A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2004. szeptember 22.)

a Franciaország által a Compagnie Marseille Réparation (CMR) – számára nyújtott C 34/03 (ex N 728/02) állami támogatásról

(az értesítés a C(2004) 3350. számú dokumentummal történt)

(Csak a francia nyelvű szöveg hiteles)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2005/314/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

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

tekintettel az Európai Gazdasági Térséget létrehozó egyezményre és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután felkérte az érdekelteket, hogy ismertessék észrevételeiket a fenti cikkeknek megfelelően [1],

figyelembe véve a következőket:

I. ELJÁRÁS

(1) 2002. november 18-i és ugyanaznap iktatott levelében (a továbbiakban: „a bejelentés") Franciaország bejelentette a Bizottságnak azt a szándékát, hogy pénzügyileg segíti a Compagnie Marseille Réparation (CMR) hajójavító műhelyt. Az ügy az N 728/02 számon került bejegyzésre.

(2) 2002. december 13-i levelében a Bizottság kiegészítő felvilágosításokat kért Franciaországtól. Utóbbi 2003. március 6-i levelében válaszolt, amelyet 2003. március 7-én iktattak.

(3) 2003. május 13-i levelében a Bizottság tájékoztatta Franciaországot arról a döntéséről, hogy megindítja a Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárást a bejelentett intézkedésekkel kapcsolatban. Az ügy az N 34/03 számon került bejegyzésre.

(4) A Bizottság határozata az eljárás megnyitásáról az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* kihirdetésre került [2]. A Bizottság felhívta az érdekelteket arra, hogy ismertessék észrevételeiket a szóban forgó támogatási intézkedésekkel kapcsolatban.

(5) Franciaország észrevételeit 2003. július 31-én kelt levelében küldte meg, amelyet 2003. augusztus 4-én iktattak. Semmilyen harmadik érdekelt nem jelentkezett.

(6) Franciaország kiegészítő tájékoztatást adott 2003. október 2-i levelében, amelyet 2003. október 3-án iktattak, és 2003. október 10-i levelében, amelyet ugyanaznap iktattak. A Bizottság további kiegészítő kérdéseket tett fel Franciaországnak 2003. november 21-i levelében, amelyre Franciaország a 2003. december 29-i levélben válaszolt, amelyet 2004. január 8-án iktattak és a 2004. január 29-i levélben, amelyet ugyanaznap iktattak. A Bizottság további kérdéseket tett fel 2004. május 10-i levelében, amelyekre Franciaország 2004. június 29-i levelében válaszolt, amelyet ugyanaznap iktattak.

[1] HL C 188., 2003.8.8., 2. o.
[2] Lásd az 1. sz. lábjegyzetet.

II. **RÉSZLETES ISMERTETÉS**

A. **A kedvezményezett**

(7) A pénzügyi támogatás kedvezményezettje a CMR, egy Marseille-ben bejegyzett hajójavító társaság. A CMR-t 2002. június 20-án alapították, egy csődbe ment hajógyár, a Compagnie Marseillaise de Réparations (CMdR) eszközeinek átvételére.

(8) Ezt megelőzően a hajójavítást Marseille kikötőjében három vállalat, a Marine Technologie, a Travofer és a CMdR biztosította. 1996-ban ezek az üzemek mintegy 430 főt foglalkoztattak (310-et a CMdR-nél, 70-et a Marine Technologie-nál és 50-et a Travofernél). 1996-ban a CMdR nehézségekkel találta magát szemben és kénytelen volt csődöt jelenteni. Készült egy szociális terv, miközben a csődeljárás folyamatban volt, hogy segítsék a CMdR-t az előnyugdíjazással és alkalmazottai egy részének átképzésével kapcsolatos terhek fizetésében, amíg átvételi ajánlatot nem kap. Franciaország szerint ezt a programot a közhatóságok finanszírozták.

(9) 1997-ben a CMdR-t átvette az olasz Marinvest társaság, amely aztán 2000 júliusában eladta a céget a brit Cammell Laird csoportnak. Ezzel egyidejűleg a Cammell Laird átvette a két másik hajójavító üzemet is Marseille-ben, a Marine Technologie-t és a Travofert. A Cammell Lairdnek az volt a terve, hogy a három társaságot egyetlen vállalattá szervezi át, amelyet a CMdR-ből hoz létre, és a hajójavítási tevékenységet hajóátépítési tevékenységgé alakítja át.

(10) 2000 júliusa és 2002 júliusa között a CMdR létszáma jelentősen csökkent, a „azbeszt miatti távozások" miatt, vagyis azoknak a dolgozóknak a nyugdíjazása miatt, akiket az azbeszt megbetegített. A tervezett szerkezetváltásra való tekintettel ezeket a munkavállalókat nem helyettesítették. A CMdR tevékenysége következésképpen csökkent, de továbbra is folytatta hajójavítási tevékenységét mindaddig, amíg csődöt nem jelentett.

(11) A Cammell Laird 2001-es csődjét követően a CMdR-nek nehézségekkel találta magát szemben. 2001. július 31-én a marseille-i cégbíróság bírósági rendezési eljárást indított a CMdR-rel szemben.

(12) A CMR, a 2002. június 20-án létrehozott társaság átvételi ajánlatot tett a CMdR-re a marseille-i cégbíróságnak, amely 2002. június 20-án a felszámolási tervet elfogadta.

(13) Így a CMdR csődeljárása keretében a CMR megvásárolta utóbbi eszközeit 1 001 euróért (vagyis jelképes egy euróért az eszközöket és 1 000 euróért a készleteket). A CMR mérlegében szereplő információk azt mutatják, hogy az utóbbi tevékenységét 2002-ben adósságok nélkül kezdte.

(14) Franciaország eredetileg azt jelezte, hogy a CMR átvette a folyamatban lévő munkákat is.

(15) Egyébként az üzleti tevékenységek megszüntetésével kapcsolatos francia szociális jogszabályoknak megfelelően (a francia Munka törvénykönyve L 122 12. cikke második bekezdése), a CMR-nek át kellett vennie az összes foglalkoztatási szerződést, megtartva ugyanazokat a feltételeket a minősítés, a javadalmazás és a szolgálati idő tekintetében. Ugyanakkor a CMR-nek át kellett vennie egyrészt az átvétel előtt szerződött bérezési kötelezettségeket, 500 000 euró összegben, amelyek az „azbeszt miatti távozásokhoz" kötődtek, másrészt az esedékes béreket (fizetett szabadságot), 620 000 euró összegben, amely két szám megegyezik azzal, amit Franciaország eredetileg megállapított.

(16) Franciaország úgy tájékoztatta a Bizottságot, hogy 2003 márciusában a CMR 100 főt foglalkoztatott a termelési tevékenységekben, az előző öt év 184 fős átlagával szemben.

(17) A CMR öt részvényes tulajdonában van, amelyek közül az egyik gyakorolja a vezérigazgatói feladatkört.

B. **A vállalati terv**

(18) Franciaország szerint a hajójavítási tevékenység életképességének helyreállítása Marseille-ben megköveteli egy sor belső intézkedés meghozatalát a CMR-nél. Ennek érdekében kidolgoztak egy öt évre szóló vállalati tervet.

(19) A CMR állítólag egy sor terhet örökölt a CMdR-től („azbeszt miatti távozások”, fizetések (fizetett szabadságok)), és nehézségeket, például a hajójavítási ágazat ügyfélkörének elvesztését Marseille kikötőjében. Ezek a veszteségek a Cammell Laird politikájából adódhattak, amely a hajóátépítésekre összpontosított, a hajójavítás kárára. Ezért állítja Franciaország, hogy a CMR-nél szerkezetátalakítást kell végrehajtani. Franciaország elismeri, hogy egyetlen hajójavító üzem (vagyis a CMR) létezése Marseille-ben a hajójavítási piac igényeinek és lehetőségeinek megfelel.

(20) A vállalati terv, amelyet Franciaország szerkezetátalakítási tervnek nevez, a CMR által tapasztalt problémákra válaszul egy sor intézkedést irányoz elő. Mindenekelőtt a Cammell Laird korábbi stratégiáját, amely abban állt, hogy a hajójavítási tevékenységet hajóátépítési tevékenységgé kell átalakítani, vissza kell fordítani, és a CMR folytatja hagyományos hajójavító tevékenységét. Egyébként a következő intézkedéseket foganatosítja, ahogyan azokat Franciaország ismertette: a fix költségek csökkentése, a számítógépes előkészítés, a vezetési csapat és a felügyelet felelősségének fokozása, az alvállalkozás szigorú irányítása, többfunkciós kapacitások kialakítása. Végül, bizonyos beruházásokat eszközöl majd, és megkülönböztetett figyelmet szentel az alkalmazottak képzésének és szakosításának.

(21) Amint a társaság visszanyeri pozícióját a piacon, kereshet majd igényesebb hajótulajdonosokat is (például a luxushajók, az utasszállítók és a tankhajók), amelyek székhelye nem Marseille-ben van, és amelyek számára az ár nem az egyedül megfontolandó kritérium, amikor megrendelést adnak.

(22) Franciaország a CMR vállalati tervének két változatát nyújtotta be. A bejelentés egy olyan terven alapult, amely nagyfokú kihasználtságot tételezett fel, 30 millió eurós árbevétellel 2006-ban, míg a második, óvatosabb terv (a továbbiakban: „a pesszimista feltevés”) a marseille-i cégbíróság kérésére készült (az árbevétel évi 20 millió euróra korlátozódik, a harmadik évtől kezdődően, a vállalati terv végéig). A társaság működésének értékelése ebből következően megváltozott, és az 1. táblázat mutatja ezt az új értékelést.

1. táblázat

A CMR működésének előirányzott alakulása (pesszimista feltevés) [3]

(euróban)

Működés	2002 (6 hónap)	2003	2004	2005	2006
Árbevétel	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)
Működési költségek					
Vásárolt áruk	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)
Alvállalkozói teljesítmények	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)
Más vásárlások és külső költségek	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)
Bérek	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)
Fizetett szabadság	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)
„Azbeszt miatti távozások”	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)
Személyi költségek összesen	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)
Külső támogatás	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)
A személyzet és a kisegítő személyzet ráfordításai összesen	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)
Adók	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)
Működési költségek összesen	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)
Működési eredmény	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)
Szubvenciók [1]	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)
Adózás utáni eredmény	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)	[…] (*)

[1] A helyi önkormányzatok szubvenciói (lásd 3. táblázat).

[3] Az 1. táblázat nem felel meg az eredménykimutatás egészének.

(*) Ennek a szövegnek egyes részeit megszerkesztették annak biztosítására, hogy bizalmas információ ne kerüljön közzétételre; ezek a részek szögletes zárójelben szerepelnek, csillaggal megjelölve.

(23) Franciaország szerint a vállalati terv a marseille-i hajójavító társaságok által azt megelőzően realizált árbevételen alapul, hogy a Cammell Laird csoport nehézségekbe került, 2000-ben, valamint a CMR-nek arra való képességén, hogy hasonló eredményeket érjen el, két éven belül. Franciaország hangsúlyozza azt is, hogy a projekt figyelembe veszi az ügyfélkör stagnálását az átvétel időpontjában, és hogy a pesszimista feltevés szerint az alkalmazott megközelítési mód még óvatosabb.

(24) A vállalati terv megvalósításának költségei a pesszimista feltevés szerint – vagyis, Franciaország szerint, a szerkezetátalakítás költségei – a 2. táblázat 1. részében kerültek pontosításra.

(25) Franciaország egyébként szerkezetátalakítási költségeknek tekinti az „azbeszt miatti távozásokhoz" kapcsolódó költségeket és az esedékes béreket (fizetett szabadságokat), mivel mindezek a költségek a társaságot terhelték az átvétel előtt. Ezek a költségek a 2. táblázat 2. részében szerepelnek, és a feltüntetett számok figyelembe veszik a Franciaország által a 2004. január 29-i levélben megadott módosított számokat.

2. táblázat

A CMR szerkezetátalakításának állítólagos költségei

(euróban)

Megnevezés	Összeg
1. rész	
Szerkezetátalakítási és karbantartási beruházások (2002–2006): induló	[…] (*)
éves (4 × 100 000 euró)	[…] (*)
Készletek	[…] (*)
Képzési szükségletek: 200 óra/fő [1]	[…] (*)
1. részösszeg	[…] (*)
2. rész	
Az „azbeszt miatti távozások" költségei, amelyek az átvétel előtt merültek fel	[…] (*)
Esedékes fizetett szabadságok az átvétel előtt	[…] (*)
2. részösszeg	[…] (*)
Összesen (1. részösszeg + 2. részösszeg)	3 649 494

[1] Évi 20 alkalmazott a CMR-nél és évi 50 alkalmazott az alvállalkozóknál.

(26) A CMR működésének megindításához szükséges költségeket összesen tehát 3 649 494 euróra becsülik.

C. **A pénzügyi intézkedések**

(27) Franciaország szerint azt a 3 649 494 eurót, amire a CMR-nek szüksége van, államháztartási és magánforrásokból kapott kölcsönökből és szubvenciókból fedezik majd, a 3. táblázatnak megfelelően. Franciaország előzetesen olyan döntést hozott, hogy államháztartási támogatást nyújt a CMR-nek, 2002. május 3-án, vagyis még azelőtt, hogy a CMR létrejött volna, és azelőtt, hogy a CMdR eszközeit átvette volna. A támogatás megadására vonatkozóan jogilag kötelező érvényű határozatot 2002. június 26-án hoztak.

3. táblázat

A CMR szerkezetátalakításával kapcsolatos pénzügyi intézkedések

(euróban)

Forrás	Összeg
1. rész – Közületi támogatások	
Francia kormány	1 600 000
Provence-Alpes-Côte d'Azur regionális tanácsa	630 000
Bouches-du-Rhône tanácsa	630 000
Marseille városa	630 000
1. részösszeg	3 490 000
2. rész – Magánszférabeli támogatások	
Hozzájárulás a részvényesi tőkéhez	610 000
Bankkölcsönök	1 830 000
2. részösszeg	2 440 000
Összesen (1. részösszeg + 2. részösszeg)	5 930 000

(28) A francia kormány a CMR-nek 1 600 000 eurót ad, kamatmentes kölcsön formájában. Franciaország a kölcsönnek 404 640 eurós nettó támogatástartalmat tulajdonított, a Bizottság által 2002-re használt referencia-kamatláb, vagyis 5,06 % alapján. Franciaország jelzi, hogy ennek a kamatnak a folyósítási feltételei a 4. táblázatban bemutatottaknak felelhet meg. 2003 szeptemberében egy 800 000 eurós összeg átutalása történt meg a CMR-nek.

4. táblázat

A CMR-nek nyújtott kölcsön folyósítási és visszafizetési feltételei

(euróban)

Összeg	Folyósítás éve	Visszafizetés éve
533 333	n	n+6
266 667	n	n+7
400 000	n+1	n+7
400 000	n+2	n+7

(29) A Provence-Alpes-Côte d'Azur regionális tanács, a Bouches-du-Rhône megyei tanácsa és Marseille városa egyenként 630 000 eurós összeget folyósítanak a CMR-nek, szubvenció formájában. 2003 szeptembere óta a helyi közösségek hozzájárulása összesen (1 890 000 euró) folyósításra és felhasználásra került a társaság által működésének első hat hónapjában (2002-ben) elszenvedett veszteségek fedezésére.

(30) A magánszféra hozzájárulásai a CMR részvényesi tőkéjéhez való hozzájárulásként (610 000 euró) és bankkölcsönökként (1 830 000 euró) jelennek meg. A bankkölcsönökre a bankok nem kértek semmiféle speciális garanciát, kivéve a következő elemekre. A CMR eszközeinek egy részét pénzügyi lízing finanszírozza, vagyis azoknak a bankoknak a tulajdonában van, mindaddig, amíg a kölcsönt vissza nem fizetik. A CMR eszközeinek egy másik részére jelzálogot jegyeztek be, ami azt jelenti, hogy azok tulajdonjogát a CMR elveszítheti a bankokkal szemben, ha a kölcsönt nem fizeti vissza a megállapodott feltételek szerint. A kölcsönt nyújtó bank a Banque populaire csoport takarékszövetkezete.

D. **A piacra vonatkozó adatok**

(31) Franciaország szerint a francia hajójavítási ágazatban szerkezetátalakítások zajlottak le az elmúlt húsz évben, ennek a piacnak a jelentős romlása miatt. Marseille-ben a hajójavító társaságok azért küszködtek nehézségekkel, mert nem vették számításba a piac kedvezőtlen alakulását. Franciaország kijelenti, hogy három hajójavító társaság (a Marine Technologie, a Travofer és a CMdR) fenntartása Marseille-ben 2002-ig, addig az időpontig, amikor azokat a Cammell Laird átvette, meghaladta a piac kapacitását. Ennek ellenére, Franciaország szerint az, hogy legyen egyetlen hajójavító társaság Marseille-ben, az megfelel a piac igényeinek.

(32) Ami a CMR létszámát illeti, 100 fő dolgozott a termelési ágazatban 2003 márciusában, az előző öt év 184 fős átlagával szemben. Ez a létszámcsökkenés az „azbeszt miatti távozásoknak" (30 fő) is betudható. Franciaország megjegyzi azonban, hogy ezeket a személyeket majd helyettesítik, amint a CMR-nek felvételre lesz szüksége.

(33) Franciaország hozzáteszi, hogy a CMR kapacitásait ennek ellenére csökkenteni kellett, a Marine Technologie régi telephelyének és a Travofer telephelyének bezárása miatt, amelyeket visszaadtak a marseille-i kikötőnek, és többé nem használnak hajójavítási munkákra.

E. **A Szerződés 88. cikkének (2) bekezdése által előírt eljárás megindításáról szóló határozat**

(34) A hivatalos vizsgálati eljárás megindításáról szóló határozatban („a továbbiakban: az eljárás megindításáról szóló határozat") a Bizottság úgy vélekedett, hogy a kérdéses intézkedések állami támogatást valósítanak meg a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerinti értelemben. Ezeket az intézkedéseket aztán értékelték a hajógyártásnak nyújtott támogatásokról szóló, 1998. június 29-i 1540/98 tanácsi rendelet [4] (a továbbiakban: „a hajógyártási rendelet"), valamint a nehéz helyzetben lévő vállalatok megmentését és szerkezetátalakítását célzó állami támogatások közösségi irányelvek [5] (a továbbiakban: „szerkezetátalakítási irányelvek") alapján.

(35) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság kétségeinek adott hangot azzal kapcsolatban, hogy engedélyezhetők-e a kérdéses pénzügyi intézkedések szerkezetátalakítási támogatásként, figyelembe véve egyrészt azt, hogy a CMR újonnan létrejött, a CMdR felszámolásából keletkezett vállalatnak tűnik, másrészt figyelembe véve a szerkezetátalakítási irányelvek 7. pontját, amely szerint egy újonnan létrejött vállalat nem kaphat megmentési és szerkezetátalakítási célú támogatást, még akkor sem, ha induló helyzete válságos.

(36) Egyébként a Bizottság kétségbe vonta azt, hogy még ha a CMR a szerkezetátalakítás támogatásra jogosult lenne is, teljesülnének-e a szerkezetátalakítási támogatás engedélyezéséhez elengedhetetlenül szükséges egyéb kritériumok.

(37) A Bizottság külön megjegyezte, hogy Franciaország nem ismertette azokat a strukturális nehézségeket, amelyeket a szerkezetátalakításnak orvosolnia kell, megelégedve annak kijelentésével, hogy a CMR nehézségei lényegében a CMdR csődjéből adódtak. Ezért a Bizottság kétségbe vonta, hogy a CMR valóban ilyen strukturális nehézségekkel küszködött-e, és ebből következően kételkedett abban is, hogy a CMR vállalati tervét azért fogadták-e el, hogy garantálják a CMR életképességének ésszerű időn belül történő helyreállítását.

(38) Ezenkívül a Bizottság kétségbe vonta azt, hogy a hajógyártási rendelet 5. cikkében megkövetelt kapacitáscsökkentésekre sor került-e. Tudomásul vette, hogy Franciaország nem adott pontosabb felvilágosításokat a CMR által valóban átvett létszámról, és azt, hogy a jelek szerint az alvállalkozási tevékenységek jelentősen növekedni fognak.

[4] HL L 202., 1998.7.18., 1. o.
[5] HL C 288., 1999.10.9., 2. o.

(39) A Bizottság kétségbe vonta azt is, hogy a támogatás a szerkezetátalakítás költségeivel és előnyeivel arányban áll-e. A Bizottság abból indult ki, hogy az egyik jelzés szerint a szerkezetátalakítás költségei 3 649 494 eurót tesznek ki, a köz- és a magánszektor hozzájárulása pedig összesen 5 930 000 eurót. A finanszírozás tehát meghaladja a szerkezetátalakítás jelzett szükségleteit.

(40) Az arányosság szempontjából az eljárás megindításáról szóló határozat felvetette a nettó támogatástartalom meghatározásának problémáját az állam által a CMR-nek adott kölcsönnel kapcsolatban, megjegyezve, hogy – a referencia-kamatlábak és a diszkontráták meghatározásának módszeréről szóló bizottsági közleménynek ([6]) megfelelően – a referencia-kamatláb megemelhető különleges kockázatot jelentő helyzetekben (például egy nehézségekkel küzdő vállalatnál), és az ilyen esetekben a kamatfelár elérheti a 400 bázispontot, vagy annál is többet. A Bizottság tehát kétségbe vonta, hogy a kölcsön teljes egészében támogatásnak tekinthető-e.

(41) Még mindig az arányossággal kapcsolatban, a Bizottság kétségbe vonta azt, hogy a költségek összessége szerkezetátalakítási költségnek tekinthető, külön megnevezve a CMR alvállalkozóinak alkalmazottai számára biztosított képzés költségeit.

III. **FRANCIAORSZÁG ÉSZREVÉTELEI**

(42) Az eljárás megindításáról szóló határozatra adott válaszában és a később megadott kiegészítő tájékoztatás során Franciaország a következő észrevételeket és adatokat szolgáltatta.

(43) Ami azokat a kételyeket illeti, vajon a CMR jogosult-e a szerkezetátalakítási támogatásokra, Franciaország azt képviseli, hogy bár a CMR új társaság, mégiscsak szembesül nehézségekkel. Elismerve, hogy az emberi és anyagi erőforrások átvétele potenciálisan ugyan adut jelent egy új társaság számára, ám Franciaország azt is állítja, hogy ezek az erőforrások jelentős terhet jelentenek. Ezzel megerősíti eredeti álláspontját, amely szerint annak ellenére, hogy a CMR új társaság, kapcsolt vállalkozása egy olyan meglévő társaságnak, amely nehézségekkel szembesült.

(44) Franciaország megerősíti azt is, hogy a CMR tevékenységeit adósságok nélkül kezdte meg. A vállalatok helyzetének bírósági rendezésére vonatkozó francia jogszabályok szerint egy nehézségekkel küzdő vállalat, mielőtt csődöt jelent, megkísérelheti helyzetét oly módon stabilizálni, hogy egyezséget köt hitelezőivel, a cégbíróság által kijelölt csődgondnok segítségével. A CMdR kérte, hogy nevezzenek ki csődgondnokot. Annak ellenőrzése mellett a folyamatban lévő összes munkát befejezték és a hitelezőket kifizették. Mindazonáltal a CMdR helyzetének stabilizálására tett kísérlet kudarcba fulladt, és az eszközök lecsökkenése és a megrendelések hiánya miatt, végül is 2001. július 31-én csődöt jelentett. Ezért az átvétel időpontjában a CMdR-nek már nem voltak adósságai.

(45) Egyébként pontosításra került, hogy azzal ellentétben, amit Franciaország eredetileg állított, a CMdR minden folyamatban lévő munkát befejezett, mielőtt csődöt jelentett volna, és csődbe jutásának egyik oka éppen az a tény volt, hogy megrendelésállománya nem volt (lásd 44. preambulumbekezdés).

(46) Ami a CMR szerkezetátalakítási tervének életképességét illeti, Franciaország a kérdéses terv több pontjával kapcsolatban pontosításokat eszközölt. A CMR átveszi a CMdR által a hajók átépítése miatt abbahagyott hajójavítási tevékenységet. Azt tervezi, hogy részben pótolja az „azbeszt miatti távozásokat” fiatal, szakképzettebb dolgozókkal, és példa nélkül álló erőfeszítéseket tesz alkalmazottainak képzésére. Tervezi a munkaidőalap éves számításának bevezetését is, a munkaidőt heti 35 órára korlátozó jogszabály keretében, valamint azt, hogy összehangolja alkalmazottainak eltérő munkaszerződéseit. Egyébként korszerűsíti berendezéseit és munkamódszereit, javítja a biztonságot és kidolgoz egy ISO 9001 szerinti minőségi tervet. Ezek az intézkedések, amelyeket az eredetileg bejelentettekhez tettek hozzá, lehetővé teszik majd Franciaország véleménye szerint, hogy a CMR életképességét ésszerű időn belül garantálják.

([6]) HL C 273., 1997.9.9., 3. o.

(47) Franciaország azt is állítja, hogy a terv életképességét a reális üzleti elképzelések garantálják, amelyek a Marseille-ben letelepedett hajójavítási társaságok tényleges tevékenységén alapulnak, amelyet azelőtt fejtettek ki, hogy a Cammell Laird integrálta volna őket. Egyébként Franciaország megjegyzi, hogy a CMR munkavállalóival megállapodást kötött, amely garantálja a szociális békét a telephelyen. Végül megjegyzi, hogy a CMR működési eredményei 2002-ben és 2003 első felében azt bizonyítják, hogy a társaság 2003-tól valószínűleg életképes, ahogyan azt a szerkezetátalakítási terv előirányozza.

(48) Ami annak szükségességét illeti, hogy a verseny bármiféle torzulását kerülni kell, Franciaország azt képviseli, hogy a hajójavítási kapacitások csökkenése garantált a másik két marseille-i hajójavító telephely (a Marine Technologie és a Travofer) bezárása folytán.

(49) Egyébként Franciaország azt állítja, hogy ilyen szempontból a Földközi-tenger északi részének hajójavító műhelyei inkább egymást kiegészítők, és nincs igazán verseny közöttük.

(50) Franciaország azt állítja továbbá, hogy a CMR KKV-nak számít az EK-Szerződés 87. és 88. cikkének a kis- és középvállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokra való alkalmazásáról szóló, 2001. január 12-i 70/2001/EK rendelet 2. cikkének b) pontja értelmében ([7]).

(51) Végül Franciaország pontosítja, hogy a CMdR 132 munkavállalóját átvette a CMR és 58 fő hagyja el a vállalatot a 2002 és 2004 közötti időszakban, az azbesztes környezeti ártalmakhoz kapcsolódó okokból.

(52) Ami a kérdéses intézkedések arányosságát illeti, Franciaország pontosítja, hogy a közületi és a magánszektor hozzájárulásának 5 930 000 eurós összege egyrészt a szerkezetátalakítási költségeket (3 649 494 eurót), másrészt – a szerkezetátalakítástól függetlenül – a vállalat forgóeszköz-szükségletének egy részét fedezi.

(53) Franciaország kifejti, hogy az alvállalkozók képzési költségei szerinte a szerkezetátalakítás költségei közé tartoznak. Ilyen szempontból Franciaország megjegyzi, hogy a CMR működésében számos tevékenységet szakosodott külső társaságok végeznek el. Ezek, amelyeket a marseille-i hajójavítási ágazat problémái alvállalkozóként érintenek, nem képesek arra, hogy alkalmazottaik képzését finanszírozzák. Ezért vállalja át a CMR ezt a finanszírozást, mint olyan megrendelő, amely a hajó tulajdonosával szemben egyetemleges felelősséget visel.

(54) A szerkezetátalakítási támogatással kapcsolatos kérésével párhuzamosan Franciaország kérte a Bizottságot, hogy vizsgálja meg a kérdéses pénzügyi intézkedéseknek a közös piaccal való összeegyeztethetőségét, közvetlenül a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja alapján, arra az esetre, ha a támogatás nem bizonyulna összeegyeztethetőnek a közös piaccal a szerkezetátalakítási irányelvek szerint. Franciaország azt képviseli, hogy a hajógyártás lényeges tevékenység a marseille-i kikötő jó működéséhez, vagyis szükség van rá a hajók fogadásához, a hajóknak a kikötő tevékenységéhez nélkülözhetetlen karbantartásához, valamint a tengeri közlekedés biztonságával kapcsolatos szolgáltatásokhoz, illetve az idegenforgalommal kapcsolatos szolgáltatásokhoz is (a hobbiból tartott hajók javítása). Franciaország azt is képviseli, hogy a hajójavítás fenntartása Marseille-ben a Közösségnek érdekében áll, mivel összhangban van a közös közlekedési politikával, amely előnyben részesíti a tengeri szállítást. Végezetül Franciaország hangsúlyozza azokat a történelmi és stratégiai okokat, amelyek a hajójavítás fenntartását indokolják Marseille-ben.

([7]) HL L 10., 2001.1.13., 33. o. A legutóbb a 364/2004/EK rendelettel (HL L 63., 2004.2.28., 22. o.) módosított rendelet.

IV. ÉRTÉKELÉS

A. Állami támogatás

(55) Az EK-Szerződés 87. cikkének (1) bekezdése szerint „a közös piaccal összeegyeztethetetlenek, mivel a tagállamok közötti cserére kihatnak, az államok által vagy az állam forrásai terhére, bármilyen formában adott támogatások, amelyek torzítják vagy torzíthatják a versenyt, amikor egyes vállalatokat vagy egyes tevékenységeket előnyben részesítenek”.

(56) Először is, a francia állam által a CMR-nek adott 1 600 000 eurós szubvenció pénzügyi kedvezményt jelent, amelyet állami erőforrások felhasználásával nyújtottak. Egyébként az állami erőforrások kritériuma alkalmazandó a tagállamok regionális vagy helyi közösségei által adott gazdasági támogatásokra is. Ennek következtében a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdésében foglalt első alkalmazási kritérium is teljesül azoknál a szubvencióknál (amelynek összege egyenként 630 000 euró), amelyeket a CMR-nek Provence-Alpes Côte d'Azur régió, Bouches-du-Rhône megye és Marseille városa adott.

(57) Másodszor, mivel a kérdéses szubvenciók egy konkrét vállalatnak, a CMR-nek szóltak, a szelektivitás kritériuma, amely a Szerződés 87. cikkének (1) bekezdésének alkalmazásához feltétel, teljesül.

(58) Harmadszor, a regionális és helyi közösségektől kapott három támogatás, valamint a francia kormány által adott kamatmentes kölcsön a CMR számára olyan gazdasági előnyt biztosít, amelyet a magánszektortól nem kapott volna meg. Ezek az intézkedések tehát, jellegükből adódóan, feltételezhetően torzítják a versenyt.

(59) Negyedszer, az a kritérium, amely szerint az intézkedésnek hatást kell gyakorolnia a tagállamok közti kapcsolatokra, teljesül, mivel a kedvezményezett olyan gazdasági tevékenységet folytat, amely a tagállamok közötti cserét is magában foglalja. Ez ténylegesen a helyzet a CMR által végzett hajójavítási tevékenység esetében. Egy olyan érzékeny ágazatban, mint a hajójavítás, a cserekapcsolatokra gyakorolt hatás, legalábbis potenciálisan, feltételezhető. Ez az előfeltevés valójában annak a tartós politikának az alapja, amely a hajógyártási ágazatban az állami támogatásokra alkalmazandó speciális szabályokkal kapcsolatos. Ezeket a szabályokat a hajójavítás egészére alkalmazzák, amelyre ugyanazok az elvek vonatkoznak, mint a hajóépítésre. Ezen túlmenően, a CMR – földrajzi helyzetéből adódóan – legalábbis potenciálisan versenyben áll az Olaszországban és Spanyolországban működő hajójavító műhelyekkel.

(60) A Bizottság ebből azt a következtetést vonja le, hogy a CMR-nek adott államháztartási hozzájárulások, amelyeket a 3. táblázat 1. része ismertet, mind állami támogatást valósítanak meg a Szerződés 87. cikkének 1. bekezdése értelmében.

(61) A Bizottság megjegyzi azt is, hogy Franciaország nem felelt meg annak a kötelezettségnek, amelyet a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdése ró rá, hogy nem valósíthatja meg a tervbe vett intézkedéseket azelőtt, hogy az eljárás végleges döntésre jutott volna (felfüggesztő záradék). A támogatás következésképpen jogellenesnek tekintendő.

B. **Eltérés, a Szerződés 87. cikkének alkalmazásával**

(62) Mivel a CMR a hajójavítás ágazatában tevékenykedik, azok a támogatások, amelyeket tevékenységeinek támogatására kap, az állami támogatásoknak a hajógyártásra alkalmazandó speciális szabályainak alkalmazási területéhez tartozik. 2004. január 1-je óta ezek a szabályok szerepelnek a hajógyártáshoz adott állami támogatások keretszabályában ([8]), amely a hajógyártásról szóló rendeletben megállapított szabályok helyébe lép. Mindazonáltal, a jogellenes állami támogatások értékelésére alkalmazandó szabályok megállapításáról szóló bizottsági közleménynek megfelelően ([9]), a jogellenes támogatásokat – vagyis az olyan támogatásokat, amelyeket a Szerződés 88. cikkének (3) bekezdésének megsértésével valósítottak meg – azoknak az alapvető kritériumoknak az alapján értékelik, amelyeket a megadásukkor hatályban lévő okmányok rögzítettek. A hajógyártásról szóló rendelet következésképpen alkalmazható az adott esetre. A teljes körű eljárásra törekedve a Bizottság akár a hajógyártásról szóló rendeletet, akár az annak helyébe lépő, a hajógyártáshoz adott állami támogatásokról szóló rendeletet ([10]) alkalmazza, szükséges pontosítani, hogy ennek semmiféle hatása nincs az összeegyeztethetőség megítélésével kapcsolatos értékelésre, mivel az alapkritériumok a megmentési célú és a szerkezetátalakításhoz adott támogatások, a regionális támogatások és a képzési támogatások értékelésénél azonosak ([11]).

(63) Franciaország kérte a Bizottságot, hogy vizsgálja meg közvetlenül a Szerződés 87. cikk (3) bekezdése c) pontja alapján, hogy a kérdéses pénzügyi támogatások összeegyeztethetőek-e a közös piaccal, azt képviselve, hogy a hajójavítás lényeges tevékenység egy olyan méretű kikötő jó működése számára, amilyen a marseille-i.

(64) Egyrészről, a Bizottság megjegyzi, hogy ha a CMR által kínált hajójavítási szolgáltatások valóban lényegesek a kikötő működéséhez, akkor ezeket a tevékenységeket elvben a kikötő saját eszközeinek révén kellene biztosítani, anélkül, hogy szükség az állami támogatásokhoz való folyamodásra. Továbbá a Bizottság a támogatás egy részét a beruházáshoz adott regionális támogatásként engedélyezi, és ezáltal figyelembe veszi a felmerülő regionális problémákat.

(65) Egyébként a hajógyártásról szóló rendelet az ágazatra alkalmazandó szabályok sajátos és teljes körű együttesét jelenti, amely vonatkozik a hajójavításra is, és amely a Szerződéssel *lex specialis* kapcsolatban van. A támogatásnak a Szerződés közvetlen alkalmazásával történő engedélyezése kudarcra ítélné azokat a célkitűzéseket, amelyek elérésére az ágazatra alkalmazandó speciális és korlátozó szabályok megállapítása törekszik.

(66) A Bizottság következésképpen nem értékelheti a kérdéses támogatást közvetlenül a Szerződés alapján.

(67) A hajógyártásról szóló rendelet 2. cikke úgy rendelkezik, hogy a hajójavításra adott támogatások csak akkor tekinthetőek összeegyeztethetőnek a közös piaccal, ha betartják a jelzett rendelet rendelkezéseit.

1. *Szerkezetátalakítási támogatás*

(68) Franciaország szerint a kérdéses támogatás célja a CMR tevékenységeinek szerkezetátalakítása. A hajógyártásról szóló rendelet 5. cikkével összhangban a hajójavítási ágazatban működő vállalatok megmentéséhez és szerkezetátalakításához adott támogatások kivételképpen összeegyeztethetőnek tekinthetők a közös piaccal, azzal a feltétellel, hogy megfelelnek a szerkezetátalakítási irányelvek rendelkezéseinek, valamint a hivatkozott 5. cikkben meghatározott különleges feltételeknek.

(69) A Bizottság következésképpen megvizsgálta, hogy a szerkezetátalakítási irányelvekben megfogalmazott kritériumok teljesülnek-e.

([8]) HL C 317., 2003.12.30., 11. o.
([9]) HL C 119., 2002.5.22., 22. o.
([10]) Lásd ezzel kapcsolatban a hajógyártásnak adott állami támogatások keretszabályának 12 b) és 12 f) pontjait, valamint 26. pontját.
([11]) A kapacitások csökkenésének kivételével, amely a hajógyártásnak adott állami támogatásokról szóló keretszabály szerint többé nem szükséges feltétele a szerkezetátalakítási támogatások megadásának. Mindenesetre a szerkezetátalakítási irányelvek feltételül szabják, hogy kerülni kell a verseny mindenféle szükségtelen torzítását, aminek érdekében kompenzációs intézkedéseket írnak elő. Lásd ezzel kapcsolatban a szerkezetátalakítási irányelvek 35. és azt követő pontjait.

1.1. A vállalat támogathatósága

(70) A szerkezetátalakítási irányelvek szerint ahhoz, hogy szerkezetátalakítási támogatásokban részesülhessen, az érintett vállalatnak ezen irányelvek értelmében vett nehéz helyzetben levőnek kell minősülnie. Annak ellenére, hogy nincs erre vonatkozó közösségi meghatározás, a Bizottság úgy véli, hogy egy vállalat akkor küszködik nehézséggel, amikor saját pénzügyi forrásaiból, vagy azokból a forrásokból, amelyeket tulajdonosai/részvényesei és hitelezői hajlandók neki átadni, nem képes fedezni veszteségeit, amelyek – a hivatalos hatóságok részéről történő külső beavatkozás nélkül – rövid vagy középtávon csaknem bizonyos gazdasági véghez vezetnek (a szerkezetátalakítási irányelvek 4. pontja). Egy vállalat nehézségei megmutatkoznak például veszteségei növekvő mértékében, az árbevétel csökkenésében, a készletek felduzzadásában, a kapacitásfeleslegben, az önfinanszírozás bruttó arányának csökkenésében, a növekvő eladósodásban, a pénzügyi terhek növekedésében, valamint a nettó eszközérték gyengülésében vagy csökkenésében, vagy akár eltűnésében.

(71) Mindazonáltal a szerkezetátalakítási irányelvek 7. pontja azt is kimondja, hogy egy újonnan létrejött vállalat nem jogosult szerkezetátalakítási támogatásokra, még akkor sem, ha pénzügyi helyzete válságos. Ez a helyzet nevezetesen akkor is, amikor az új vállalat egy korábban létezett vállalat felszámolásából keletkezik, vagy csupán annak eszközeit veszi át.

(72) Az újonnan létrejött vállalatok kizárását a szerkezetátalakítási támogatásban részesülő lehetséges jogosultak köréből indokolja az az elv, amely szerint egy vállalkozás létrehozása a piaci helyzet elemzéséből következő döntés gyümölcsének kell lennie. Egy társaságot tehát csak akkor szabad létrehozni, ha van esély arra, hogy tevékenységet folytasson az érintett piacon, más szavakkal, ha kezdettől fogva tőkésített és életképes.

(73) Egy új társaság nem részesülhet szerkezetátalakítási támogatásokban, mivel – még ha minden bizonnyal szembetalálja is magát indítási nehézségekkel –azokkal a nehézségekkel nem szembesül, amelyeket a szerkezetátalakítási irányelvek írnak le. Ezek a nehézségek, amelyeket a 70. preambulumbekezdés ismertet, a társaság történetével kapcsolatosak, mivel annak működéséből erednek. Egy új társaság, természetéből adódóan, nem szembesülhet ilyen típusú nehézségekkel.

(74) Egy új társaság azonban szembesülhet az indítással kapcsolatos veszteségekkel, mivel olyan beruházásokat és olyan működési költségeket kell finanszíroznia, amelyeket eleinte nem fedez tevékenységeinek árbevétele. Ezek a költségek azonban a vállalat tevékenységének beindításával járnak, nem pedig szerkezetátalakításához. Következésképpen ezeket nem finanszírozhatják szerkezetátalakítási támogatások anélkül, hogy az utóbbiak elveszítenék sajátos célkitűzésüket és korlátozott hatókörüket.

(75) A szerkezetátalakítási irányelvek alkalmazási területének a szerkezetátalakításra való korlátozása vonatkozik azokra az új vállalatokra, amelyek a korábban létezett vállalat felszámolása nyomán keletkeznek, vagy csupán azok eszközeinek átvételével. Az ilyen jellegű esetekben az új társaság elvben nem veszi át elődeinek adósságait, ami azt jelenti, hogy nem találja magát szembe a szerkezetátalakítási irányelvekben leírt nehézségekkel.

(76) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság kételkedett abban, hogy a CMR szerkezetátalakítási támogatást kaphatna, mivel új társaságnak tűnt.

(77) Ilyen tekintetben a Bizottság megjegyzi, és Franciaország elfogadja azt, hogy a CMR új jogalanyt képvisel, amely a CMdR-étől elkülönült jogi személyiséggel van felruházva.

(78) Egyébként a Bizottság úgy véli, hogy a CMR új gazdasági alanyt képvisel, amely a CMdR-től elkülönül. Az igaz, hogy a CMR ugyanolyan típusú gazdasági tevékenységet folytat, mint a CMdR (hajójavítás). Lehetetlen viszont azt a következtetést vonni le, hogy a CMR megfelel ugyanannak a gazdasági alanynak, ami a CMdR. Ellenkezőleg, a Bizottság úgy tekinti, hogy az átvétel a folyamatosság megszakítását jelentette a régi és az új tevékenységek között, annak ellenére, hogy a CMR átvette az aktívákat és az üzlet eszközeit, valamint a létszámot és bizonyos, a szociális biztonsággal kapcsolatos jogszabályok szerinti terheket, és ugyanabban a tevékenységi ágazatban működik, mint a CMdR. Az a tény, hogy az átvétel nem vonta maga után a régi tevékenységekhez kapcsolódó adósságok átvételét, a folyamatosságnak erről a megszakításáról tanúskodik. A CMR tehát nem volt ugyanabban a pénzügyi helyzetben, mint a CMdR. Ilyen tekintetben pontosítani kell, hogy az ezt a helyzetet kiváltó okok, vagyis akár az a tény, hogy a jogelőd az adósságokat rendezte, akár az a tény, hogy egyáltalán nem volt adósság, nem bír semmiféle jelentőséggel az adott esetben. A CMR tényleges helyzete abban az időpontban, amikor működését megkezdte, új indulásként írható le. A folyamatosság megszakadását bizonyítja az a tény is, hogy semmilyen folyamatban lévő munkát nem vettek át, minden folyamatban lévő munkát már befejeztek és a szállítókat kifizették, azt megelőzően, hogy a CMdR bejelentette volna a csődöt.

(79) Ebből tehát azt a következtetést kell levonni, hogy a CMR valóban egy új társaság.

(80) Tulajdonképpen Franciaország nem vitatja ezt a következtetést. Mindenesetre azt képviseli, hogy bár új társaság, a CMR-nek olyan nehézségei vannak, amelyek lehetővé teszik, hogy egy meglévő társasághoz kapcsolják, mivel ezeknek a nehézségeknek az oka a létszám és az azzal kapcsolatos szociális terhek átvétele.

(81) Ami ezt az érvet illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy a CMR a szerkezetátalakítási irányelvek értelmében, ahogyan azokat a 70 preambulumbekezdés ismerteti, nem mutatja egy nehézségekkel küzdő vállalat jellegzetességeit. Egyszerűen szembesült a cégalapítás szokásos költségeivel és a beindítás szokásos veszteségeivel, abból a tényből következően, hogy a beruházási projekt még csak az elején tart.

(82) Egy üzleti tevékenység beindításának költségei elkerülhetetlenek, és nem kapcsolódnak a társaság történetéhez. A CMR-nek ugyanezeket a költségeket kellett volna viselnie akkor is, ha a részvényesei úgy döntöttek volna, hogy a korábbi hajójavítási tevékenységektől teljes mértékben független társaságot hoznak létre, amely hipotézis elkerülhetetlenül felveti a beindítási költségeket, nevezetesen a gépek megvásárlását, a munkaerő felvételét és kiképzését stb.

(83) Még pontosabban, a Bizottság úgy véli, hogy a képzettség, a javadalmazás és a szolgálati idő szempontjából változatlan feltételekkel végrehajtott munkaerő-átvétel, valamint bizonyos szociális kötelezettségek átvétele (esedékes fizetett szabadságok, „azbeszt miatti távozások") egyszerűen a francia szociális jogszabály jogi következménye [12] (és e tekintetben hasonló számos más országéhoz), és az a befektető előtt ismert volt. Más szavakkal, ez az átvétel olyan feltételt jelentett volna, amelynek az eszközök átvételének műveletét alárendelik. Egyébként figyelembe kellett volna venni a megszerzett eszközökhöz kapcsolódó összes költséget, amikor a vételárat meghatározták.

(84) Ráadásul a Bizottság megjegyzi, hogy a CMR által átvett létszám az átvett eszköz részét képezi, és nem jelent terhet. Valójában ennek az átvételnek meg kellett volna könnyítenie a CMR-nek a piacra való bejutását, abban az értelemben, hogy az mentesíti az új munkaerő felvételével és képzésével kapcsolatos költségek alól.

(85) Franciaország azt az álláspontot is képviseli, hogy a CMR nehézségekkel küzdő vállalat, mert ugyanolyan típusú tevékenységet folytat, mint a CMdR, és mert be kell tartania a szociális biztonságra vonatkozó francia jogszabály által kiszabott kötelességeket, amely a CMdR-től örökölt tehernek minősül.

(86) Végezetül Franciaország azt is képviseli, hogy a CMdR nehézségei az általa végzett tevékenységek jellegével kapcsolatosak. Mindazonáltal azt is megjegyzi, hogy egyetlen hajójavító társaság létezése Marseille-ben megfelel a piac igényeinek. Nyilvánvaló, hogy valóban a CMR az egyetlen hajójavító társaság a maga nemében Marseille-ben, a Marine Technologie és a Travofer bezárása óta. Ezért az a tény, hogy a CMR hajójavítási tevékenységet folytat, nem lehet pénzügyi nehézségeinek forrása, és nem tehet szükségessé szerkezetátalakítást.

[12] A Bizottság azonban – a kérdéses francia jogszabály (a munka törvénykönyve, L 122 12, második számozatlan bekezdés) alapos tanulmányozása után – úgy vélekedik, hogy ez a jogszabály nem teszi kötelezővé a munkavállalók összességének átvételét.

(87) Következésképpen a Bizottság megjegyzi, hogy a CMR nem vett át a CMdR-től olyan passzívákat, amelyek megerősítenék, hogy a régi hajójavítási tevékenységet folytatja. A CMR újonnan létrehozott társaság, amelynek egyébként, a szerkezetátalakítási irányelvek értelmében véve, nincsenek nehézségei. A Bizottság úgy véli, hogy a beruházási támogatások jobban felhasználhatóaknak kellene lenniük azokhoz az egyéb esetleges pénzügyi nehézségekhez, amelyekkel a CMR még találkozhat.

(88) A Bizottság által a szerkezetátalakítási irányelvek 1999. évi hatálybalépése óta követett gyakorlatnak megfelelően egy társaság „újnak" a létrehozásától számított két éven keresztül számít. Ilyen szempontból a Bizottság megjegyzi, hogy a CMR-t 2002. június 20-án, új társaságként hozták létre. A jogérvényes határozat arról, hogy a CMR a támogatást megkapja, 2002. június 26-án hozták, vagyis a létrehozását követő két éven belül.

(89) A Bizottság ebből azt a következtetést vonja le, hogy a CMR nem részesülhet szerkezetátalakítási támogatásokban. A következő preambulumbekezdésekben a Bizottság megvizsgálja, hogy a Franciaország által megadott információk eloszlathatják-e a többi kétséget, amelynek hangot adott az eljárás megindításáról szóló határozatban, a támogatásnak a szerkezetátalakítási támogatásokra vonatkozó egyéb feltételeknek való megfelelésével kapcsolatban. A Bizottság következtetései ezekkel a feltételekkel kapcsolatban azzal a feltételezéssel alkalmazhatóak, hogy a CMR nem új társaság, hanem egy olyan társaság, amelynek pénzügyi nehézségei vannak, és így jogosult arra, hogy szerkezetátalakítási támogatásban részesüljön.

(90) A teljeskörűség vizsgálatra törekedve a Bizottság megjegyzi, hogy a kérdéses intézkedések nem minősülhetnek megmentési célú támogatásnak. A megmentési célú támogatásokra való jogosultság szabálya ugyanaz, mint a szerkezetátalakítási támogatásoké. A szerkezetátalakítási irányelvek 7. pontjának megfelelően az új társaságok ki vannak zárva a mentési célú támogatásokra való jogosultságból. Következésképpen a CMR, mint új társaság, amelynek nincsenek a szerkezetátalakítási irányelvek értelmében vett nehézségei, nem kaphat ilyen típusú támogatást.

1.2. Az életképességhez való visszatérés

(91) A szerkezetátalakítási irányelvek szerint a támogatás nyújtását egy olyan szerkezetátalakítási terv megvalósításához kell kötni, amely ésszerű időn belül lehetővé teszi a vállalat hosszú távú életképességének helyreállítását, a jövőbeli működési feltételekre vonatkozó reális feltételezések alapján, lehetővé téve, hogy a vállalat saját lábára álljon. Ezt a célkitűzést főként belső intézkedésekkel kell elérni, nevezetesen azoknak a tevékenységeknek az abbahagyásával, amelyek strukturálisan veszteségesek lennének a szerkezetátalakítás után is.

(92) A Bizottságnak kételyei voltak amiatt, hogy Franciaország nem ismertette, melyek azok a strukturális nehézségek, amelyeket a szerkezetátalakításnak orvosolnia kell, hanem megelégedett annak kijelentésével, hogy azok a nehézségek, amelyekkel a CMR szembekerült, lényegében a CMdR csődjéből adódtak. Ezért a Bizottságnak kételyei voltak afelől, hogy a CMR-nek ilyen nehézségei lennének és a vállalati terv olyan jellegű-e, hogy életképességét helyreállítja.

(93) Franciaország kifejtette, hogy a CMR nehézségei a Cammell Laird üzletpolitikájának tudhatók be, amely megkísérelte a marseille-i hajójavítási társaságokat a hajók átalakítása felé átirányítani. Ez az átirányítás a hagyományos ügyfélkör elvesztésével járt a hajójavítási ágazatban. Ennek a ténynek az illusztrálására a Franciaország kijelentette, hogy a CMR továbbra is végzett hajójavítási feladatokat, bár korlátozott mértékben, és abban az időpontban, amikor tevékenysége megszűnt, megrendelésállománya egyáltalán nem volt.

(94) A Bizottság ebből azt a következtetést vonja le, hogy az a nehézség, amellyel a CMR szembesül, nem más, mint az adott hajójavítási ágazat piacát jellemző helyzet, azaz a kereslet visszaesése, valamint annak szükségessége, hogy vissza kell állítani a tevékenység hitelességét, aminek az előző üzemeltető politikája csak ártott.

(95) A Bizottság azt a következtetést is levonja, hogy az a vállalati terv, amelyet Franciaország beadott, ésszerű határidőn belül alkalmas lehet a CMR életképességének helyreállítására. Mindazonáltal úgy véli, hogy az ilyen típusú nehézségek megoldásának legmegfelelőbb eszköze a beruházási támogatás.

1.3. A verseny szükségtelen torzulásainak elkerülése

(96) A Bizottság kétségbe vonja azt is, hogy a CMR hozzálát kapacitásának valós és visszafordíthatatlan leépítéséhez, ahogyan az a hajógyártásról szóló rendelet 5. cikkének (1) bekezdésének második számozatlan bekezdése megköveteli.

(97) Ennek a kapacitáscsökkentésnek arányban kell állnia a megadott támogatás összegével, a bezárt létesítményeknek olyanoknak kell lenniük, amelyeket folyamatosan használtak hajók gyártására, javítására vagy átalakítására a támogatás bejelentésének napja előtt, és azokat legalább tíz évre le kell zárni a támogatásnak a Bizottság részéről való jóváhagyását követően. Egyébként nem vehetők figyelembe az ugyanazon tagállam más vállalatai által működtetett kapacitások csökkentése, kivéve ha a kedvezményezett vállalat kapacitásainak tervezett csökkentései azért lennének lehetetlenek, mert veszélyeztetnék a szerkezetátalakítási terv életképességét. Végül a szükséges kapacitáscsökkentés mértékét a tényleges termelés szintjének függvényében határozzák meg, a szerkezetátalakítás előtti öt évre.

(98) Először is, ami Franciaországnak azt az érvét illeti, miszerint a kapacitáscsökkenésre a két másik marseille-i hajójavító műhely (a Marine Technologie és a Travofer) bezárása révén kerül sor, a Bizottság úgy véli, hogy a hajógyártásról szóló rendelet 5. cikke (2) bekezdésével összhangban nem szabad figyelembe venni ezeket a bezárásokat, mivel azok a kedvezményezettől különböző vállalatokra vonatkoznak, kivéve ha a kapacitáscsökkentés azért lenne lehetetlen, mert az veszélyeztetné a szerkezetátalakítási terv életképességét.

(99) Az adott esetben a Marine Technologie és a Travofer a CMR-től elkülönült jogi személyek, és bezárásuk egy attól független esemény, nevezetesen az anyavállalat, a Cammell Laird csődje eredménye. Egyébként Franciaország nem állította, hogy a kapacitás csökkentése veszélyeztetné a CMR vállalati tervének életképességét.

(100) Ezért a Bizottság nem tudja elfogadni ezt az érvet, mint a CMR kapacitáscsökkentésének indoklását.

(101) Másodszor, több más pont is felvetődött, amelyek jelentőséggel bírhatnak a verseny szükségtelen torzulásaival kapcsolatos kérdés boncolgatása során (lásd 48–51. preambulumbekezdés).

(102) A Bizottság mindenekelőtt megjegyzi, hogy a szerkezetátalakítás irányelvek elvben mentesítik a KKV-kat a támogatások kedvezményezettjeivel szembeni azon szükségesség alól, hogy enyhítsék a támogatás által a versenytársakra gyakorolt hátrányos következményeket, kivéve ha ezzel ellentétes rendelkezések vannak az adott ágazat állami támogatásaira vonatkozó szabályokban. Ilyen szabályok viszont léteznek a hajógyártásról szóló rendeletben, amely semmiféle mentességet nem irányoz elő a KKV-k számára.

(103) Emellett az a tény, hogy a régióban más hajóépítési vállalatok nem versenyeznek a CMR-rel, az nem perdöntő. A hajógyártásról szóló rendelet azt vélelmezi, hogy a szerkezetátalakításhoz adott támogatások ebben az ágazatban hatást gyakorolnak a versenyre, és nem enged meg semmiféle enyhítést a piac konkrét állapotának függvényében, a szerkezetátalakítási irányelvek 36. pontjával ellentétben. A kedvezményezett köteles olyan intézkedéseket alkalmazni, amelyek lehetővé teszik számára kapacitásainak csökkentését, mégpedig a megadott támogatáshoz igazított mértékben. A hajógyártásra vonatkozó ilyen szigorúbb szabályokat az ágazat kapacitástöbblete indokolja. A hajójavítás, mint érzékeny ágazat, ugyanazoknak a szabályoknak és elveknek a hatálya alá tartozik, mint a hajógyártás, ugyancsak a kapacitástöbblet okából kifolyólag.

(104) Végezetül a Bizottság megjegyzi, hogy a CMdR létszáma 310 fő volt 1996-ban, amikor nehézségei kezdődtek. A CMdR eszközeinek a CMR általi átvétele időpontjában számuk 132 fő volt. A létszámnak ez a csökkenése a CMdR keretében történt, és megelőzte a CMR-nek szóló szerkezetátalakítási támogatás megadását. Ez tehát nem vehető figyelembe a verseny torzulásait enyhítő intézkedésként.

(105) Ami azt az érvet illeti, amely szerint a kapacitások az „azbeszt miatti távozások" miatt csökkennek, a frissebb (2004. januári) információk azt mutatják, hogy ezek 58 főt érintenek a 2002 és 2004 közötti időszakban. Mindenesetre az egyértelmű, hogy ezeknek a személyeknek legalább egy részét helyettesítik majd (30 főt, a 2003. március 6-i levél szerint).

(106) Mindezek az adatok nem tették lehetővé a Bizottság kétségeinek kizárását azzal a ténnyel kapcsolatban, hogy a CMR valós és visszafordíthatatlan csökkentést hajtott volna végre kapacitásaiban, a megadott támogatások szintjéhez képest. Mindenesetre, még ha a CMR kaphatna is támogatást, mint nehézségekkel küzdő vállalat, ez a támogatás nem lenne összeegyeztethető a hajógyártásról szóló rendelettel.

1.4. A támogatás minimumra korlátozása

(107) A szerkezetátalakítási irányelvek szerint a támogatás összegét és intenzitását a szerkezetátalakítást lehetővé tevő, szigorúan szükséges minimumra kell korlátozni, a vállalat pénzügyi lehetőségeinek függvényében. A támogatás kedvezményezettjeinek jelentős részben hozzá kell járulniuk a szerkezetátalakítási tervhez saját erőforrásaikkal, vagy külső, piaci feltételek mellett megszerzett finanszírozással.

(108) A Bizottság kétségbe vonja azt, hogy ez a feltétel teljesül, mivel a rendelkezésre álló pénzügyi – magán- és közületi – erőforrások a kinyilvánított szükségleteket meghaladták. Franciaország azt válaszolta, hogy a közületi és a magánszektor hozzájárulásának 5 930 000 eurós összege egyrészt a szerkezetátalakítási költségeket (3 649 494 eurót), másrészt – a szerkezetátalakításon felül – a vállalat forgóeszköz-szükségletének egy részét fedezi.

(109) E tárgyban a Bizottság már korábban felvetette a CMR-nek adott kölcsön nettó támogatástartalma meghatározásával kapcsolatos kérdést. A referencia-kamatlábak és diszkontráták meghatározásának módszeréről szóló bizottsági közlemény úgy rendelkezik, hogy a referencia-kamatláb megemelhető a különlegesen kockázatos helyzetekben. A Bizottság ebből azt a következtetést vonja le, hogy amennyiben a CMR-nek olyan nehézségei lennének, amelyek szerkezetátalakítást tesznek szükségessé – ez az az álláspont, amelyet Franciaország védelmez, és amellyel a Bizottság nem ért egyet –, akkor valóban lenne különleges kockázat. Egyetlen hitelnyújtó sem adna a CMR-nek kölcsönt az adott feltételek mellett, vagyis kamatmentesen, és mindenféle biztosíték nélkül. Ezért a kölcsön teljes összege támogatást valósít meg. A támogatás teljes összege tehát 3 490 000 euró.

(110) A deklaráltan a szerkezetátalakításhoz kapcsolódó finanszírozási szükségletek 3 649 494 eurót tesznek ki. Míg a támogatás 3 490 000 euró, a kedvezményezett saját hozzájárulása a szerkezetátalakításhoz 159 494 eurónak felel meg. A kedvezményezett hozzájárulása tehát nem jelentős, ellentétben azzal, amit a szerkezetátalakítási irányelvek megkövetelnek.

(111) A Bizottság ebből azt a következtetést vonja le, hogy még ha a CMR olyan, nehézségekkel küszködő vállalat lenne is, amely jogosult szerkezetátalakítási támogatásra, az arányosság elve nem teljesülne, a támogatás tehát nem lenne összeegyeztethető a szerkezetátalakítási irányelvekkel.

1.5. Az 1994-es szerkezetátalakítási irányelvek

(112) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság az intézkedéseket az 1999-ben elfogadott szerkezetátalakítási irányelvek szempontjából vizsgálta meg. Ezt a megközelítést Franciaország nem vitatta az említett határozatra való válaszában. Megjegyzendő, hogy a hajógyártásról szóló rendelet 5. cikkében említést tesz a nehézségekkel küzdő vállalatok megmentésére és szerkezetátalakítására adott állami támogatásokról szóló 1994. évi közösségi irányelvekről [13] (a továbbiakban „az 1994-es szerkezetátalakítási irányelvek"), amelyek helyébe 1999-be új szerkezetátalakítási irányelvek léptek. A Bizottság mindenesetre úgy véli, hogy még akkor is, ha az 1994-es szerkezetátalakítási irányelveket alkalmazták volna, a fentiekben ismertetett okfejtés nem lenne más. Először is, egy új társaság, jellegéből adódóan, nem lehet nehézségekkel küzdő vállalat. Még akkor is, ha az 1994-es szerkezetátalakítási irányelvek kevésbé határozottan fogalmaznak – nevezetesen a nehézségekkel küzdő vállalat meghatározására vonatkozóan –, világosan a meglévő vállalatok megmentésére és szerkezetátalakítására irányulnak, nem pedig az újonnan létrejöttekére. Másodszor, a támogatásnak egy minimumra való korlátozása létezett már az 1994-es szerkezetátalakítási irányelvekben is [14], és az nem teljesül a jelenlegi ügyben.

[13] HL C 368., 1994.12.23., 12. o.
[14] Lásd 3.2.2. iii.

(113) A támogatás következésképpen nem lenne összeegyeztethető a közös piaccal az 1994-es szerkezetátalakítási irányelvek alkalmazása szerint.

2. *Regionális beruházási támogatások*

(114) A regionális beruházási támogatások közös piaccal való összeegyeztethetőségének feltételeit a hajógyártásról szóló rendelet 7. pontja mondja ki. Először is, az intézkedéseknek a Szerződés 87. cikkének (3) bekezdésének a) vagy c) pontjában előirányzott régióra kell vonatkozniuk. Másodszor, a támogatás intenzitása nem haladhatja meg a rendelet által előírt felső határt. Harmadszor, olyan intézkedéseknek kell lenniük, amelyek a felzárkóztató vagy korszerűsítő beruházásokat támogatják a hajógyárakban, azzal a céllal, hogy a meglévő létesítmények termelékenységét fokozzák. Negyedszer, a támogatás nem kapcsolódhat a hajógyár pénzügyi szerkezetátalakításához. Ötödször, a támogatásnak a regionális célú állami támogatásokról szóló közösségi irányelvek ([15]) (a továbbiakban: „regionális irányelvek") értelmében elszámolható kiadások támogatására kell korlátozódniuk.

(115) A marseille-i régió olyan térség, amely részesülhet támogatásban a Szerződés 87. cikkének (3) bekezdésének c) pontja értelmében. A hajógyártásról szóló rendeletnek megfelelően és a Bizottság által jóváhagyott regionális támogatási térkép értelmében a támogatások intenzitása erre a régióra nem haladhatja meg a nettó 12,5 %-ot ([16]).

(116) A regionális irányelvek 4.5. pontjának megfelelően a támogatáshoz elszámolható költségek a kiadások egységes együtteseként fejeződnek ki, amelyek a beruházás következő elemeinek felelnek meg: földterület, épületek és berendezések. A hivatkozott irányelvek 4.6. pontjának megfelelően a támogatható kiadások az immateriális beruházások egyes kategóriáit is magukban foglalhatják.

(117) 2004. június 29-i levelében Franciaország a CMR azon beruházásait, amelyek regionális támogatásban részesülhetnek, a következőképpen írta le: készletek, beruházások berendezésekbe és épületekbe. Mivel működési költségeket fedeznek, a készletek ráfordításai nem részesülhetnek az induló beruházáshoz adott támogatásokban. A Bizottság az 5. táblázatban ismerteti azokat a ráfordításokat, amelyeket jogosultnak tart arra, hogy az induló beruházáshoz adott támogatásban részesüljenek.

5. táblázat

Ráfordítások ([17]), amelyek jogosultak a regionális támogatásban való részesülésre

(euróban)

Megnevezés	Összeg
1. Beruházások berendezésekbe, amelyek:	420 108
2. – közlekedési eszközök/járművek	162 500
3. – informatikai berendezések	35 600
4. – különféle más berendezések és létesítmények	222 008
5. Épületek	1 000
Összesen	421 108

(118) A Bizottság elismeri, hogy ezek a beruházások hozzájárulnak a CMR vállalati tervének megvalósításához, ahogyan azokat a 20. preambulumbekezdés leírja, vagyis a gyár felzárkóztatásához és korszerűsítéséhez, a termelékenység növelésének céljából. Ezek a beruházások egyébként a ráfordítások egységes együttesének felelnek meg. beruházások épületekbe (az 5. táblázat 5. pontja) és beruházások berendezésekbe (az 5. táblázat 1–4. pontja).

([15]) HL C 74., 1998.3.10., 9. o. Módosított irányelvek (HL C 258., 2000.9.9., 5. o.).
([16]) Nettó támogatástartalom (*Équivalent-subvention net (ESN)*).
([17]) 2002–2004-ben megvalósított beruházások.

(119) Következésképpen a teljes, regionális beruházási támogatásokhoz elszámolható ráfordítás 421 108 eurót tesz ki (401 152 eurót jelenértékben, 2002. évi bázison, 5,06 %-os diszkontrátával).

(120) A megengedhető maximális támogatási intenzitás nettó 12,5 % (ami az adott esetben bruttó 18,9 %-nak felel meg ([18])). A megengedhető támogatás következésképpen 75 737 eurót tesz ki.

(121) A Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a CMR javára adott támogatás részlegesen engedélyezhető, mint az induló beruházáshoz adott támogatás, 75 737 euró összegig.

3. *Képzési támogatás*

(122) A Bizottság megjegyezte, hogy néhány, a CMR által vállalati tervében szerepeltetett ráfordítás a képzésre vonatkozik. A támogatás megadására az EK-Szerződés 87. és 88. cikkeinek alkalmazásáról szóló, 2001. január 12-i 68/2001/EK rendelet hatálybalépése után került sor ([19]) (a továbbiakban: „a képzési támogatásokról szóló rendelet").

(123) A képzési támogatásokról szóló rendeletet a Bizottság fogadta el, az Európai Közösséget létrehozó Szerződés 92. és 93. cikkének a horizontális állami támogatások egyes kategóriáira való alkalmazásáról szóló, 1998. május 7-i 994/98/EK tanácsi rendelettel ([20]) kapott felhatalmazása alapján. A képzési támogatásokról szóló rendelet mint későbbi jogszabály módosítja a hajógyártásról szóló rendeletet, amely önmagában nem irányozza elő azt a lehetőséget, hogy a hajógyártásnak képzési támogatásokat adjanak. A képzési támogatásokról szóló rendelet 1. cikkében úgy rendelkezik, hogy minden ágazatban alkalmazandó a képzéshez adott támogatásokra, ami maga után vonja, hogy a hajógyártásra is alkalmazandó.

(124) A képzési támogatásokról szóló rendelet úgy rendelkezik, hogy az egyedi támogatások akkor összeegyeztethetőek a közös piaccal, ha az általa előirányzott valamennyi feltételt teljesítik, vagyis nem haladják meg a megengedhető maximális támogatási intenzitást és a 4. cikkének (7) bekezdésében foglalt elszámolható költségeket fedezik.

(125) Franciaország úgy írja le a CMR képzési szükségleteit, mint szakképzést évi 20 alkalmazott számára a CMR-nél, valamint évi 50 alkalmazott számára a CMR alvállalkozóinál. A Bizottság megjegyzi, hogy a képzési támogatásokról szóló rendelet 2. cikke a szakképzést úgy írja le, mint a közvetlenül és főként a kedvezményezett vállalat, vagyis a CMR munkavállalójának jelenlegi vagy következő beosztásához alkalmazkodó oktatást. A CMR alvállalkozóinak alkalmazottai nem a CMR-nél lévő beosztásukkal kapcsolatban kapnak képzést, tehát nem részesülhetnek az e célra adott képzési támogatásból. Egyébként Franciaország nem adott a Bizottság számára semmiféle garanciát arra, hogy a támogatásnak a CMR alvállalkozóinak képzésére szánt része teljes egészében ezekhez az alvállalkozókhoz kerül, mivel a CMR csak közvetítője ennek a támogatásnak. Ezek miatt az indítékok miatt a Bizottság nem tudja ezt a támogatást olyan támogatásként kezelni, amelyet közvetlenül a CMR alvállalkozóinak adtak. Mivel Franciaország nem válaszolt a Bizottságnak arra a kérdésére, hogy milyen a megoszlása a képzési ráfordításoknak a CMR alkalmazottai és a CMR-rel szerződők alkalmazottai között, a Bizottság a támogatható ráfordításokat arányosítással állapítja meg.

(126) A Franciaország által bejelentett teljes képzési költség 896 000 eurót tesz ki. Arányosan a CMR 20 alkalmazottjára a relatív ráfordítások tehát 256 000 eurót tesznek ki. A Bizottság úgy véli, hogy ezek a ráfordítások részesülhetnek képzési támogatásban.

(127) A képzési támogatásokról szóló rendelet 4. cikkének megfelelően, azoknak a kis- és középvállalkozásoknak az esetében, amelyek a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint regionális támogatásra jogosult régiókban vannak, a támogatás intenzitása nem haladhatja meg a 40 %-ot a szakképzési projektek esetében.

([18]) Bruttó támogatástartalom (*Équivalent-subvention brut (ESB)*).
([19]) HL L 10., 2001.1.13., 20. o. A legutóbb a 363/2004/EK rendelettel (HL L 63., 2004.2.28., 20. o.) módosított rendelet.
([20]) HL L 142., 1998.5.14., 1. o.

(128) Következésképpen a képzésre adott támogatások teljes összege 102 400 eurót tesz ki.

(129) A Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a CMR javára adott támogatás részlegesen engedélyezhető, mint a képzéshez adott támogatás, 102 400 euro összegig.

V. **KÖVETKEZTETÉS**

(130) A Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy Franciaország jogellenesen valósította meg a 3 490 000 euró összegű támogatást, megsértve ezáltal a Szerződés 88. cikke (3) bekezdését. A kérdéses támogatás értékelése alapján a Bizottság azt a következtetést vonja le, hogy ez a támogatás, mint a CMR szerkezetátalakításához adott támogatás, nem összeegyeztethető a közös piaccal, mivel nem teljesíti azokat a feltételeket, amelyeket a hajógyártásról szóló rendelet és a szerkezetátalakítási irányelvek előírnak. Mindenestre a Bizottság figyelembe veszi, hogy a támogatás részben összeegyeztethető a közös piaccal, mint regionális beruházási támogatás, a hajógyártásról szóló rendelet 7. cikkének értelmében, illetve mint képzési támogatás, a képzési támogatásokról szóló rendelet értelmében. A már kifizetett összeg (3 490 000 euró) és az összeegyeztethető összeg (75 737 euró + 102 400 euró = 178 137 euró) közötti különbözetet, vagyis 3 311 863 eurót, vissza kell követelni,

ELFOGADTA A KÖVETKEZŐ HATÁROZATOT:

1. cikk

A Franciaország által a Compagnie Marseille Réparation (CMR) számára adott 3 490 000 eurós támogatási összegből:

a) 75 737 euró összeegyeztethető a közös piaccal, mint regionális beruházási támogatás, a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének e) pontja szerint;

b) 102 400 euró összeegyeztethető a közös piaccal, mint képzési támogatás, a Szerződés 87. cikke (3) bekezdésének c) pontja szerint;

c) 3 311 863 euró nem összeegyeztethető a közös piaccal.

2. cikk

(1) Franciaország minden szükséges intézkedést megtesz arra, hogy a CMR-től az 1. cikk c) pontjában jelzett, és jogellenesen már a rendelkezésére bocsátott támogatást visszakövetelje.

Ez a támogatás 3 311 863 eurót tesz ki.

(2) A visszafizettetésre haladéktalanul sor kerül, a nemzeti jog eljárásainak megfelelően, amilyen mértékben azok lehetővé teszik a jelen határozat azonnali és hathatós végrehajtását.

(3) A visszafizettetendő támogatási összegek tartalmazzák a kamatokat, attól az időponttól kezdődően, amikor azokat CMR rendelkezésére bocsátották, tényleges visszafizetésük időpontjáig.

(4) A kamatokat a 794/2004/EK bizottsági rendelet [21] V. fejezetének rendelkezései szerint kell kiszámolni. A kamatlábat összetett alapon kell kiszámítani, a 3. bekezdésben jelzett időszak egészére.

(5) Franciaország a támogatási intézkedéseket megszünteti, a még esedékes átutalásokat leállítja, a jelen határozat hatálybalépése napjától kezdődően.

[21] HL C 140., 2004.4.30., 1. o.

3. cikk

Franciaország tájékoztatja a Bizottságot, a jelen határozatról szóló értesítés időpontjától számított két hónapos határidőn belül, azokról az intézkedésekről, amelyeket meghozni tervez, és azokról, amelyeket már meghozott annak érdekében, hogy megfeleljen az említett határozatban foglaltaknak. Franciaország ezeket az információkat az e határozat mellékletében szereplő adatlappal adja meg.

4. cikk

Ennek a határozatnak a címzettje a Francia Köztársaság.

Kelt Brüsszelben, 2004. szeptember 22-én.

a Bizottság részéről

Mario MONTI

a Bizottság tagja

MELLÉKLET

Információs lap a(z) … bizottsági határozat végrehajtásáról

1. *A visszafizettetendő összeg kiszámítása*

1.1. Kérjük, adja meg az alábbiakban a következő információkat a kedvezményezett rendelkezésére bocsátott jogellenes összegről:

Időpont(ok) [1]	Támogatás összege [2]	Pénznem	A kedvezményezett személye

[1] Az(ok) az időpont(ok), amikor a támogatást (vagy a támogatás részleteit) a kedvezményezett rendelkezésére bocsátották (amikor az intézkedés több részletre és visszafizetésre vonatkozik, használjon külön sorokat).
[2] A kedvezményezett rendelkezésére bocsátott támogatás (bruttó támogatástartalomban).

Megjegyzések

1.2. Kérjük, magyarázza el részletesen, hogyan számítja ki a visszafizetendő támogatás összege után járó kamatokat.

2. *A támogatás visszafizettetésére tervezett és már megvalósított intézkedések*

2.1. Kérjük, jelezze itt részletesen, milyen intézkedéseket tervez, és milyen intézkedéseket tett már meg a támogatás azonnali és tényleges visszafizettetése érdekében. Kérjük, értelemszerűen jelezze a tervezett/már megtett intézkedések jogalapját is!

2.2. Kérjük, jelezze a támogatás teljes visszafizetésének időpontját!

3. *Már teljesített visszafizetések*

3.1. Kérjük, adja meg itt a következő információkat azokról a támogatási összegekről, amelyeket már visszaköveteltek a kedvezményezettől:

Időpont(ok) [1]	A visszafizetett támogatás összege	Pénznem	A kedvezményezett személye

[1] Az(ok) az időpont(ok), amikor a támogatás visszafizetése történt.

3.2. Kérjük, csatolja ehhez a laphoz a táblázat 3.1. pontjában jelzett támogatási összegek visszafizetését igazoló bizonylatokat!