

## Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru na téma „Státní podpora stavby lodí“ (dodatkové stanovisko)

(2011/C 318/10)

Zpravodaj: **pan KRZAKLEWSKI**

Spoluzpravodaj: **pan CALVET CHAMBÓN**

Dne 9. prosince 2010 se Evropský hospodářský a sociální výbor, v souladu s čl. 29 písm. A prováděcích předpisů, rozhodl vypracovat stanovisko k tématu

*Státní podpora stavby lodí*

(dodatkové stanovisko).

Poradní komise pro průmyslové změny (CCMI), kterou Výbor pověřil přípravou podkladů na toto téma, přijala stanovisko dne 7. června 2011.

Na 473. plenárním zasedání, které se konalo ve dnech 13. a 14. července 2011 (jednání dne 13. července 2011), přijal Evropský hospodářský a sociální výbor následující stanovisko 124 hlasy pro, 5 hlasů bylo proti a 6 členů se zdrželo hlasování.

### 1. Závěry a doporučení

1.1 Evropský hospodářský a sociální výbor je přesvědčen, že *Rámec pro státní podporu na stavbu lodí* (dále rámec) je nástrojem, který musí být zachován s tím, že některá ustanovení je třeba aktualizovat a rozšířit. Rámec se za dobu své působnosti podílel na dosažení vytyčených politických a ekonomických cílů. Důvodem pro další existenci rámce jsou hlavně specifika odvětví popsaná v jeho úvodu.

1.2 Výbor by chtěl zdůraznit, že rámec se netýká dočasného protikrizového působení, ale vychází ze specifických vlastností odvětví; podpora, která z předpisů rámce vyplývá, nesmí kompenzovat stavbu lodí, které by byly neschopné konkurence nebo dosahovaly jen nízké technologické úrovně.

1.3 EHSV zastává mínění, že dalším argumentem, který potvrzuje specifickou situaci loďařského průmyslu, ze které vyplývá nutnost zachovat a aktualizovat rámec, je nejnovější informace o bezvýsledném ukončení dvacetiletého vyjednávání na půdě OECD, jež mělo vést k dohodě v oblasti loďařského průmyslu a nastolit na celosvětovém trhu podmínky rovné hospodářské soutěže.

1.4 V dalším textu stanoviska se Výbor podrobně zabývá zásadními otázkami a problémy, které Komise předložila zúčastněným stranám v konzultačním procesu. EHSV také navrhuje a zdůvodňuje změny, jež je podle jeho názoru nutné provést v aktualizované verzi rámce.

1.5 Výbor zastává mínění, že rámcem stanovená podpora na výzkum, vývoj a inovace je nezbytná, protože napomáhá tomu, aby podniky akceptovaly **různé typy rizika** spojeného s inovacemi.

1.5.1 Výbor zastává mínění, že přístup k **podpoře inovací** má pozitivní vliv na posouzení rizika spojeného s každým inovačním prvkem ve vývoji nových výrobků nebo procesů. Umožňuje podnikům loďařského průmyslu přistoupit k novým řešením, která zvyšují naději na tržní úspěch inovovaných výrobků a tím i další podněty v oblasti výzkumu, vývoje a inovací.

1.6 V souvislosti s otázkou Komise, zda by bylo vhodné vyloučit jiné typy inovací ze způsobilosti pro inovační podporu a zachovat jediné ty, které jsou spojené se „zelenými“ loďmi, připojuje se Výbor ke stanovisku sociálních partnerů a zastává mínění, že by to velmi oslabilo účinnost tohoto nástroje. Zejména by tím byl vyloučen silný pozitivní vliv na technologické inovace a výrobkové inovace v oblasti bezpečnosti nebo výkonnosti.

1.7 Výbor je přesvědčen, že nástroje podpory zaměřené na usnadnění vstupu na trh „zelených“ technologií jsou důležitým nástrojem a **musí být zařazeny do rámce**. Do aktualizovaného rámce musejí být zařazena s tím související vhodná a praktická ustanovení, spolu s požadavky na horizontální podmínky vztahující se k ochraně životního prostředí. Podle názoru EHSV taková ustanovení nebudou sloužit k ustavení dalšího nástroje státní podpory, ale usnadní používání rámce a umožní dosažení významných cílů EU.

1.8 V odpovědi na podstatnou otázku Komise – zda se má podpora vývoje, výzkumu a inovací zachovat v rámci, když existuje horizontální rámec pro výzkum, vývoj a inovace – Výbor důrazně připomíná, že **vzhledem ke specifickým vlastnostem odvětví stavby lodí musí být podpora na výzkum,**

**vývoj a inovace v rámci zachována, poněvadž horizontální rámec nenabízí odpovídající řešení podpory inovací v loďařském průmyslu.**

1.9 Výbor má na paměti, že od zavedení rámce v roce 2004 do období krize v letech 2009–2010 nebylo důvodu, aby se využívala **podpora související s uzavíráním podniků**, ale dnešní situace se natolik zhoršila, že objednávky v loděnicích EU spadly na nejnižší úroveň za posledních deset let, takže Výbor soudí, že tento druh podpory je třeba zachovat. Ustanovení týkající se této podpory musejí loděnicím umožňovat částečnou restrukturalizaci, aniž by musely plně prokazovat způsobilost k procesu restrukturalizace podle Pokynů pro záchranu a restrukturalizaci.

1.10 Výbor je přesvědčen, že **regionální podpora je přínosem i pro loďařský průmysl. Regionální podpora** v rámci musí zajistit stejnou intenzitu pomoci jako činnosti probíhající podle pokynů pro regionální podporu. EHSV zastává mínění, že omezení působnosti podpory v rámci na existující závody loďařského průmyslu není vhodné ani odůvodněné.

1.11 Uplatnění restriktivních pravidel EU týkajících se rozšiřování produkčních kapacit odvětví stavby lodí přineslo nechtěný účinek. Místo aby tato pravidla omezila přispívání ke globální nadprodukci, uvedla loděnice EU do nevýhodné situace ve srovnání se světovou konkurencí. Z toho důvodu podle názoru Výboru nemá zachování pravidel, jejichž cílem je minimalizace podpory rozšiřování produkčních kapacit, žádné opodstatnění.

1.12 Pokud se jedná o **podporu zaměstnanosti**, s jejíž úpravou rámec počítá, vyzývá Výbor členské státy, aby častěji než dosud využívaly tyto prostředky, především k podpoře činnosti loděnic na svém území v oblasti odborné přípravy a vzdělávání.

1.13 Výbor zastává mínění, že **ustanovení o podpoře vývozu musí v rámci zůstat zachováno**. Vývozní úvěry poskytované podle odvětvové dohody OECD nepředstavují státní podporu a pomáhají podnikům, a tím pádem i regionům, v nichž se podniky nacházejí. To bezprostředně souvisí se zachováním nebo zvýšením zaměstnanosti v odvětví a souvisejících podnicích i s přínosy pro majitele lodí v EU (možnost získání dlouhodobého úvěru nebo úvěrových záruk na nákup lodí).

1.14 Výbor podporuje rozšíření škály produktů, které mají být zařazeny v rámci, vyplývající z vývoje reálií loďařského průmyslu a technologií od roku 2004. EHSV zastává mínění, že je třeba k tomu využít návrhy aktualizace uvedené ve stanovisku CESA týkající se článku 2 rámce<sup>(1)</sup>.

1.15 Výbor vyzývá členské státy a orgány EU, aby věnovaly zvláštní pozornost informační politice v oblasti možností a podmínek využívání nástroje veřejné podpory, jež jsou rámcem upraveny.

## 2. Úvod

### *Souvislosti stanoviska*

2.1 Dne 29. dubna 2010 EHSV přijal stanovisko z vlastní iniciativy „Evropský loďařský průmysl – řešení současné krize“.

2.2 V pracovním programu na rok 2011 Evropská komise naplánovala *přezkum rámce pro státní podporu na stavbu lodí*, určený k jeho případné aktualizaci a prodloužení na období po roce 2011. Do 6. prosince 2010 probíhaly oficiální konzultace se zúčastněnými stranami, mimo jiné se sociálními partnery, a s členskými státy.

2.2.1 Dodatkové stanovisko EHSV k této věci se jeví jako užitečné a aktuální, uvážíme-li ekonomické a sociální účinky těchto pravidel a jejich značný vliv na konkrétní regiony.

2.3 Rámec pro státní podporu na stavbu lodí obsahuje pravidla, kterými se Komise řídí při vyhodnocování státní podpory věnované stavbě lodí. Rámec pro státní podporu na stavbu lodí vstoupil v platnost 1. ledna 2004 a původně měl být závazný po dobu tří let. Od té doby Komise dvakrát rozhodla o prodloužení doby platnosti tohoto rámce: v roce 2006 o dva roky, roku 2008 o další tři roky. Rámec pro státní podporu na stavbu lodí je nyní závazný do 31. prosince 2011.

2.4 Obecným cílem rámce je umožnit poskytování státní pomoci loďařskému průmyslu za využití horizontálních nástrojů státní pomoci s výjimkou situací, kde se uplatňují specifická ustanovení rámce pro státní podporu stavby lodí. Tato ustanovení se týkají např. těchto oblastí: podpory výzkumu, vývoje a inovací, podpory na uzavírání podniků, podpory na vytváření pracovních míst, vývozních úvěrů, rozvojové pomoci a regionální podpory.

2.5 Vzhledem k tomu, že loďařský průmysl plní také podmínky k získávání podpory na základě horizontálních nástrojů státní pomoci (stejně jako pomoci ze strany Evropské unie), musí konzultace a stanovisko EHSV vyjádřené jménem občanské společnosti EU především pomoci stanovit, zda jednotlivá ustanovení rámce pro státní pomoc na stavbu lodí mají být nadále užívána, a také stanovit, zda mají být v případě jejich prodloužení změněna, případně jakým způsobem.

<sup>(1)</sup> Konzultační dokument Přezkum rámce pro státní podporu na stavbu lodí – odpověď CESA, příloha (2010).

### 3. Aktualizované stručné informace o evropském loďářském průmyslu v globálním kontextu v předvečer rozhodnutí o právním rámci

3.1 Obširná a všestranná charakteristika evropského loďářského průmyslu byla podána ve stanovisku EHSV z dubna 2010. Níže uvedené informace se týkají údajů a charakteristik získaných během posledního roku.

3.2 Po prvním období krize je možné potvrdit, že se krize dotkla loďářského průmyslu v celém světě. Došlo k narušení obchodu v dosud nevídaném měřítku, takže všechny státy, kde probíhá stavba lodí, narazily vzhledem k prudkému snížení poptávky na značné obtíže. Ve spojení s dosud nevyřešenou otázkou jasných pravidel hospodářské soutěže, pokud jde o stavbu lodí a obchodování s nimi, dnes čelíme vážnému ohrožení dlouhodobých vyhlídek evropského uplatnění v této oblasti.

3.3 Současná světová produkce lodí je z více než 80 % zajišťována asijskými zeměmi a souhrn jimi přijatých objednávek činí až 90 % světových objednávek. Upevňování postavení těchto zemí se děje na úkor zemí EU, jejichž podíl na světové produkci se nyní snížil na úroveň 7-8 %.

3.3.1 Podíl Evropy na světovém trhu vyjádřený v nových objednávkách se roku 2009 dramaticky snížil až na 2,7 %, ale v prvních třech čtvrtletích roku 2010 vzrostl na 4,8 %. Pokud se však jedná o počet lodí v knize zakázek (*orderbook*), tak přes určitý celosvětový růst v roce 2010 zůstal v Evropské unii tento ukazatel na podobné úrovni jako v roce 2009, což představuje nejnižší úroveň během desetiletí.

3.3.2 Celková velikost nových objednávek v posledních letech činila: 85 mil. v jednotkách kompenzované hrubé prostornosti (CGT) v roce 2007, 43 mil. v roce 2008, 16,5 mil. v roce 2009, v prvních třech čtvrtletích roku 2010 ale vzrostla na 26,3 mil. CGT (prognóza za celý rok 35 mil.). V roce 2009 bylo upuštěno od stavby mnoha již nasmlouvaných lodí, mj. vzhledem k velmi nízkým sazbám za přepravu zboží a nedostatečným možnostem získání bankovních úvěrů k financování stavby lodí.

3.3.3 Ukazatel cen vyjádřený v eurech se od prvního čtvrtletí roku 2010 (kdy dosahoval nejnižší hodnoty za posledních 10 let) zvýšil přibližně o 17 %, ale na ceny v místních měnách mají negativní vliv směnné kursy. Přestože tento index se od roku 2000 zvýšil o více než 20 %, zůstaly ceny v eurech na stále stejné úrovni.

3.4 Kromě krize je nadále hlavní příčinou nepravdivosti v loďářském průmyslu intervencionismus a protekcionismus

vlád zemí, v nichž je tento průmysl klíčovým odvětvím hospodářství nebo na takové postavení aspiruje. Především loděnice v zemích Dálného východu podporované státními orgány mohou nabídnout své produkty a služby za ceny, které neohledňují všechna možná rizika, a jsou tedy nižší, než může nabídnout konkurence, hlavně evropská, jež musí tato rizika brát v úvahu při kalkulaci ceny. Dalším nástrojem protekcionismu může být směnný kurs (jelikož je jedním z činitelů ovlivňujících konkurenceschopnost), který může být do určité míry centrálně řízen (např. v Číně a také v Jižní Koreji).

3.5 V prosinci 2010 rozhodla OECD, že neobnoví jednání o dohodě o loďářském průmyslu, která měla zajistit rovné podmínky hospodářské soutěže na světovém trhu. Zhroucení tohoto procesu po dvaceti letech vyjednávání znamená, že na globálním trhu stavby lodí bude pokračovat nelítostný boj. Tento nepříznivý vývoj událostí podnítí některé státy k ještě širšímu využívání různých forem tržní intervence. Jeho důsledkem je další prohloubení nerovných podmínek hospodářské soutěže v loďářském průmyslu v mezinárodním měřítku. Vinu za vzniklou situaci je možné připsat neústupnosti určitých států mimo EU s průmyslem stavby lodí: Číně a Jižní Koreji.

3.5.1 Tento vývoj událostí je vnímán jako reakce na světovou krizi a vytváří podmínky k přijímání protekcionistických řešení. Zvyšuje se nebezpečí, že se na světovém trhu budou stavět lodě, které z hospodářského hlediska nejsou nijak potřebné. Tyto nově na vodu spouštěné lodě prohloubí krizi na trhu lodní přepravy, protože o stejný náklad bude soutěžit příliš mnoho lodí. Četné vlivy (nadměrné produkční kapacity, snížené ceny vyráběných lodí, přebytek prostornosti, snížené charterové sazby), které škodí všem účastníkům na trhu, již byly předmětem stížností evropských sociálních partnerů v loďářském průmyslu.

3.6 Na území EU se od roku 2008 v tomto odvětví drasticky snížila zaměstnanost. Došlo ke ztrátě 40 tisíc pracovních míst a všechny zúčastněné strany požadují zavedení nouzového programu pro zachování kritického množství evropského loďářského průmyslu.<sup>(2)</sup> Tento trend ještě umocnilo nedávné zavedení kapitálového rámce pro bankovní dohled Basel III, který omezuje podmínky financování.

3.7 Od počátku finanční krize v EU se získání financí na stavbu lodí stalo mnohem obtížnější, protože několik klíčových finančních institucí omezilo nebo dokonce ukončilo financování před stavbou (předfinancování) a po ní. V takové situaci se staly daleko důležitější nástroje veřejných záruk, týkající se také vývozních úvěrů. Úvěrová krize v loďářském průmyslu trvá bez ohledu na první známky pozitivních změn na trhu.

(2) Stanovisko EHSV, Úř. věst. C 18, 19.1.2011, p. 35.

3.8 Pododvětví oprav lodí, spadající do loďařského průmyslu, sice také prochází dočasnými obtížemi, ale je ve značně výhodnější situaci než výrobní loděnice. Opravárenské loděnice působí na jiném trhu než průmysl stavby lodí (více než polovina opravovaných lodí jsou plavidla ze zemí mimo EU). Celosvětová krize v letech 2009 a 2010 se tomuto pododvětví nevyhnula, protože vlastníci značně omezili náklady na opravy svých lodí a často se omezili na nezbytné opravy a pravidelné opravy požadované plavebními předpisy.

3.8.1 Za ostré hospodářské soutěže na světovém trhu opravárenské loděnice některých zemí EU přijaly opatření směřující k diversifikaci produkce, začaly se zabývat modernizací plavidel (retrofit), provádět složitější operace jako prodlužování trupů nebo jiné přestavby týkající se také zařízení na těžbu ropy a plynu z mořského dna nebo stavět plavidla menších rozměrů.

3.8.2 V současnosti opravy lodí probíhají v převážné míře v loděnicích a podnicích ležících mimo území EU v sousedících zemích. EHSV žádá, aby členské státy a orgány EU vypracovaly strategii, která by byla impulsem rozvoje a stavby takových loděnic v pobřežních oblastech EU. Je v zájmu členských států EU zachovat v EU „strategické minimum“ opravárenských závodů, které by sloužily jejímu loďařskému odvětví. Tyto podniky by mohly opravovat lodě za konkurenční ceny, zaručovat termíny realizace zakázek a ekologické metody práce, a přičinit se tak o průmyslovou obnovu některých přímořských regionů EU.

#### 4. Obecné připomínky

4.1 Celkovým cílem přezkumu rámce pro státní podporu na stavbu lodí musí být zlepšení podmínek hospodářské soutěže pro evropské loděnice. Tento duch musí vládnout ve všech předpisech obsažených v tomto rámci.

4.2 Globální konkurenční postavení evropského loďařského průmyslu je pod ohromným tlakem obtížných tržních podmínek, zejména z důvodu velkého objemu prostředků podpory poskytované v konkurenčních zemích. Vzhledem k tomu, že evropský průmysl nemůže konkurovat cenou práce, musí získat převahu nejvyšší jakostí produkce v oblasti bezpečnosti lodí, účinnosti a ochrany mořského prostředí a také v inovačních procesech zaměřených na další zvýšení účinnosti. Je zřejmé, že právě tento rámec – obnovený a modernizovaný – umožní zajistit odpovídající podněty v tomto směru a je pro dosažení těchto výsledků nezbytný.

4.3 V aktualizovaném rámci je nutné neprodleně vytvořit pragmatický systém pobídek, jenž by usnadnil investování do nově budovaných nebo modernizovaných lodí vyznačujících se

lepšími parametry v oblasti ochrany životního prostředí. Pokud by takový systém nebyl v krátkém čase zaveden, mohlo by dojít k tomu, že nebude možné rychle dosáhnout ekonomických výhod souvisejících s redukcí emisí oxidů dusíku a síry i skleníkových plynů. Rámec by měl obsahovat ustanovení, že podpora tohoto typu a prostředky na ni určené musí být omezeny na evropské výrobce.

4.4 Podpora poskytovaná na základě rámce má význam jak pro jednotlivé podniky, tak pro regiony. Proto je potřebné zavést nové inovační projekty, aby bylo možné na měnící se požadavky trhu reagovat co nejdříve a co nejlépe. Inovační projekty, na které by se podpora vztahovala, by musely zahrnovat jak investice do výzkumu, vývoje a inovací zaměřené na nové produkty, tak na odbornou přípravu a zvyšování kvalifikace pracovníků zapojených do těchto projektů. Obnovený rámec to musí brát v úvahu.

4.5 Výbor soudí, že před podrobným prozkoumáním otázky podpory zaměřené na kreditní úvěry (viz konkrétní připomínky) je třeba říci, že přístup ke konkurenčním nákladům financování je často rozhodujícím činitelem při získávání nových projektů. Zapojení vlád států, státních bank a jiných veřejných subjektů do financování před provedením stavby (předfinancování) i po něm se v posledních letech velmi zvýšilo, především v Asii. V krátkodobé a střednědobé perspektivě je možné předpokládat, že financování stavby lodí zpravidla vyžaduje podporu v podobě úvěru nebo záruky státu rovněž v EU, se zapojením národních a unijních finančních institucí, např. EIB (kde nastaly v tomto odvětví obtíže) <sup>(3)</sup>.

4.6 Od dob prvního stanovení rámce pro loďařský průmysl došlo v EU k řadě strukturálních změn, které je nutné brát v úvahu při definování budoucích ustanovení rámce:

— došlo k výraznému postupu ke specializaci evropských loděnic; tento proces musí pokračovat a musí mít podporu;

— podíl standardních typů lodí ve výrobním portfoliu evropského průmyslu se značně omezil;

— globální konkurence je dnes citelná i v oblasti menších lodí, včetně plavidel vnitrozemské plavby;

<sup>(3)</sup> Viz stanovisko EHSV CCMI/069, Úř. věst. C 18, 19.1.2011, p.35.

- zatímco velikost většiny evropských loděnic je podobná nebo o něco menší než v posledním desetiletí (z důvodu uzavření loděnic v Polsku, Chorvatsku, Dánsku a Španělsku), čelí Evropa masové výstavbě loděnic v konkurenčních zemích, především asijských;
- výrazně se zvýšil význam výrobků a výrobních procesů šetrných k životnímu prostředí; tento trend je třeba podpořit nezbytnými kroky v oblasti emisí včetně emisí oxidů síry a dusíku a skleníkových plynů;
- nárůst příbřežní dopravy bude vyžadovat bezprostřední odpověď evropského loďařského průmyslu na otázku, jak uspokojit místní poptávku vlastními loděnicemi.

4.7 Při využívání nástrojů podpory upravených rámcem je velmi důležitá úloha členských států, které musejí zevrubně a systematicky informovat o možnostech a podmínkách získání podpory ze státních prostředků (ne dotací!) stanovené předpisy rámce.

## 5. Konkrétní připomínky

### *Podpora výzkumu, vývoje a inovací*

5.1 Činnosti, které probíhají v oblasti výzkumu, vývoje a inovací jsou nutné, aby podniky mohly nabídnout lepší výrobky a tím i dosáhnout úspěchů na trhu. Činnosti v oblasti výzkumu, vývoje a inovací je však možné provádět jen tehdy, když je trh připravený akceptovat **různé typy rizika** spojeného s inovacemi.

5.2 Jak zdůrazňují evropští zaměstnavatelé, **je vystavení riziku spojenému se stavbou prototypů lodí značné**. Na rozdíl od většiny jiných odvětví obsahuje kupní smlouva uzavřená s loděnicí definici výkonnosti výrobku, kterou není možné v okamžiku podpisu smlouvy ověřit. I drobné nepravdivosti spojené s jedním inovačním prvkem mohou být zdrojem významných změn vyžadujících další prostředky a čas, což působí značné obtíže ve výrobním procesu.

5.2.1 Za těchto okolností má přístup k **podpoře inovací** pozitivní vliv na posouzení rizika spojeného s každým inovačním prvkem ve vývoji nových výrobků nebo procesů. Umožňuje podnikům loďařského průmyslu uskutečnit další kroky k novým řešením, která zvyšují naději na tržní úspěch inovovaných výrobků a tím i další stimulaci činností v oblasti výzkumu, vývoje a inovací.

5.3 Využívání podpory na inovace má akcelerační účinek, který je zásadním činitelem vedoucím ke zvyšování efektivnosti

a konkurenceschopnosti, jež je klíčové pro zachování technologické převahy v oblasti složitých a inovačních typů lodí. Rychlost inovace je klíčovým prvkem konkurenceschopnosti, zvláště s přihlédnutím k omezené možnosti ochrany duševního vlastnictví v námořní technologii.

5.4 Evropští sociální partneři zastupující loďařský průmysl shodně vyjadřují mínění doložené příklady, že podpora ve věci inovací přispěla ke zlepšení efektivnosti a konkurenceschopnosti loďařského průmyslu v EU. Usnadnila zavádění a šíření nových výrobních metod, technologií a výrobků a povzbudila výzkum, vývoj a inovace. Je tedy třeba uznat, že tato podpora je vhodným nástrojem politiky EU.

5.5 Pokud se jedná o problémy spojené s použitím pravidel týkajících se podpory inovací, je podle názoru podnikatelů možné je řešit beze změn v textu rámce pomocí vhodné změny v oznámení o národním programu, týkající se prahové hodnoty uvolnění podpory jak v případě výrobních inovací v oblasti malých plavidel, tak v případě technologických inovací.

5.6 V souvislosti s otázkou Komise, zda by bylo vhodné vyloučit jiné typy inovací ze způsobilosti pro inovační podporu a zachovat pouze ty, které jsou spojené se „zelenými“ loďmi, připojuje se Výbor ke stanovisku sociálních partnerů a zastává mínění, že by to velmi oslabilo účinnost tohoto nástroje. Zejména by tím byl vyloučen silný pozitivní vliv na technologické inovace vedoucí ke zvýšení konkurenceschopnosti evropského průmyslu. Kromě toho by to mohlo vést k vyloučení podpory některých výrobních inovací, například inovací ke zvýšení bezpečnosti a ochrany a pohodlí posádky i cestujících.

5.6.1 Možnosti podpory zaměřené na usnadnění vstupu na trh „zelených“ technologií jsou důležitým nástrojem, jenž musí být zařazen do rámce jako **„podpora na ochranu životního prostředí“ doplňující podporu na inovace, ale představující samostatný nástroj**.

5.7 Je třeba zavést podněty pro dosahování lepších výsledků, než jsou hodnoty stanovené předpísem, podobně jako je tomu u rámce státní podpory na ochranu životního prostředí. Zájem o využití tohoto rámce v odvětví se však příliš nezvýšil. Proto musejí být do rámce zařazena odpovídající a praktická ustanovení související s požadavky horizontálních pravidel. Účinným způsobem by bylo odvolat se na ustanovení týkající se podpory na ochranu životního prostředí v rámci podmínek týkajících se blokových výjimek vynětí z nepřipustnosti spolu se stanovenými požadavky vztahujícími se na loď. Jednalo by se o účinný příspěvek ke zjednodušení unijních podmínek pro poskytování státní podpory tomuto odvětví.

5.8 Horizontální rámec pro výzkum, vývoj a inovace obsahuje rovněž ustanovení týkající se inovační činnosti, včetně vývoje „prototypů a pilotních projektů [...], pokud prototyp je nutně konečným komerčním produktem, jehož výroba je příliš nákladná, než aby byl použit pouze pro účely předvedení a ověření“<sup>(4)</sup>.

5.8.1 Příslušná ustanovení předpokládají fakticky vyšší intenzitu podpory než rámec a do určité míry také širší škálu způsobilých nákladů. Stanoví však také, že „v případě následného obchodního využití demonstračních nebo pilotních projektů je od způsobilých nákladů nutno odečíst případný výnos z takového využití“<sup>(5)</sup>.

5.8.2 Zatímco je toto ustanovení používáno ve většině výrobních odvětví spojených se sériovou výrobou, kde se náklady na vývoj amortizují vyšším počtem výrobků právě vzhledem k sériovosti výroby, je nepoužitelné v případě prototypů lodí.

5.9 Výbor vyjadřuje závěr, že vzhledem ke specifickým podmínkám odvětví loďařského průmyslu horizontální rámec pro výzkum, vývoj a inovace nenabízí odpovídající řešení pro podporu inovací v loďařském průmyslu, a proto by vhodným řešením byla příslušná ustanovení v aktualizovaném rámci.

#### Podpora na uzavření podniků

5.10 Od zavedení rámce v roce 2004 až do začátku krize loďařský průmysl procházel obdobím silné poptávky, takže nebylo důvodu, aby se uvažovalo o uzavírání podniků. Tato situace se změnila dramatickým propadem poptávky v průběhu posledních dvou let a seznam objednávek v evropském průmyslu se ztenčil na nejnižší úroveň za posledních deset let.

5.10.1 Výbor proto zastává mínění, že v souvislosti s aktuální situací na trhu je zachování podpory na uzavření odůvodněné.<sup>(6)</sup>

5.11 Ustanovení týkající se tohoto typu podpory by loděnicím měla umožňovat částečnou restrukturalizaci<sup>(7)</sup>, aniž by musely projít celým procesem restrukturalizace podle pokynů pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci. Tento model

bude třeba převzít při přezkumu těchto pokynů. Kdyby k tomu došlo, nebylo by ovšem již zapotřebí zachovávat zvláštní ustanovení o podpoře na restrukturalizaci v rámci stavby lodí.

#### Regionální podpora

5.12 V případě zachování regionální podpory musí být působnost a intenzita podpory ve shodě se zásadami, které používají pokyny k regionální podpoře. Omezení působnosti podpory na existující závody loďařského průmyslu není vhodné ani odůvodněné. Evropský loďařský průmysl musí investovat do efektivnějších metod výroby a zařízení, aby posílil své konkurenční postavení. To může vyžadovat vytváření větších výrobních celků za účelem účinnějšího využívání synergického účinku a úspor z rozsahu. Současná pravidla ztěžují nebo znemožňují poskytování regionální podpory takovým projektům.

5.13 Velké investice v Asii byly hlavním motorem jejího úspěšného rozvoje. Tyto investice často umožnila přímá nebo nepřímá státní podpora. Restriktivní evropská pravidla týkající se rozšiřování produkčních kapacit tohoto odvětví měla opačný účinek. Místo aby omezila přispívání ke globální nadprodukcí, uvedla loděnice EU do nevýhodné situace ve srovnání se světovou konkurencí. Z toho důvodu nemá zachování restriktivních ustanovení, jejichž cílem je minimalizace podpory rozšiřování produkčních kapacit, žádné opodstatnění.

5.14 Pokud se jedná o problémy interpretace nebo použití současných pravidel regionální investiční podpory, jsou spojené s restriktivní povahou rámce ve srovnání s horizontálními předpisy. Především úzká interpretace omezení podpory na investice v existujících závodech bezdůvodně zúžila působnost tohoto nástroje a způsobila vážné problémy při využívání rámce.

#### Podpora zaměstnanosti

5.15 EHSV je přesvědčen, že podpora zaměstnanosti musí být v rámci pro státní podporu zachována.

5.15.1 Výbor zastává mínění, že členské státy by měly častěji než dosud využívat rámcem stanovené prostředky na podporu zaměstnanosti, především k podpoře činnosti loděnic na svém území v oblasti odborné přípravy a vzdělávání v situacích krize, pocházející z hospodářského cyklu, světové nadprodukce a nekalých praktik, které v hospodářské soutěži používají výrobci mimo EU.

#### Vývozní úvěry a rozvojová pomoc

5.16 Vývozní úvěry poskytované státními agenturami pro vývozní úvěry jsou rozšířenou praxí v řadě průmyslových odvětví na celém světě. Odvětvové dohody uzavřené na úrovni OECD stanovují uznávané mezinárodní normy. Všechny členské

<sup>(4)</sup> Nařízení Komise (ES) č. 800/2008 ze dne 6. srpna 2008 (Úř. věst. L 214, 9.8.2008).

<sup>(5)</sup> Tamtéž.

<sup>(6)</sup> Mimo jiné se ve Španělsku v nejbližší době plánuje využít „podporu na uzavření“ v případě několika loděnic (částečná restrukturalizace).

<sup>(7)</sup> Restrukturalizační podpora je definovaná v příslušných horizontálních podmínkách, jejichž přezkum je plánovaný na rok 2012. Je možné očekávat, že se v nich zohlední možnost částečného uzavření.

státy EU plně uplatňují zásady, které se v kontextu předpisů EU týkajících se státní podpory považují za zcela slučitelné se zásadami společného trhu.

5.17 Vývozní úvěry jsou významným prvkem financování projektů v odvětví loďařského průmyslu. V Evropě vycházejí ze zásady pokrytí nákladů, a nejsou to tedy v žádném případě dotace. Jejich dostupnost v konkurenčních podmínkách se významně podílí na konkurenceschopnosti evropského průmyslu. Především v kontextu velmi rozsáhlých balíčků

financování poskytovaných v jiných zemích s rozvinutým loďařským průmyslem, zvláště v Číně a Koreji, je třeba podněcovat členské státy, aby poskytly svým podnikům obdobné nástroje.

5.18 Výbor zastává mínění, že je třeba za využití možností, které poskytuje odvětvový dialog, objasnit, na kolik je nutné a užitečné, aby rámec obsahoval odkazy na předpisy OECD. Sociální partneři odvětví loďařského průmyslu v EU soudí, že touto otázkou se musí administrativa zabývat, pokud by byla ohrožena dostupnost současných vývozních úvěrů.

V Bruselu dne 13. července 2011.

*předseda*  
*Evropského hospodářského a sociálního výboru*  
Staffan NILSSON

---