe foglalt támogatás a fenti összeg akár 100 %-áig is emelkedhet.
- (143) A 9. és a 10. intézkedésekben említett, a GdF-nek és az SNCF-nek adott garanciákat illetően Franciaország elismeri, hogy azok célja a biztosítékok helyettesítése volt. A konzorciális kötvényhitelre vonatkozó garanciába belefoglalt támogatás becslésének megfelelően a Bizottság úgy értékeli, hogy a támogatás legnagyobb összege a fedezett összeg 100 %-ig emelkedhet. Ugyanakkor – figyelembe véve e szerződések nem teljesítéséből vagy hibás teljesítéséből esetlegesen eredő különböző kockázatok felméréseinek nehézségét, valamint e kockázatoknak az állami garancia által ténylegesen fedezhető részét – a Bizottság lehetetlennek találja az e garanciákhoz tartozó támogatás összegének a megbízható számszerűsítését.
- (144) Az előzőekből adódóan a Bizottság úgy értékeli, hogy a 7. táblázat reális becslését adja az Alstom érdekében tett intézkedések összességéből eredő támogatás legmagasabb összegének, kivéve a 9. és a 10. intézkedés esetében. Pontosítani kell, hogy a következő összegegyeztetetőségi vizsgálat számításba veszi az összes ilyen intézkedést, úgy értékelve azokat amilyenek, a különlegességeikkel együtt, és nem csak az általános becslés szempontjából.

7. táblázat

A támogatás legnagyobb összege

(milliárd euróban)	
Intézkedés	A támogatás legnagyobb összege
1,2 milliárd rövid távú likviditás (2. intézkedés)	
amelyből – 300 millió megújítható	0,3
– 900 millió visszafizetett (800 millió visszafizetett az itt következő három intézkedésnek köszönhetően)	0,1
TSDDRA (1. intézkedés)	0,3
Tőkévé konvertálандó PSDD (4. intézkedés)	0,3
Tőkévé konvertálандó TSDD (5. intézkedés)	0,2
Tőkeemelés II (6. intézkedés)	0,17/0,22
A biztosítékok garanciája (3. intézkedés)	
amelyből – 12 hónap viszontgarancia a 3,5 milliárdos biztosíték 65 %-ára	0,411
– másodlagos veszteségek garanciája a biztosítékok 8 milliárdjára	1,25
Összesen	3,03/3,08

4. A támogatás közös piaccal való összeegyeztethetősége

a) Megmentési célú támogatások

- (145) A fentiekre tekintettel az állami intézkedéseket eseti állami támogatásoknak kell tekinteni az e vizsgálat keretén belül. A Szerződés 87. cikke (2) és (3) bekezdése meghatározza az (1) bekezdésben említett általános összeférhetetlenségi eltéréseket.
- (146) A Szerződés 87. cikke (2) bekezdésében meghatározott eltérések nem alkalmazandók erre az esetre, mivel a támogatási intézkedések nem szociális jellegűek, nem az egyéni fogyasztóknak adják meg, nem a természeti csapások vagy más rendkívüli események által okozott károk orvoslására szánják, és nem tárgyak a Németország felosztása miatt a Németországi Szövetségi Köztársaság bizonyos hátrányt szenvedett régiói gazdaságának előnyben részesítése.
- (147) A Szerződés 87. cikke (3) bekezdésében más eltérések vannak meghatározva. Mivel a támogatás célja nem regionális, és mivel az említett bekezdés nem nyilvánvalóan alkalmazandó, csak a c) pontban meghatározott eltéréseket kell alkalmazni. Ez meghatározza a bizonyos gazdasági tevékenységek fejlődésének megkönnyítésére szánt állami támogatások engedélyezését, amennyiben azok nem változtatják meg a kereskedelmi feltételeket úgy, hogy az ellenkezzen a közösségi érdekekkel. Ebben az összefüggésben leszögezhető, hogy a támogatásokat egy nehézségekkel küzdő vállalat hosszú távú életképességének visszaállítására adják meg. Azokat tehát az iránymutatásoknak megfelelően kell értékelni. A vizsgálat után a Bizottság úgy értékeli, hogy semmilyen közösségi keret nem alkalmazható erre az esetre. Franciaország egyébként a Szerződés semmilyen eltérésére nem hivatkozott, és csak az iránymutatásokra alapozta a 2003 augusztusában közölt intézkedések összeegyeztethetőségének a védelmét.
- (148) A megmentési célú és a szerkezetátalakítási támogatásban való részesedés érdekében a vállalatot úgy kell tekinteni, mint egy nehézségekkel küzdő vállalatot. Az iránymutatások 2.1. szakasza meghatározza ezt a fogalmat. Annak 6. pontja jelzi, hogy egy vállalat nehézségei szokásosan a veszteségek növekvő szintjében, az üzleti forgalom csökkenésében, a készletek megnövekedésében, a kapacitástöbbletben, a bruttó önfinanszírozási hányad csökkenésében, a növekvő eladósodásban, a pénzügyi terhek növekedésében, valamint a nettó eszközérték meggyengülésében vagy eltűnésében nyilvánulnak meg.
- (149) A 2000–2001-es költségvetési év nettó pozitív eredménye után a vállalat a 2002–2003-as pénzügyi évben az egymilliárd eurót jóval meghaladó veszteségbe ment át. Ugyanakkor a saját tőke több mint a felével csökkent, 2 milliárd euróról kevesebb, mint 800 millió euróra. Az iránymutatások 5. pontja értelmében az Alstom tehát pénzügyi nehézségekkel küzdő vállalatnak tekinthető, és ezt a tény sem Franciaország, sem a folyamat keretében beavatkozók nem vitatják.
- (150) Franciaország úgy értékeli, hogy a 2. és a 3. intézkedések egy része tekinthető megmentési célú támogatásnak. Ennek az érvelésnek az alátámasztására arra hivatkozik, hogy azok garantálják a vállalat rövid távú likviditási szükségleteit.
- (151) A 2. intézkedés esetében Franciaország szerint a 2003. szeptemberi megállapodásból származó pénzügyi csomagban szereplő 900 millió euro az iránymutatások értelmében megmentési célú támogatásnak tekinthető. Ez a rövid távú likviditási formájú támogatás, amelynek célja az Alstom tevékenységei azonnali megszüntetésének megakadályozása, a folyósítását követő hat hónapon belül vissza lett fizetve.
- (152) A 3. intézkedés tekintetében Franciaország úgy tekinti, hogy a konzorciális kötvényhitel állami viszontgaranciáját is úgy kell tekinteni, mint a bankok által kibocsátott garanciák és az állam viszontgaranciája megmentési célú támogatása során létrejött megmentési célú támogatás, amennyiben az ezen első szakaszban végrehajtott intézkedések lehetővé tették az Alstom fennmaradását. Franciaország szerint a viszontgaranciát ilyen körülmények között úgy kell tekinteni, mint a vállalat megmentésére irányuló intézkedések első éve során megadott megmentési célú támogatást. Meg kell említeni, hogy Franciaország nem minősíti a támogatás részét –amelyet megmentési célú támogatásnak kellene tekinteni –, és nem minősíti azt a részét sem, amely a szerkezetátalakítási támogatásnak lenne tekintendő. Ami annak utólagos időtartamát illeti, azt szerkezetátalakítási támogatásnak kellene tekinteni. Meg kell jegyezni, hogy semmilyen minősítés nem járult a viszontgaranciának az új, 8 millió eurós szindikált keretben történő újramegállapításhoz.
- (153) Ámde emlékeztetni kell arra, hogy a Bizottság a formális vizsgálati eljárást megindító és kiterjesztő határozataiban úgy ítélte meg, hogy az Alstom a szóban forgó intézkedések megadásakor a szerkezetátalakítás folyamatában lévőnek tűnt. Ilyen körülmények között a szóban forgó támogatási intézkedések egy részét nem lehetne megmentési célú támogatásnak tekinteni, amelyeket az iránymutatásoknak megfelelően nem lehetne megadni a szerkezetátalakítási vagy felszámolási terv végrehajtása után, amelyeket meg kell azoknak előznie. Egyébként a megmentési célú támogatás megadásának feltételei – amelyek az említett iránymutatások 23. pontjában vannak meghatározva – úgy tűnik, hogy nem teljesülnek ebben az esetben. Ilyen körülmények között a Bizottság ideiglenes jelleggel úgy értékelte, hogy a szóban forgó támogatásokat meg kellene vizsgálni a szerkezetátalakítási támogatás engedélyezése követelményeinek fényében.

(154) A Bizottság által az eljárás megindítása és kiterjesztése keretében kifejezett kétségek megmaradtak. Valójában mindig egy kicsit mesterkéltnek tűnik a támogatások összességének megmentési célú és szerkezetátalakítási támogatásokra való bontása, amikor semmilyen megmentési időszak nem előzte meg a szerkezetátalakítási terv kidolgozását. Egy ilyen vizsgálat ellentétes lenne a megmentési célú támogatások megadása céljával, amely a korábbi helyzetet fenntartásában áll addig, amíg a vállalat állást tud foglalni a jövőjére vonatkozóan.

(155) A támogatások akár a készpénzigényeket, akár a szerkezeti intézkedéseket fedezik, a folyamatban lévő szerkezetátalakítás logikájába illeszkednek. A Bizottság nem fogadhatja el, hogy a szerkezetátalakítás első hat hónapjában vagy első évében megadott támogatásokat önkényesen szerkezetátalakítási támogatásoknak minősítsék. Ebben az összefüggésben közömbös, hogy a támogatások fedezzék a szerkezetátalakítás alatt álló vállalat likviditási szükségleteit, mivel a szerkezetátalakítási támogatások gyakran fedezik a szerkezetátalakítás alatt álló vállalat likviditási szükségleteit ugyanolyan címen, mint például a befektetéseket vagy a kapacitáscsökkentéshez kötődő költségeket.

(156) Ezenkívül a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a 2. intézkedésre vonatkozó támogatási összeg nagyon nagy részben azon, a szerkezeti intézkedésekből folyó összegekből lett kivéve, amelyek helyébe lépett, és emiatt is helyénvaló azt a szerkezetátalakítás keretében megvizsgálni. Ami a viszontgaranciát illeti (korábbi 3. intézkedés), az nem felel meg az iránymutatásokban szereplő megmentési célú támogatások engedélyezési követelményeinek. Nem konkrétan likviditásról volt szó, mivel az nem alkotott az iránymutatások 23. cikkében meghatározott kölcsöngaranciát. Sőt, ez a viszontgaranciának jócskán túl kellett nyúlnia az iránymutatásokban meghatározott hat hónapnál, mivel annak esetlegesen hét évig eltartó projekteket is fedeznie kellett.

(157) Az előzőkre tekintettel, a Bizottság helyénvalónak találja, hogy ezen intézkedéseket a szerkezetátalakítási támogatások egészébe illeszkedő intézkedéseknek tekinteni.

b) Szerkezetátalakítási támogatások

(158) Az iránymutatások négy kumulatív feltételt határoznak meg a szerkezetátalakítási támogatás engedélyezésére: a hosszú távú működőképességet biztosító terv, a verseny torzulásának megelőzése, a minimumra korlátozott támogatások, és a szerkezetátalakítási terv teljes végrehajtása.

A működőképesség visszatérése

(159) A támogatás megadását befolyásolja a szerkezetátalakítási terv végrehajtása, amelyet minden egyedi támogatás esetében a Bizottság érvényesít. A szerkezetátalakítási tervnek – amely időtartamának a lehető legrövidebbnek kell lennie – lehetővé kell tennie a vállalat működőképességének ésszerű időn belül történő helyreállítását, a jövőbeni kiaknázási feltételek reális becslései alapján. A szerkezetátalakítási támogatásnak tehát egy megvalósítható szerkezetátalakítási tervhez kell kötődnie, amelyre a tagállam kötelezettséget vállal.

(160) A Bizottság a külső tanácsadójának segítségével értékelte a Franciaország által benyújtott szerkezetátalakítási tervet, hogy meghatározza, hogy megfelelő-e a vállalat hosszú távú életképességének a helyreállítására. A Bizottság az elemzését a 2003 augusztusában és decemberében, valamint 2004 februárjában benyújtott információkra alapozta. A Bizottság értékelése első sorban a működési szerkezetátalakítás megfelelését érintette, majd a piac kilátásait, és azoknak a szerkezetátalakítási tervre gyakorolt hatásait, végül a vállalat pénzügyi helyzetét a szerkezetátalakítási terv végrehajtása után.

Működési szerkezetátalakítás

(161) A szerkezetátalakítási intézkedések elemzésében célszerű figyelembe venni azon ágazatok sajátosságát, amelyekben az Alstom aktív. Különösen a Power és a Transport ágazat esetében a szükséges állóeszköz-befektetések viszonylag csökkentettek a pénzforgalmi szükségletekhez képest. A tervek megvalósítási és tervezési kapacitásai a legfontosabbak, míg a fizikai termelési kapacitások csak a termékek egy korlátozott számánál ⁽²⁷⁾ fő fontosságúak. Következésképpen a vállalatok általában képesek kiszélesíteni a kínálatukat az erős kereslet időszakaiban. Ezzel ellentétben nem mindig lehetséges a túlzott méretű kétkézi munka csökkentése a gyenge kereslet időszakaiban különösen azon országokban, ahol a szociális szabályozás kényszerítőbb. Az Alstom tevékenységeinek egy másik jellegzetessége a különböző termékek ⁽²⁸⁾ gyártásának szükségessége ugyanazon termelés keretén belül a rendelések függvényében, a termelési kapacitások kihasználásának optimalizálása céljából („utilization runs”).

⁽²⁷⁾ A járművekhez szükséges forgó alváz egy példája a piacnak, ahol szükséges a megfelelő fizikai termelési kapacitással rendelkezni. Egyébként a gyárak helyi jelenléte fontos tényező lehet a vasúti berendezések piacán.

⁽²⁸⁾ Például a vasúti berendezések ágazatában a nagysebességű vonatok és a metrók termelési helyettesítők. A hajóépítésben például ez a helyzet a tengeri körutazásra épített tengerjárók és a folyékonygáz-szállító tartályhajók esetében.

- (162) A termelési kapacitás főleg a termelésre rendelkezésre álló tértől („roofed area”) és a rendelkezésre álló munkaerőtől függ, míg a berendezett géppark a többi iparágtól eltérően nem elsődleges fontosságú. Ezenkívül nehéz felmérni a termékenkénti termelési kapacitást, mivel – ahogyan az már említésre került – a különböző termékeket különböző időpontokban ugyanazon a termelési vonalon lehet gyártani.
- (163) Következésképpen az Alstom belső szerkezetátalakítási intézkedéseit annak ellenőrzésével elemezték, hogy azok lehetővé teszik a vállalatnak a munkaereje hatékony újraszervezését, és a földrajzi jelenlétének ésszerűsítését.
- (164) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Power Generation és a Transport ágazatot tekintve a szerkezetátalakítási intézkedések megfelelőek az ipari talpraállás biztosítására. A meghatározott állománycsökkentéseket az ezekben az ágazatokban meglévő kapacitástöbblet nagyságával arányosnak ítéli. A szerkezetátalakítások költségeinek becslése, és az abból befolyó megtakarítások realitásának tűnnek. Sőt, a szerkezetátalakítási terv idő előtti végrehajtása jelzi, hogy a folyamat előrehaladott állapotban van annyira, hogy a 2006 márciusára megállapított célok megvalósítása késedelmének kockázata nagyon kicsi.
- (165) A Power Turbo-Systems ágazatban az állomány csökkentése [...] %-os ([...]–[...]) alkalmazott), ami egybehangzó az Alstom legutóbbi kihasználtsági arányai által jelzett kapacitástöbblettel, amelyet Franciaország [...] % 2003. augusztusában) és a Bizottság szakértője [...] % 2002-ben és [...] % 2003-ban) becsült. Ez az állománycsökkentés a létesítmények szelektív bezárásával és a működési újjászervezéssel kombinálva segíteni fog az Alstom versenyképességének a visszaállításában. A Power Environment ágazatban az állomány csökkentése [...] %-os ([...]–[...]) [...] ⁽²⁹⁾ szükséges a Bizottság külső szakértője szerint. Ez szintén magasabb a Franciaország által becsült [...] % körül 2003–2004 első félévében) kihasználtsági arányok által jelzett kapacitástöbbletnél. Az állománynak ez a jelentős csökkentése a termelési telephelyek bezárásával magyarázható [...]. A Power Services ágazatban az érintett állomány csökkentése [...] %-os ([...]–[...]). Nincs előre látható telephelybezárás ⁽³⁰⁾, de ez e tevékenységi területen igazolható a helyi jelenlét szükségességével.
- (166) Végül szerkezetátalakítási erőfeszítéseket kell tenni a Power Conversion (a T&D azon része, amelyet nem adtak el az Arevának) ágazatban [...] %-os ([...]–[...]) alkalmazott) állománycsökkentés és ipari szerkezetátalakítás formájában.
- (167) A Transport ágazatban az állomány előre látható csökkentése eléri a [...] %-ot ([...]–[...]). Ez az állománycsökkentés összecseng a külső tanácsadó által realizált kapacitástöbblettel ([...] % és [...] % között). A csökkentés mindazonáltal nem függ össze a Franciaország által közölt, az Alstom jelenlegi kihasználtsági arányával (több mint [...] %). Ez az inkoherencia részben magyarázható, hogy az állomány több mint [...] %-os csökkentése (termelési telephelyek bezárásával kombinálva) érinti az Egyesült Királyságot. Az Alstom Transport ágazata a közelmúltban komoly nehézségeken ment keresztül ebben az országban, és a piaci kilátások is kevésbé kedvezőek ott, mint más országokban. Más állománycsökkentések is elképzelhetők határidő előtt, az ipari optimalizálásból eredő termelésjavítás céljából.
- (168) Ellentétben a Transport és a Power ágazatokat érintő becsléseivel, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a Marine ágazatban a szerkezetátalakítási terv által meghatározott tevékenységek nem elegendőek az Alstom hajógyárai kapacitástöbbletének kiegyensúlyozására. A terv által meghatározott állománycsökkentés [...] %-os ([...]–[...]) munkavállaló). A termelés a saint-nazaire-i hajógyárakra fog koncentrálni, amely a legfontosabb építési telephely, míg a kevésbé fontos telephelyeket bezárják. Ezen intézkedések ellenére a Bizottság kétli, hogy ezek a szerkezetátalakítási erőfeszítések elegendőek lennének ahhoz, hogy az Alstom hajógyárainak kihasználtsági aránya 2006-ra elfogadható szintet érjen el. Ezen elemzés alapjai a (169) és a (170) preambulumbekkezdésben kerülnek kifejtésre.
- (169) Még akkor is, ha az Alstom Marine ágazatának megvan a műszaki képessége különböző típusú hajók gyártására (tengeri körutazásokhoz gyártott tengerjáró hajók, folyékonygáz-szállító tartályhajó, szállítóhajók, jachtok, kutató- és katonai hajók stb.), úgy tűnik, hogy a jövőbeni megrendeléseknek a tengeri körutazásokhoz gyártott tengerjáró hajókra kellene összpontosítania. A szerkezetátalakítási terv maga is jelzi, hogy az új megrendelések főként erről a piacról érkeznek majd, míg más jellegű hajók nem képezik a rendelések jelentős részét. A saint-nazaire-i hajógyárak jelenlegi termelési kapacitása évi 5-6, tengeri körutazásokhoz gyártott tengerjáró hajóra becsült. Bizonyos középtávú kilátások azt jelzik, hogy ha az Alstom megtartja a jelenlegi piaci részesedését, évente legfeljebb 3, tengeri körutazásokhoz gyártott tengerjáró hajóra kap rendelést a 2004–2006-os időszakban. Ha a más típusú hajók gyártása kiegyenlítheti a tengeri körutazásokhoz gyártott tengerjáró hajók maximum alatti rendelési szintjét, valószínűtlen, hogy ennek olyan jelentős hatása lenne, amely az összes rendelés szintjét évi 3 hajó (tengeri körutazásokhoz gyártott tengerjáró hajóknak megfelelő) fölé tudná emelni.

⁽²⁹⁾ Értsd „megfelel a minimális csökkentésnek”.

⁽³⁰⁾ A franciaországi La Courneuve telephely kivételével. Ez a telephely a Siemensnek eladott Ipari turbinák tevékenység része.

(170) Ebben az összefüggésben a Bizottság pozitívan fogadta Franciaország közelmúltbeli kötelezettségvállalását, miszerint a lehető leghamarabb intézkedéseket fogad el [...], hogy az Alstom jövedelmezőségi küszöbét a hajóépítésben évi (az elmúlt öt év átlagában) 4,5 hajórendelésre (tengeri körutazásokhoz gyártott tengerjáró hajóknak megfelelő) csökkentse [...]. A Bizottság úgy értékeli, hogy ez a kiegészítő erőfeszítés [...] feltétlenül szükséges az ágazat hosszú távú működőképességének biztosítására, és azt végre kell hajtani.

Működési teljesítmény

(171) A Bizottság részletesen értékelte a szerkezetátalakítási terv kilátásait, akár rendelésekről akár az ágazatonkénti kiaknázási jövedelemlről van szó. E célból ellenőrizte, hogy az előrejelzések adatai megfelelnek az érintett piacok előrejelzéseinek. A Bizottság úgy értékeli, hogy a rendelkezésre vonatkozó előrejelzések általában realistikák, és a piaci részesedésre és az ipari növekedésre vonatkozó előrejelzések megfelelően elővigyázatosak. Ez alól két ágazat képez kivételt: a Power Turbo-Systems és a Marine.

(172) Az Alstom Power TurboSystems tevékenysége súlyos veszteségeket szenvedett, amelyek eredete azon súlyos funkciózavarokra vezethető vissza, amelyek a 2000-es év során a nagy teljesítményű GT24/GT26 gázturbinákat érintette, amelyek az Alstom által ebben az ágazatban forgalomba hozott választék legfontosabb modelljei. Munkálatokba kezdtek a turbinák teljesítményének javítására, és kereskedelmi megállapodásokat kötöttek az elégedetlen ügyfelekkel. Franciaország megjegyzi, hogy a szóban forgó turbinák ma már teljesen működőképeseek, és leszögezi, hogy éppen egy három turbinára szóló megrendelést kötöttek egy spanyol vállalattal, ami bizonyítja, hogy az Alstom ügyfélköre ismét bízik a minőségben, és a csoport által forgalomba hozott csúcstechnológiájú turbinák teljesítményében.

(173) A Bizottság úgy véli, hogy elegendő pozitív adat áll rendelkezésre, amelyek megerősítik az ágazat fejlődéséhez való visszatérést. Valójában bebizonyosodott, hogy az Alstom elvégezte a szükséges munkálatokat ahhoz, hogy a várt teljesítményt elérje, és hogy az elégedetlen ügyfelekkel való vitákat megoldja; a Bizottság ezenkívül felhívja a figyelmet arra, hogy a fennmaradó kockázat fedezésére létrehozott könyvelési tartalékok elegendőek. A három turbina Franciaország által jelzett, 2003. decemberi rendelete bizonyítja, hogy az ágazat visszaszerezheti a versenyképességét.

(174) Ámde a bátorító jelek ellenére a Bizottság úgy véli, hogy Franciaország túlbecsüli az Alstom azon képességét, hogy a közeljövőben visszaszerezze a piaci részesedését. Valójában ha az Alstom piaci részesedése hasonló lenne az 1992–2002-es időszakban elért átlagos teljesítményével, a

Bizottság érzékenységgel számol (kockázatos rendelések), ami körülbelül a várt rendelések [...] %-a. A Bizottság [...] eurós rendeléseket értékel kockázatosnak minden évben, 2004/2005-ben és 2005/2006-ban az [...] eurós előre látható megrendelésekből.

(175) A Marine ágazatban a Bizottság úgy értékeli, hogy a rendelési előrejelzések – ahogyan azok a szerkezetátalakítási tervből kiderülnek – túl derülátóak még a tengeri körutazásokra gyártott hajó piaca hosszú távú visszaszerzésének feltételezésével, valamint az atlanti óceáni hajógyárak azon lehetőségére számítva, hogy más típusú, csúcsteljesítményű hajókat gyártsanak, mint például a folyékonygázszállító tartályhajók. A Bizottság szerint évente [...] eurós rendelések kockázatosak 2004/2005-ben és 2005/2006-ban az [...] eurós előre látható rendelésekből.

(176) E tényezők alapján a Bizottság úgy értékeli, hogy összesen [...] eurónyi rendelés kockázatos. Ezt az összeget csak részben ellensúlyozza az előre látható rendeléseken alkalmazott [...] eurós műveleti haszon („vállalati tartalék”). Következésképpen a szerkezetátalakítás túl derülátónak tűnik, amennyiben a Bizottság meglátása szerint [...] eurónyi kockázatos rendeltetést nem fedez a „vállalati tartalék”.

(177) A Bizottság elemezte a vállalat lehetőségeit a kiaknázási előny szintjén. Úgy véli, hogy a szerkezetátalakítási tervnek el kell érnie a célkitűzéseit. Valójában a műveleti eredmény várakozásai eléggé elővigyázatosak, hogy ellensúlyozzák a rendelési előrejelzések területén megnyilvánuló túlzott optimizmust. A Bizottság tehát úgy gondolja, hogy ennek a túlértékelésnek a következményei valószínűleg nem veszélyeztetik az Alstom 2006-os működési nyereségességének a lehetőségét.

(178) A Bizottság – miután megvizsgálta az Alstom 2006-os működési nyereségessége kilátásai helytállóságának igazolását célzó, a szerkezetátalakítási terv alapelemeit – úgy véli, hogy az említett előrejelzések realistikák. A nyereségesség javításának egyik első lényeges eleme a II. 3. részben leírt szerkezetátalakítási tevékenységek keretén belül véghezvitt megtakarítási intézkedésekből származik. A költségek ésszerűsítését célzó megtakarítási intézkedések realitának tűnnek, és azok végrehajtásának ritmusa pozitív jelzésnek tekinthető, igazolva, hogy a szerkezetátalakítás és az életképesség visszaállítása megtörténhet a meghatározott határidőn belül.

(179) Másodsorban a Bizottság megfigyelte, hogy a nagy teljesítményű GT24/GT26 gázturbinák jelentős működési zavara miatt keletkezett számottevő veszteségek kivételesek voltak. Sőt, megállapodások születtek bizonyos ügyfelekkel fennálló viták befejezéséről. Ez a fajta nehézség – mivel nem visszatérő természetű – valószínűleg a jövőben nem merül fel újra.

(180) Egy harmadik lényeges elem a már most teljesítőképess területen – és különösen a Power Services részlegnél [...] %-os előre látható működési haszon 2006-ban) – előre jelzett magas nyereségesség fenntartása. Ezek az előrejelzések ésszerűnek tűnnek a tevékenységi ágazat jellemzői és növekedése alapján.

(181) Tekintetbe véve ezeket a tényezőket, a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a szerkezetátalakítási terv alapján 2006-ra a csoport szintjén meghatározott 6 %-os működési haszon megvalósítható.

A hosszú távú életképesség visszaszerzése

(182) A Bizottság megvizsgálta, hogy a szerkezetátalakítási tervben szereplő intézkedések lehetővé teszik-e az Alstom számára, hogy visszaszerezze a hosszú távú életképességét. Mint ahogyan az már világossá vált, a Bizottság úgy véli, hogy ipari szinten az intézkedések általában kielégítőek a tervben meghatározott nyereségességi cél elérésére. Ezenkívül pozitív jelek utalnak arra, hogy a rendkívüli műszaki problémákat – amelyek súlyos veszteségeket okoztak az elmúlt években – megoldották.

(183) Mindazonáltal a Bizottságnak vannak kétségei a szerkezetátalakítási terv azon intézkedéseivel kapcsolatban, amelyek az Alstom 2006 májusa utáni hosszú távú pénzügyi stabilitásának helyreállítására vonatkoznak. A Bizottság csak a szerkezetátalakítás befejeztével tudna dönteni arról, hogy a vállalat képes lenne-e a saját eszközeivel úgy tevékenykedni a piacon, ahogyan azt az iránymutatások előírják. A Bizottság kétségei a következő tényezők vizsgálatából erednek.

(184) Először is a 2005/2006-os 6 %-os működési haszon, amely egy [...] eurós kiaknázási előnynek felel meg, nem tűnik elegendő alapnak a vállalat hosszú távú életképességének helyreállításához. A szerkezetátalakítási terv alapján a 2005/2006-os tiszta nyereségnek [...] eurónak kellene lennie, ami az eladások [...] %-a.

(185) Továbbá a Bizottság úgy értékelte, hogy a gazdasági tartozások szintje a saját tőkéhez képest túl magas marad 2006-ban: [...] euro a [...] euróhoz képest. Ez egy [...] tartozás/tőke arányt („gearing ratio”) adna. Következésképpen az Alstomnak fel kellene áldoznia a bevételeinek egy nagyon jelentős hányadát, hogy teljesítse a tartozásainak a kamatterheit: a pénzügyi terhek [...] eurót tennének ki, míg a haszon a kamatok, az adó és az értékcsökkenés (EBIDTA) levonása előtt [...] euro lenne, ami a kamatterhek fedezetének („interest cover”) [...] aránya lenne. Egy ilyen szint világosan jelezne a pénzügyi helyzet törékenységet, amelyet nehéz hosszú távon fenntartani.

(186) Ezenkívül a Bizottság úgy találta, hogy az Alstom a rövid távú finanszírozási képesség hiányát kockáztatja, hogy megfeleljen a szerkezetátalakítási időszakban a likviditási szükségleteknek. A tanácsadó az Alstom pénzforgalmi tervének értékelésekor úgy ítélte meg, hogy a „headroom”-ot (már befektetett hitelkeret levonva a rendelkezésre álló hitelkeretből) [...] euro alatt kell tartani, amely szintet a Bizottság elégségesnek talál, de csak a váratlan nehézségek elmaradása esetén. Mindenesetre ennek a pénzforgalmi tervnek az alapján is a headroom szintjének alacsonyabbnak kell lennie a [...] eurós referenciaszintnél 2005/2006 első és második negyedévében.

(187) Végül a Bizottság úgy értékelte, hogy szükséges volt az Alstom saját tőkéje középtávú növelése. A terv szerint a saját tőke szintjének 2006-ban [...] eurónak kellene lennie, ami az eladások [...] %-a, amíg az 1998/2000 időszakban a saját tőke az eladások 12 %-a volt. A 2006-osnál erősebb pénzügyi mérleg szükséges, hogy a vállalkozás vonzza a befektetőket, és hogy önállóan finanszírozza magát a piacokon.

(188) Következtetésül a Bizottság megállapította, hogy a pénzügyi tervben az Alstom szerkezetátalakítási terve nem kielégítő, különösen a tartozások nagyon magas, és a saját tőke nagyon alacsony szintje miatt.

(189) Mindazonáltal 2004 májusában Franciaország tudatta a Bizottsággal, hogy a vállalat készpénzes tőkeemelést és a tartozásai egy részének tőkére való átváltását hajtaná végre. Ez a két művelet lehetővé teszi, hogy a saját tőke [...] és [...] euro között helyezkedjen el, és hogy 2006-ban a tartozások [...] és [...] euro között legyenek, ami egy [...] %-os eladási aránynak felel meg. A tartozások és a saját tőke közötti kapcsolat 2006-ban [...] és [...] között lesz, ami elegendő javulást jelent a korábbi pénzügyi terv alapján tett előrejelzésekben szereplő szinthez képest. Sőt, a tartozás csökkenése a pénzügyi terhek csökkenésében nyilvánulna meg: 2006-ban [...] és [...] euro között lesznek. Egy [...] eurós EBIDTA alapján az *interest cover* aránynak [...] és [...] között kellene lennie, ami már egy fenntartható pénzügyi helyzetet jelez.

(190) Következtetésként, az új tőkeemelés és a tartozások ennek következtében történő csökkenése jórészt lehetővé teszik a Bizottságnál a vállalat középtávú életképességére vonatkozóan felmerült kételyek eloszlását.

(191) Ezenkívül a Bizottság emlékeztet Franciaországnak az V. részben említett azon kötelezettségvállalására, hogy négy éven belül ipari partnerséget vagy partnerségeket köt.

- (192) A Bizottság úgy értékeli, hogy az Alstom hosszú távú életképességi kilátásainak megerősítése érdekében szükséges, hogy a vállalat új partnerséget vagy partnerségeket hozzon létre. A választott partner(ek)nek megfelelően stabil pénzügyi helyzettel kell rendelkezniük, és pénzügyi szempontból hozzá kell járulniuk a létrehozott partnerséghez. Az érintett ipari tevékenységeknek mindamellett olyanoknak kell lenniük, hogy a Bizottság a Szerződés versenyjogi szabályai alapján jóváhagyhassa a partnerség(ek)et. A partnerség(ek)et hosszú időtartamra kell létrehozni. Szerkezeti és stratégiai egyetértésben kell tevékenykedni, amely nem korlátozódhat egy konkrét társulásban megvalósítandó tervre, mint például konkrét felhívási ajánlatokra való jelentkezésre. Ahhoz, hogy ez érezhető hatással legyen az Alstom ipari és pénzügyi fejlődésére, a partnerség(ek)nek az Alstom jelentős tevékenységeinek egy részére kell vonatkoznia a közlekedés és az energia kulcsszakmaiban, azokon a területeken, amelyek nem tárgyai a közös vállalatoknak (lásd a (206) és a (207) preambulumbekendést). Következtetésként, e partnerség(ek)nek lehetővé kell tenniük az Alstom számára, hogy kihasználják a technológiai és ipari ütközőkártyáit, lazítva az érintett tevékenységek esetében a rá vonatkozó pénzügyi kötelezettségeket ⁽³¹⁾.
- (193) Célszerű leszögezni, hogy e partnerségeket elvben és a Bizottság kifejezett felhatalmazása nélkül azokkal a vállalatokkal kötik, amelyeket jogilag vagy ténylegesen, egyedül vagy közösen nem a francia hatóságok ellenőriznek. Ha ez másképpen lenne, a felek véglegesíthetnék az állam jelenlétét az Alstom csoportban, amely nyilvánvalóan ellentétes lenne a Franciaország által vállalt kötelezettségekkel, amelyek szerint véget kell venni a hatóságoknak az Alstom tőkéjében való részesedésének, és ezért az állami támogatásoknak is, amelyeket e részesedés tartalmaz.
- (194) Következtetésként a Bizottság a partnerségekre vonatkozó kötelezettségvállalás megvalósítását lényegesnek tartja a vállalat hosszú távú életképességével kapcsolatos minden kétség eloszlásához.
- A verseny nem kívánt torzulásának megelőzése
- (195) Ahhoz, hogy a Bizottság engedélyezze a szerkezetátalakítási támogatásokat, azoknak meg kell felelniük egy második feltételnek is, miszerint intézkedéseket kell hozni a támogatásoknak a versenytársakra gyakorolt esetleges negatív hatásai lehetőség szerinti csökkentésére. Ennek hiányában a támogatásokat a „közös érdekekkel ellentétes”-nek kell tekinteni, és a közös piaccal összeegyeztethetetlennek kell nyilvánítani. Ez a feltétel a leggyakrabban a vállalat jelenlétének korlátozásában nyilvánul meg annak valamely piacán vagy piacain, a szerkezetátalakítási időtartam végén.
- (196) Mint ahogy az már korábban szerepelt, az Alstom 2003-ig a következő területeken tevékenykedett: energia, továbbítás és elosztás, vasúti közlekedés és tengeri ágazat. Következtetésként a támogatásnak a versenytársakra gyakorolt negatív hatásai kiegyenlítésére szánt intézkedéseket minden ágazatban meg kellene hozni. A szerkezetátalakítási terv az Alstom alapvető szakmáinak újra meghatározását írja elő. Ebben az összefüggésben fontos, hogy Franciaország által a Bizottságnak 2003. december 5-én eljuttatott szerkezetátalakítási tervet teljes egészében végrehajtsák, beleértve az eladandó eszközöket is.
- (197) Az energetikai ágazatban meg kell jegyezni, hogy a vállalat már eladta a Siemensnek az ipari turbina szegmenst, beleértve a kis gázturbinákat (< 50 MW) és a gőzturbinákat (< 100 MW), valamint a T&D részleget az Arevának. Ezek az eladott tevékenységek az Alstom 2002/2003-as teljes üzleti forgalmának a 20 %-át jelentik. Ezenkívül Franciaországnak az V. részben leírt kötelezettségvállalásai kiegészítő eladásokat írnak elő az energiaágazat, különösen az ipari tüzelőberendezések területén, valamint meghatározzák egy hidraulikai tevékenységgel foglalkozó közös vállalat létrehozását.
- (198) Mivel az Alstom második alaptevékenysége a vasúti közlekedés, Franciaország vállalja, hogy eladja különösen a valenciai tehermozdony gyárat, valamint az ausztráliai és új-zélandi Transport tevékenységeket.
- (199) E két utóbbi tevékenységet, valamint az ipari tüzelőberendezések tevékenységét az Alstomnak a jó igazgatás elvei szerint kellene igazgatni, biztosítva számára a rendes fejlődés feltételeit és nem hozva semmilyen szándékos intézkedést, amely azok értékét csökkentené, például a nem tárgyi eszközök (szabadalom, engedélyek, kereskedelmi megállapodások stb.), a személyzet, az ügyfelek vagy az eladási kapacitás eladása az Alstom anyavállalata vagy a csoport más része felé. E célból Franciaország minden olyan tevékenység tekintetében, amelyet el kell adnia, kötelezettséget vállal annak az Alstom által létrehozott igazgatása biztosításával megbízott vezetőség létrehozására vagy megerősítésére. Egy Franciaország által kinevezett és a Bizottság által jóváhagyott vagyongazdálkodó ellenőrzi e tevékenységek irányítását és eladását.

⁽³¹⁾ Lásd e tekintetben az iránymutatások 34. pontját.

- (200) Ami a kiegészítő eladások 800 millió eurós (a 2002/2003-as üzleti forgalom alapján) összegét illeti, amelyet a Marine kivételével a tevékenységek között kell megvalósítani, annak mindenképpen meg kell felelnie a következő két feltételnek. Egyrészt az eladott tevékenység nem lehet e határozat keretén belül a (207) preambulumbekezdésben meghatározott közös vállalatban megvalósított, megvalósítandó vagy abban foglalt eladás tárgya. Másrészt az eladásnak életképes tevékenységre kell vonatkoznia fix eszközökkel és személyzettel, és amelynek 2002/2003-as üzleti forgalma mutatja a tevékenységi szintet az eladás idején. [...].
- (201) Az Ipari turbinák és a T&D tevékenység eladása révén már 20 %-kal csökkentett üzleti forgalom alapján a kiegészítő eladások mintegy 10 %-os további csökkenést jelentenek. Ezeket az eladásokat hozzá kell adni a jelentős tevékenységscsökkentésekhez (különösen a termelési telephelyek részleges vagy teljes bezárásai) és a korábban említett (lásd a 2. táblázatot) állománycsökkentésekhez, ahogyan az a szerkezetátalakítási terv keretében meg van határozva.
- (202) Ebben az összefüggésben a Bizottság úgy véli, hogy az Alstom által megvalósított és megvalósítandó ellentételezések lehetővé teszik az iránymutatások 35–39. pontja értelmében a nem kívánt versenytorzulás elkerülését. Azok a telephelyek bezárását és eladását kombinálják. Az a tény, hogy az érintett ágazatokban a piaci jelenlét és a termelési kapacitás kevésbé függ a berendezett termelési útvonalaktól, magyarázza, hogy ebben az esetben a Bizottság előnyben részesítette az eladásokat a termelés fizikai eszközei méretének csökkentéséhez képest.
- (203) Ezt a következtetést a támogatás engedélyezésére ebben az esetben alkalmazandó, és az iránymutatások 42. pontjának értelmében előírt vagy elfogadott egyedi feltételekkel vagy kötelezettségvállalások enyhítik.
- (204) Valójában a közlekedés területén Franciaország kötelezettséget vállalt egy sor szerkezeti intézkedés meghozatalára, amelyek a francia vasúti piac nyitottságát hatékonyan növelnék, hogy fokozza a versenyt a piacon a fogyasztók javára. Ez a nemzeti vállalatokat előnyben részesítő piacokon a rendelkezésre álló adatokat nézve fontos kötelezettségvállalás megfelel az iránymutatások 42. i. pontjának.
- (205) Továbbra is a Transport ágazatban a korlátozásokat az Alstom ár- és beszerzési politikájára kell alkalmazni a verseny torzulásainak elkerülésére.
- (206) A Bizottság emlékeztet rá, hogy Franciaország kötelezettséget vállalt arra, hogy a vállalat négy éven belül ipari partnerséget vagy partnerségeket köt, amelyek az Alstom tevékenységének jelentős fontosságú részeire fognak vonatkozni. A vállalat életképességének javításán túl ez a partnerségi kötelezettségvállalás a versenytársak felé tett kiegyenlítő intézkedésnek tekintendő. Tulajdonképpen arra kötelezi az Alstomot, hogy partnereket találjon a fontos tevékenységekhez, és e tevékenységekben való részvételről győzze meg őket. A Bizottság úgy értékeli, hogy a partnerség szükségessége a közlekedési és az energia ágazatban elsődleges fontosságú, ahol a támogatásoknak köszönhető versenytorzulások a legérezhetőbbek.
- (207) A Franciaország által vállalt kötelezettségeknek megfelelően hidraulikai tevékenységre létrehozandó közös vállalat ugyanebbe a gondolatmenetbe illeszkedik. E tekintetben a Bizottság úgy értékeli, hogy a „közös ellenőrzést” a vállalkozások közötti összefonódás ellenőrzéséről szóló, 2004. január 20-i 139/2004/EK tanácsi rendelet⁽³²⁾ („összefonódásokról szóló EK-rendelet”) szerint kell értelmezni.
- (208) E három utóbbi elem (az ár és a beszerzési politika korlátozásai, ipari partnerségek és közös vállalat létrehozása) – amelyek tartalma részletesen kifejtésre került – megfelelnek az iránymutatások 42. ii. pontjának.
- (209) Végül a francia hatóságok kötelezettségvállalása, hogy visszavonják az innovációs támogatások értesítését, és nem küldenek értesítést a szerkezetátalakítások tekintetében, mindkettő a Marine ágazatot érinti, az iránymutatások 42. iii. pontjának összefüggésébe illeszkedik. Ebben az összefüggésben a Bizottság azt is szükségesnek tartja, hogy előírja, hogy semmilyen kiegészítő támogatás nem adható meg az Alstomnak a szerkezetátalakítási folyamat befejezéséig, de mindenképpen a 8 milliárd eurós új konzorciális kötvényhitel kibocsátási lehetősége lejártának időpontjáig, azaz 2006. június 30-ig. Ez a feltétel nem érinti a szerződés 87. cikke (2) bekezdésében szereplő támogatásokat, sem az Európai Unió által társfinanszírozott kutatási projektek keretén belül megadott támogatásokat, sem pedig az ideiglenes védelmi mechanizmus (lásd a (218) preambulumbekezdést) címén megadott támogatásokat.

⁽³²⁾ HL L 24., 2004.1.29., 1. o.

- (210) Tekintettel az Alstom helyzetére a francia piacon, és különösen a vasúti berendezések ágazatában, a Bizottság elégedetten veszi tudomásul Franciaország kötelezettségvállalásait e piac megnyitásának szerkezeti intézkedéseit illetően. Ezek az intézkedések egészében véve lehetővé teszik más vállalatok számára, hogy legyőzzenek néhány akadályt, amelyek jelenleg erősen korlátozzák a versenyt az említett piacokon.
- (211) Következésképpen a Bizottság úgy értékeli, hogy elegendő intézkedést hoztak a támogatásoknak a versenyre, a versenytársakra és a fogyasztóra gyakorolt negatív hatásainak korlátozására.

A költségekhez és a szerkezetátalakításhoz viszonyított támogatások

- (212) Ahhoz, hogy a támogatást engedélyezni lehessen, célszerű a harmadik feltétel teljesítése, amely abban áll, hogy a támogatás összegét és intenzitását a legszigorúbb minimumra korlátozzák, amely még lehetővé teszi a vállalat, a részvényesei vagy a pénzügyi csoport – amelynek tagja – pénzügyi lehetőségeinek függvényében a szerkezetátalakítást. A támogatás kedvezményezettjeinek a saját forrásaikból merítve lényegesen hozzá kell járulniuk a szerkezetátalakítási tervhez. Mindenképpen be kell bizonyítani a Bizottságnak, hogy a támogatást kizárólag a vállalat életképességének visszaállítására használják fel, és hogy az nem teszi lehetővé a címzettjének a termelési kapacitás növelését a szerkezetátalakítási terv végrehajtásának ideje alatt.
- (213) Az Alstom esetében a Bizottság megállapítja, hogy az újraszervezési tevékenységek költségei, ahogyan az a PricewaterhouseCoopers („PwC”) által értékelt tervben szerepelnek, [...] euróig emelkednek ⁽³³⁾. Ehhez az összeghez hozzá kell adni a megfelelően biztos pénzügyi szerkezet visszaállításához szükséges tőkeigényt. Valójában a sajáttőke majdnem teljesen eltűnt a mérlegből a két utolsó év rendkívüli veszteségei következtében. Végül figyelembe kell venni a vállalat nagyon fontos szükségleteit a biztosítékok és a likviditások tekintetében.
- (214) A Bizottság emlékeztet arra, hogy az állam a 300 millió eurós TSDDRA (1. intézkedés), az 1,2 milliárd eurós rövid távú likviditások (2. intézkedés), egy 1,25 milliárd eurós másodlagos garancia (3. intézkedés), egy 300 millió eurós, tőkévé konvertálható PSDD-re adott garancia (4. intézkedés), egy 200 millió eurós, szintén tőkévé konvertálható TSDD (5. intézkedés) segítségével beavatkozik, és részt vesz a 180–220 millió eurós tőkeemelésben. Végül az állam – a Marine ágazat útján – egy meghatározatlan összegű kockázatot vállal, és már mintegy 411 millió euróra becsült garanciákat adott (korábbi 3. intézkedés). Összességében az államnak az érintett időszak folyamán vállalt átfogó kockázata egy 3,470 milliárd eurós maximumra emelkedett. Mindazonáltal meg kell jegyezni, hogy a vállalat már visszafizetett 900 millió eurót (2. intézkedés), valamint – ahogyan azt már jelezték – az állam lehetséges kockázata 2,570 milliárd euróra emelkedett. Ahogyan az már kifejtésre került, a támogatásokat már felbecsülték legfeljebb 3,03 és 3,08 milliárd euro (lásd a 7. táblázatot) közötti összegre, hozzáadva a 9. és a 10. intézkedésből eredő meghatározatlan összeget.
- (215) A vállalat saját hozzájárulása a költségek és a tőkeigények fedezéséhez jelentős. Nagyon fontos tevékenységátadások történtek és fognak történni. Ezen eladások jövedelmei lehetővé tették és lehetővé fogják tenni e tőkeszükségletek egy részének fedezését. Lehetővé teszik az eladósodás és a vállalat jövőbeni pénzügyi terheinek a korlátozását. Sőt, a már jelzett 900 millió eurós visszafizetés mellett – amelyek a kétszeres számolás elkerülésére nem szerepelnek a 8. táblázatban – a vállalat nagyon jelentős erőfeszítést fog tenni, hogy saját maga finanszírozza a 700 millió eurós készpénzfedezetet, amely lényeges eleme az új konzorciális kötvényhitel elnyerésének.
- (216) Az Alstom részvételét kivéve a bankok és a befektetők jelentős magán-hozzájárulást adnak. A bankok garanciát biztosítottak a 300 millió eurós első tőkeemeléshez, mintegy 300 millió eurós rövid távú likviditást (2. intézkedés), konzorciális kötvényhitelt, amely esetében tényleges kötelezettségük 6,05 milliárd euróig emelkedik (3. intézkedés), 12 milliárd eurós PSDD, 900 millió eurós ORA, és végül garancia a 800–1000 milliós új tőkeemeléshez, amelyből 700 milliót a készpénzfedezet finanszírozására használnak. Az Alstom és a magánszektor is befektetett a vállalat szerkezetátalakításába, egy 10,3 és 10,4 milliárd euro közötti összeggel (vagy 9,6 és 9,7 milliárd euro közötti, ha a tőkeemeléssel finanszírozott készpénzfedezetet nem vesszük számításba). A magán-hozzájárulás tehát lényeginek tekinthető ebben az esetben.

⁽³³⁾ Lásd a 2. táblázatot.

8. táblázat

A magánszektor hozzájárulásai, kivéve az átruházásra kerülő termékeket

(milliárd euróban)	
Intézkedések	Összeg
Bankok/befektetők	
Tőkeemelés I	0,3
ORA	0,9
Rövid távú megújított likviditások (2. intézkedés)	0,3
PSDD lehetséges tőkévé konvertálással (4. intézkedés)	1,20
Mintegy 8 milliárdos biztosítékok (3. intézkedés)	6,05
Tőkeemelés II (6. intézkedés)	0,83–0,98
Alstom	
Az elsődleges veszteségek fedezetének finanszírozása (6. intézkedés)	0,7
Összesen	10,3–10,4

(217) Ezenkívül a Bizottságnak biztosítani kell, hogy a támogatásokat a szerkezetátalakítást lehetővé tévő szükséges minimumra korlátozzák. Emlékeztetni kell egyrészt arra, hogy a támogatások egy részét – a 2. intézkedés 900 millió euróját – már visszafizették. Másrészt Franciaország kötelezettséget vállalt arra, hogy az Alstom által megkapott „befektetési fokozat” minősítést követő tizenkét hónapon belül kivonul a vállalat tőkéjéből, de azt mindenképpen megteszi négy éven belül. [...]. Tekintve, hogy Franciaország nem magánbefektetőként, hanem támogatási szempontból jelenik meg a vállalat tőkéjében, Franciaország kötelezettségvállalása szükséges ahhoz, hogy ezt a tőkerészesedésben megnyilvánuló állami támogatást a szükséges minimális időtartamra korlátozza. Következésképpen a Bizottság lényegesnek ítéli, hogy ez a kivonulás a tőkéből hatékony legyen.

(218) A Bizottság arról is meg akar bizonyosodni, hogy semmilyen kiegészítő támogatás nem módosítja az e határozat tárgyát képező támogatások összességét. Ebből az okból semmilyen más támogatás nem folyósítható a vállalat javára az e határozat időpontjától számított két évig, ami megközelítőleg a szerkezetátalakítási és azon időszaknak felel meg, amely alatt új biztosítékokat lehet kibocsátani az új szindikált keret⁽³⁴⁾ címén. A Bizottság valójában úgy véli, hogy a Franciaország által megadott támogatások lehetővé teszik az Alstom számára, hogy biztosítsa a szerkezetátalakítást, valamint, hogy az összes tevékenységét gyakorolja

ez alatt a két éves időszak alatt anélkül, hogy új kiegészítő támogatásokhoz kellene folyamodnia. Ez a feltétel nem vonatkozik azon támogatásokra, amelyek teljesen jogszerűen összeegyeztethetők a Szerződéssel, annak 87. cikke (2) bekezdése értelmében, sem azokra, amelyeket az Európai Unió által társfinanszírozott kutatási projektek keretén belül adnak meg, sem pedig azokra, amelyeket a hajógyártásra vonatkozó határozott idejű védintézkedések bevezetéséről szóló, 2002. június 27-i 1177/2002/EK tanácsi rendeletnek⁽³⁵⁾ megfelelően az ideiglenes védelmi mechanizmus címén adnak meg, amelynek különleges célja, hogy segítse az olyan szegmensben működő közösségi gyárakat, amelyek a koreai tisztességtelen verseny szerencsétlen hatásaitól szenvednek, amely az Alstom csoport vállalatainak az esetében is fennállhat. Ebben az összefüggésben annak biztosításáról is szó van, hogy az Alstom jövőbeni partnerei semmilyen támogatást ne folyósítsanak. Ebből az okból is Franciaország kötelezettséget vállalt arra, hogy a Bizottság előzetes jóváhagyását kéri olyan vállalkozással megkötendő partnerség esetén, amelyet az állam által jogilag vagy ténylegesen, egyedül vagy közösen ellenőriz.

(219) Végül az iránymutatások a 40. pontban meghatározzák, hogy a támogatás nem teheti lehetővé a vállalat számára, hogy a főlegben meglévő azon likviditások felett rendelkezzen, amelyeket olyan agresszív tevékenységekre fordíthatna, amelyek a verseny torzulását idézhetik elő a piacon, vagy olyan új befektetések finanszírozására, amelyek nem nélkülözhetetlenek az életképesség visszaállításához.

⁽³⁴⁾ Nyilvánvaló, hogy a megmentési célú és a szerkezetátalakítási támogatások elévülési ideje tíz év.

⁽³⁵⁾ HL L 172., 2002.7.2., 1. o. Az 502/2004/EK rendelettel (HL L 81., 2004.3.19., 6. o.) módosított rendelet.

(220) E rendelkezések betartásának biztosítására két intézkedést hoztak. Egyrészt Franciaország négy évre kötelezettséget vállalt az éves átlagban megvalósított hasznok alágazatonként való ellenőrzésére, hogy elkerülje a versenyellenes ár gyakorlatának lehetőségét. Másrészt egy másik kötelezettségvállalás értelmében az Európai Gazdasági Térségben a vállalatvásárlási műveleteket jelentősen csökkentik ugyanezen időszak alatt, a szerényebb méretű műveletek gyökeres kizárása nélkül. Ezek az intézkedések kizárólag a Közlekedés ágazatot érintik. Tulajdonképpen az Alstom e tevékenységének kevés rendkívüli vesztesége volt, és a megvalósított hasznok is kielégítőek maradtak. A támogatás nagy többségét tehát a vállalat más részeinek szerkezetátalakítására szánták. E két intézkedés célja annak biztosítása, hogy a támogatást az Alstom ne a Transport ágazatban a versenyellenes ár politikájának, vagy egy jelentős külső növekedési politikának a versenytársak kárára történő finanszírozására használja. Az előzőkre tekintettel a Bizottság úgy értékeli, hogy a támogatások – a fontosságuk ellenére – a vállalat hosszú távú életképességének helyreállításához szükséges minimumra korlátozódnak, és megjegyzi, hogy az iránymutatásoknak megfelelően a magán-hozzájárulás is nagyon jelentős.

A terv teljes végrehajtása

(221) Az Alstom négy ágazatának (Power, Transport, Marine és Power Conversion) a szerkezetátalakítási tervét – beleértve Franciaország kötelezettségvállalásait is – teljes egészében végre kell hajtani. A Bizottság tudomásul veszi Franciaország e tekintetben tett kötelezettségvállalását, és tájékoztatást kér a terv előrehaladásáról, valamint a hozzá kapcsolódó kötelezettségvállalásokról. Ezt a tájékoztatást a szerkezetátalakítás előrehaladottsági állapotáról szóló jelentés formájában kell megadni. Ki kell egészíteni a PwC ügyvédi iroda által megvalósított üzleti terv és a pénzügyi terv érvényesítési jelentésének közlésével.

(222) Ezenkívül a Bizottságnak küldött egyedi közlemények szükségesek bizonyos kötelezettségek betartásának biztosításához.

VII. KÖVETKEZTETÉS

(223) A Bizottság megállapítja, hogy Franciaország a Szerződés 88. cikke (3) bekezdésének megsértésével az e határozat tárgyát képező támogatások nagy részét jogtalanul hajtotta végre. Mindazonáltal a támogatásokat a közös piaccal összeegyeztethetőnek lehet nyilvánítani, tekintettel arra, hogy minden előírt feltételt betartottak,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Franciaország által az Alstom érdekében végrehajtott támogatási intézkedések összeegyeztethetőek a közös piaccal, a 2. cikkben meghatározott kötelezettségvállalásokra is tekintettel.

2. cikk

(1) Franciaország által a Bizottsággal 2003. december 5-én és 2004. március 15-én közölt, az Alstom szerkezetátalakítási tervét teljes egészében végre kell hajtani, a még eladásra kerülő eszközök tekintetében is.

(2) Franciaország az azt követő tizenkét hónap multán kivonul az Alstom tőkéjéből, hogy az a két fő minősítési ügynökségtől „investment grade” besorolást nyer. Ennek a kivonulásnak mindenképpen az e határozat elfogadását követő négy éven belül meg kell történnie. [...].

(3) Az Alstom e határozat elfogadásától számított négy éven belül ipari partnerséget vagy partnerségeket köt. Ezek a partnerségek az Alstom tevékenységeinek jelentős részeire vonatkoznak. A Bizottság előzetes beleegyezése kivételével e partnerségek nem vonatkoznak az állam által jogilag vagy ténylegesen, egyedül vagy közösen ellenőrzött vállalkozásokra.

(4) Az Alstom „Hydro Power” tevékenységére létre kell hozni egy [...] közösen ellenőrzött közös vállalatot, amelyben az Alstom a tőke legfeljebb 50 %-át birtokolhatja.

(5) Az Alstom következő eszközeit az Alstomtól független vásárlónak kell eladni: a valenciai tehermozdony gyár, az ausztráliai és az új-zélandi Transport tevékenységek és az ipari tüzelőberendezés tevékenység [...].

Az e határozat értesítését követő hónapban Franciaország jóváhagyásra a következőket nyújtja be a Bizottságnak:

a) az első albekezdésben meghatározott tevékenységek megfelelő irányításának biztosítására felállított vezetés Alstom által történő létrehozásához vagy megszilárdításához megfelelő intézkedések, biztosítva a rendes fejlesztésükhöz szükséges eszközöket, és nem hozva semmilyen szándékos intézkedést, amely azok értékét csökkentené, például a nem tárgyi eszközök (szabadalom, engedélyek, kereskedelmi megállapodások stb.), a személyzet, az ügyfelek vagy az eladási kapacitás eladása az Alstom anyavállalata vagy a csoport más része felé;

- b) vagyonkezelői megbízatás és egy független vagyonkezelő kiválasztása, amelynek a megfelelő titoktartást be kell tartania, és aki a kezelés megfelelő végrehajtását és az első albekezdésben meghatározott eszközök eladásának ellenőrzését biztosítja. A már megbízott vagyonkezelő a munkáját késedelem nélkül megkezdi. Ha a vagyonkezelő szabálytalanságokat fedez fel, arról azonnal értesíti a Bizottságot.
- (6) Az Alstom csoporton belül – a Marine ágazaton kívül – a 800 millió eurós üzleti forgalmat (2002/2003. bázisév) képviselő tevékenységeket [...] határidőn belül el kell adni. A számításba vételhez az eladott tevékenységeknek működőképes tevékenységnek kell lenniük állóeszközökkel és személyzettel, amelynek a 2002/2003-as üzleti forgalma képviseli az eladás időpontjában meglévő tevékenységi szintet, és nem lehet e határozat keretén belül megtörtént vagy jövőbeni eladás tárgya, vagy a (4) bekezdésben meghatározott közös vállalatba foglalva.
- (7) A(z) [...]t és a(z) [...]t [...] határidőn belül adják el.
- (8) Négy éven keresztül minden évben Franciaország benyújt a Bizottságnak egy, a Bizottság beleegyezésével az Alstom által felvett szakértő által érvényesített jelentést. Ennek a jelentésnek igazolnia kell, hogy az egy év átlagában alágazatonként elért, a társaság által a Transport ágazaton belül aláírt szerződéseken a megvalósított haszon összeegyeztethető az üzleti tervvel, és nem mutat versenyellenes árgyakorlatot.
- (9) Az Alstom által az Európai Gazdasági Térségen belül, a Transport ágazatban végrehajtott vállalkozásvásárlási műveletek nem haladhatják meg az összesen 200 millió eurót (a vállalkozás értéke), négyéves időszakon belül.
- (10) Franciaország szerkezeti intézkedéseket hajt végre a francia piacnak a következő vasúti berendezések területén történő megnyitására:
- a) a Bizottság kérésére a Réseau Ferré de France és a Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) véleményét a biztonsági bizonyítványok és az azokat alátámasztó műszaki akták kiadásáról;
- b) az új „járművek” rendelettervezet átadása a Bizottságnak, és a Bizottság tájékoztatása minden, az f) pontban meghatározott piacok és keretmegállapodások esetében, ha az említett rendelet által meghatározott szabályok kötelezően alkalmazandók, és azok okai; a rendelet legkésőbb 2005. január 1-jétől hatályba lép;
- c) az SNCF-fel a biztonsági bizonyítványok kiadása tekintetében fennálló konzultációs jogi kötelezettség eltörlése, ami helyébe a konzultációs kötelezettség lép [...];
- d) a Bizottság tájékoztatása a piacokról és azon keretmegállapodásokról, amelyeket kölcsönös megegyezés szerint az SNCF és a Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) köt az Alstommal, amennyiben azok összege magasabb, mint 473 000 euro, a Bizottságnak eljuttatott lista formájában évente, mindegyik piac vagy keretmegállapodás esetében feltüntetve az előzetes versenyvizsgálat nélküli tárgyalásos eljárás indokait;
- e) a 2004/17/EK rendelet végrehajtásához szükséges intézkedések 2004. november 1-jétől történő alkalmazása;
- f) évente egyszer az SNCF és az RATP által versenyvizsgálat után az Alstomnak kiosztott, 473 000 eurónál magasabb összegű üzletek és keretmegállapodások Bizottsággal történő közlése, és minden piac, illetve keretmegállapodás esetében a 2004/17/EK irányelv 34. cikke (3) bekezdésében meghatározott kifejezés és műszaki specifikáció feltüntetése az ilyen piacok vagy keretmegállapodások esetében;
- g) a Bizottság kérésére az SNCF és az RATP által versenyvizsgálat után az Alstomnak kiosztott piacok és keretmegállapodások esetében az SNCF igazgatótanácsának benyújtott ajánlatok vizsgálati jelentése;
- h) a 92/13/EGK irányelvnek megfelelő, ideiglenes intézkedésre vonatkozó jogi eszköz elfogadása, legkésőbb 2004. november 1-jei hatálybalépéssel.
- (11) Franciaország az Alstom Marine ágazatában szerkezetátalakítási kiegészítő intézkedéseket hajt végre, amelyek szükségessé ahhoz, hogy az évi (az elmúlt öt év átlagában) 4,5 hajórendelési (a tengeri körutazásokra épített tengerjárónak megfelelő) jövedelmezőségi küszöböt [...] -ra hozza.
- (12) A Szerződés 87. cikke (2) bekezdésében meghatározott, vagy az Európai Unió által társfinanszírozott kutatási tervek keretén belül megadott, illetve az 1177/2002/EK rendelet által meghatározott támogatás nem adható az Alstom számára a szerkezetátalakítási folyamat befejezéséig, vagy az e rendelet elfogadását követő két éven belül. De semmilyen esetben nem adható szerkezetátalakítási támogatás az egységes támogatás elvének megsértésével.
- (13) Az (1)–(12) bekezdésben meghatározott feltételek nyomkövetése érdekében Franciaország értesíti a Bizottságot a következőkről:
- a) az Alstom által a (2) bekezdésnek megfelelően megkapott „befektetési fokozat” besorolásról a megadást követő hónapban;
- b) háromhavonta a (3) bekezdésnek megfelelően az ipari partnerek keretében vállalt tevékenységekről, és azok eredményeiről;

- c) háromhavonta a (4) bekezdésnek megfelelően a hidraulikus tevékenység keretén belül létrehozott közös vállalatban vállalt tevékenységekről; a létrehozó megállapodás megkötését követő hónapban Franciaország értesíti a Bizottságot az alátámasztásul szolgáló dokumentumokról, hogy a Bizottság ellenőrizhesse, hogy közös vállalatról van szó, a 139/2004/EK rendelet értelmében vett közös ellenőrzéssel;
- d) a (4) és az (5) bekezdésben meghatározott minden műveletről, a megvalósításukat követő hónapban;
- e) a (10) bekezdés c), e) és h) pontjában meghatározott intézkedések elfogadásáról;
- f) háromhavonta a (11) bekezdésnek megfelelően a Marine ágazat kiegészítő szerkezetátalakítása keretében hozott intézkedésekről;
- g) éves jelentésekben az Alstom szerkezetátalakításának helyzetéről, az üzleti terv és a pénzügyi terv érvényesítési jelentéseivel kiegészítve.

3. cikk

Franciaország az e határozat értesítésétől számított két hónapos határidőn belül értesíti a Bizottságot az e határozatnak való megfelelés érdekében hozott intézkedésekről.

4. cikk

Ennek a határozatnak a Francia Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2004. július 7-én.

a Bizottság részéről

Mario MONTI

a Bizottság tagja