

RÁMEC PRO STÁTNÍ PODPORU V ODVĚTVÍ STAVBY LODÍ

(2011/C 364/06)

1. ÚVOD

1. Od začátku sedmdesátých let 20. století byla státní podpora v odvětví stavby lodí upravena řadou zvláštních režimů státní podpory, které se postupně sblížovaly na základě ustanovení o horizontální státní podpoře. Platnost stávajícího rámce pro státní podporu v odvětví stavby lodí⁽¹⁾ skončí dne 31. prosince 2011. Komise má – v souladu se svou politikou usilující o zvýšení transparentnosti a zjednodušení pravidel státní podpory – v úmyslu odstranit v co největší míře rozdíly mezi pravidly platnými pro odvětví stavby lodí a pro ostatní průmyslová odvětví, a to tak, že rozšíří obecná horizontální ustanovení na odvětví stavby lodí⁽²⁾.

2. Komise nicméně uznává, že stavba lodí se z určitých hledisek liší od ostatních průmyslových odvětví, má například krátké výrobní série, liší se i velikost, hodnota a složitost vyráběných jednotek, rozdílná je i skutečnost, že prototypy se obvykle používají komerčně.

3. Komise se domnívá, že vzhledem k těmto specifikům je vhodné, aby se nadále používala zvláštní ustanovení týkající se podpory na inovace v odvětví stavby lodí a zároveň se zajistilo, aby taková podpora neměla nepříznivý vliv na obchodní podmínky a hospodářskou soutěž v míře, která by odporovala společnému zájmu.

4. Státní podpora na inovace musí vést k tomu, že příjemce podpory změní své chování tak, že zvýší úroveň své inovační činnosti nebo inovačních projektů, jež by jinak nebyly provedeny vůbec, nebo by byly provedeny jen v omezenějším rozsahu. Motivační účinek je zjišťován pomocí srovnávací analýzy, a to porovnáním míry zamýšlené aktivity s podporou a bez podpory. Tento rámec tudíž vymezuje zvláštní požadavky, které členskými státy umožní zajistit existenci motivačního účinku.

5. Komise vypracovala ve spolupráci s tímto odvětvím neformální soubor pravidel podpory na inovace v odvětví stavby lodí, který se týká zejména způsobilých nákladů a potvrzení inovačního charakteru projektů, a tento soubor pravidel používá ve své rozhodovací praxi. V zájmu transparentnosti by bylo vhodné tato pravidla oficiálně začlenit do pravidel podpory na inovace.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 317, 30.12.2003, s. 11.

⁽²⁾ Viz akční plán státní podpory KOM(2005) 107 v konečném znění, bod 65: „Komise také rozhodne, zda je nadále potřebný rámec pro státní podporu určenou na stavbu lodí, nebo zda by se odvětví mělo řídit horizontálními předpisy“.

6. Pokud jde o regionální podporu, Komise provede v roce 2013 přezkum horizontálních pokynů k vnitrostátní regionální podpoře⁽³⁾ na rok 2007–2013. Komise proto bude nadále uplatňovat tatáž zvláštní pravidla regionální podpory v odvětví stavby lodí, která jsou v současnosti stanovena v rámci z roku 2003 do uvedené doby. Situaci znovu vyhodnotí v rámci přezkumu pokynů k vnitrostátní regionální podpoře.

7. S ohledem na vývozní úvěry je cílem tohoto rámce dodržet platné mezinárodní závazky.

8. Tento rámec tudíž obsahuje zvláštní ustanovení týkající se podpory na inovace a regionální podpory v odvětví stavby lodí a ustanovení o vývozních úvěrech. Podporu poskytovanou v odvětví stavby lodí lze navíc považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle Smlouvy o fungování Evropské unie a podle nástrojů horizontální státní podpory⁽⁴⁾, není-li v těchto nástrojích stanoveno jinak.

9. V souladu s článkem 346 Smlouvy a s výhradou ustanovení článku 348 Smlouvy může každý členský stát učinit opatření, která považuje za nezbytná k ochraně podstatných zájmů své bezpečnosti s ohledem na financování vojenských plavidel.

10. Komise má v úmyslu použít zásady obsažené v tomto rámci ode dne 1. ledna 2012 do dne 31. prosince 2013. Po tomto datu Komise hodlá zahrnout ustanovení o podpoře na inovace do Rámce Společenství pro podporu na výzkum, vývoj a inovace⁽⁵⁾ a začlenit regionální podporu pro odvětví stavby lodí do pokynů k vnitrostátní regionální podpoře.

2. OBLAST PŮSOBNOSTI A DEFINICE

11. Podle tohoto rámce může Komise povolit podporu ve prospěch loděnic, nebo v případě vývozních úvěrů podporu ve prospěch vlastníků lodí, která je poskytována na stavbu, opravu nebo přestavbu lodí, jakož i podporu na inovace, která je poskytována na stavbu plovoucích a mobilních struktur na moři.

⁽³⁾ Úř. věst. C 54, 4.3.2006, s. 13.

⁽⁴⁾ Například Pokyny Společenství ke státní podpoře na ochranu životního prostředí (Úř. věst. C 82, 1.4.2008, s. 1) stanoví podmínky, za nichž lze povolit loděnicím podporu na výrobní postupy šetrnější k životnímu prostředí. Vlastníkům lodí lze dále poskytnout podporu pro získání nových dopravních vozidel, které splňují přísnější normy, než jsou normy Unie, nebo které zvyšují úroveň ochrany životního prostředí v případě, že norma Unie neexistuje, což přispěje ke snížení celkového dopadu námořní dopravy na životní prostředí.

⁽⁵⁾ Úř. věst. C 323, 30.12.2006, s. 1.

12. Pro účely tohoto rámce se použijí následující definice:

- a) „stavbou lodí“ se rozumí stavba námořních obchodních plavidel s vlastním pohonem v Unii;
- b) „opravou lodí“ se rozumí oprava nebo obnova námořních obchodních plavidel s vlastním pohonem v Unii;
- c) „přestavbou lodí“ se rozumí přestavba námořních obchodních plavidel s vlastním pohonem o prostornosti alespoň 1 000 BRT ⁽¹⁾ v Unii za podmínky, že přestavba zahrnuje radikální změny plánu nakládky, trupu lodí, pohonného systému nebo infrastruktury pro přijetí cestujících;
- d) „obchodním plavidlem s vlastním pohonem“ se rozumí plavidlo, které má vzhledem ke svému stálému pohonu a řízení všechny vlastnosti vlastní způsobilosti k plavbě na volném moři nebo vnitrozemských vodních cestách a patří do jedné z uvedených kategorií:
 - i) námořní plavidla o prostornosti alespoň 100 BRT a plavidla obdobných rozměrů určená pro vnitrozemskou plavbu a používaná pro přepravu cestujících a/nebo zboží,
 - ii) námořní plavidla o prostornosti alespoň 100 BRT a plavidla obdobných rozměrů určená pro vnitrozemskou plavbu a používaná pro provádění specializovaných služeb (například plovoucí bagry a ledoborce),
 - iii) remorkéry o výkonu alespoň 365 kW,
 - iv) nedokončené trupy plavidel podle bodů i), ii) a iii), které jsou na vodě a jsou mobilní;
- e) „plovoucími a mobilními strukturami na moři“ se rozumí struktury určené k průzkumu, těžbě nebo výrobě ropy, plynu nebo obnovitelné energie, které mají vlastnosti obchodních plavidel, avšak nemají vlastní pohon a jsou konstruovány tak, aby je bylo možné během doby jejich využívání několikrát přemístit.

a) podpora musí být poskytována na investice do vylepšení nebo modernizace stávajících loděnic, které nesouvisí s finanční restrukturalizací dotyčných loděnic, a jejím cílem musí být zlepšení produktivity stávajících zařízení;

b) v regionech uvedených v čl. 107 odst. 3 písm. a) Smlouvy, které odpovídají plánu schválenému Komisí pro každý členský stát pro poskytování regionální podpory, nesmí intenzita podpory přesahovat 22,5 % hrubého grantového ekvivalentu;

c) v regionech uvedených v čl. 107 odst. 3 písm. c) Smlouvy, které odpovídají plánu schválenému Komisí pro každý členský stát pro poskytování regionální podpory, nesmí intenzita podpory přesahovat 12,5 % hrubého grantového ekvivalentu nebo použitelný strop regionální podpory, podle toho, která částka je nižší;

d) podpora musí být omezena na úhradu způsobilých výdajů podle definice v pokynech k vnitrostátní regionální podpoře na období 2007–2013.

3.2 Podpora inovace

3.2.1 Způsobilé použití

14. Podporu poskytnutou na inovace v odvětví stavby, opravy nebo přestavby lodí lze považovat za slučitelnou s vnitřním trhem do maximální intenzity podpory v hrubé výši 20 % za předpokladu, že se vztahuje na průmyslové použití inovačních výrobků a postupů, tj. technicky nových nebo podstatně vylepšených výrobků a postupů ve srovnání s nejvyspělejšími výrobky a postupy v Unii, které s sebou nesou riziko technologického nebo průmyslového neúspěchu. Podpora na inovace pro výbavu a modernizaci rybářských plavidel nebude považována za slučitelnou s vnitřním trhem, pokud nesplní podmínky stanovené v čl. 25 odst. 2 a 6 nařízení Rady (ES) č. 1198/2006 ze dne 27. července 2006 o Evropském rybářském fondu ⁽²⁾ nebo v ustanoveních, která uvedené odstavce nahradí. Podporu nelze poskytnout loděnici, pokud je s ohledem na stejné plavidlo poskytnuta podpora z Evropského rybářského fondu nebo z nástroje, který uvedený fond nahradí, nebo jiná veřejná podpora.

15. Inovační výrobky a postupy ve smyslu bodu 14 zahrnují zlepšení v oblasti životního prostředí, pokud jde o kvalitu a výkon; může se jednat například o optimalizaci spotřeby pohonných hmot, emisí z motorů, odpadu a bezpečnosti.

3. ZVLÁŠTNÍ OPATŘENÍ

3.1 Regionální podpora

13. Regionální podpora na stavbu, opravu nebo přestavbu lodí může být považována za slučitelnou s vnitřním trhem, pokud splňuje zejména tyto podmínky:

⁽¹⁾ V brutto registrovaných tunách.

⁽²⁾ Úř. věst. L 223, 15.8.2006, s. 1.

16. Je-li inovace zárukou zvyšování ochrany životního prostředí a dodržení souladu s přijatými normami Unie alespoň jeden rok před tím, než uvedené normy vstoupí v platnost, nebo zvyšuje-li inovace úroveň ochrany životního prostředí v případě, že norma Unie neexistuje, či umožňuje-li použití přísnějších norem, než jsou normy Unie, může být maximální intenzita podpory zvýšena na 30 % hrubých způsobilých nákladů. Výrazy „normy Unie“ a „ochrana životního prostředí“ mají význam uvedený v Pokynech Společenství ke státní podpoře na ochranu životního prostředí.

17. Jestliže inovační výrobky splňují kritéria uvedená v bodě 14, vztahují se buď na novou třídu plavidel definovanou podle prvního plavidla případné série lodí (prototypu) nebo inovační část plavidla, kterou lze z plavidla izolovat jako samostatný prvek.

18. Jestliže inovační postupy splňují kritéria uvedená v bodě 14, vztahují se na vývoj a provádění nových postupů týkajících se výroby, řízení, logistiky a inženýrských oblastí.

19. Podpora na inovace může být považována za slučitelnou s vnitřním trhem pouze tehdy, pokud je poskytována na první průmyslové použití inovačních výrobků a postupů.

3.2.2 Způsobilé náklady

20. Inovační podpora na výrobky a postupy musí být omezena na úhradu výdajů na investiční, projektové, inženýrské a testovací činnosti, které se přímo a výhradně vztahují na inovační část projektu a byly vynaloženy po datu podání žádosti o podporu na inovace⁽¹⁾.

21. Způsobilé náklady zahrnují náklady loděnice i náklady na zboží a služby od třetích stran (například dodavatelů systémů, dodávek na klíč a subdodavatelů) v rozsahu, v němž toto zboží a služby souvisejí výhradně s inovací. Způsobilé náklady jsou podrobněji vymezeny v příloze.

22. Příslušné vnitrostátní orgány, které členské státy určily pro účely poskytování podpory na inovace, musí posoudit způsobilé náklady na základě odhadů, které jim žadatel poskytne a doloží. Pokud žádost obsahuje náklady související s nákupem zboží a služeb od dodavatelů, nesmějí být již tyto dodavatelé příjemci státní podpory na dané zboží nebo služby za účelem dosažení stejných cílů.

⁽¹⁾ S výjimkou nákladů na studie proveditelnosti provedené do 12 měsíců před podáním žádosti o podporu na inovační postup.

3.2.3 Potvrzení inovačního charakteru projektu

23. Aby bylo možno považovat podporu na inovace podle tohoto rámce za slučitelnou s vnitřním trhem, je třeba příslušnému vnitrostátnímu orgánu předložit žádost o podporu na inovace před tím, než žadatel uzavře závaznou dohodu o provedení konkrétního projektu, k němuž se podpora na inovace vztahuje. Žádost musí obsahovat popis inovace, jak z kvalitativního, tak z kvantitativního hlediska.

24. Příslušné vnitrostátní orgány si musí nechat potvrdit od nezávislého a technicky způsobilého odborníka, že se žádá o podporu na projekt, který se týká technologicky nového nebo značně zdokonaleného výrobku nebo postupu v porovnání se současným stavem v odvětví stavby lodí v Unii (kvalitativní vyhodnocení). Podporu lze považovat za slučitelnou s vnitřním trhem pouze v případě, že nezávislý a technicky způsobilý odborník příslušnému vnitrostátnímu orgánu potvrdí, že způsobilé náklady na projekt byly vypočítány tak, že zahrnují pouze inovační části příslušného projektu (kvantitativní vyhodnocení).

3.2.4 Motivační účinek

25. Podpora na inovace ve smyslu tohoto rámce musí mít motivační účinek, tj. musí vést k tomu, že příjemce změní své chování tak, že zvýší svou inovační činnost. V důsledku podpory musí být inovační činnost zvýšena, pokud jde o míru, rozsah, vynaloženou částku nebo rychlost.

26. Komise se v souladu s výše uvedeným bodem 25 domnívá, že podpora nepředstavuje pro příjemce pobídku v případě, že byl projekt⁽²⁾ zahájen již před tím, než příjemce podal žádost o podporu u vnitrostátních orgánů.

27. Za účelem ověření skutečnosti, že podpora bude příjemce podpory motivovat ke změně chování vedoucí ke zvýšení inovační činnosti, musí členské státy předložit předběžné vyhodnocení nárůstu inovační činnosti ve formě srovnání situace bez podpory a situace s podporou. Do kritérií, která mají být uplatněna, lze zahrnout zvýšení míry inovační činnosti, jejího rozsahu, rychlosti nebo částky, která na ni byla vynaložena, spolu s dalšími relevantními kvantitativními a/nebo kvantitativními faktory předloženými členskými státy v jejich oznámení podle čl. 108 odst. 3 Smlouvy.

28. Pokud lze prokázat významný účinek na alespoň jeden z těchto prvků s přihlédnutím k běžnému chování podniku v příslušném odvětví, Komise obvykle vyvodí závěr, že podpora má motivační účinek.

⁽²⁾ Tím není vyloučen případ, kdy potenciální příjemce již pravděpodobně vypracoval studie proveditelnosti, na které se nevztahuje žádost o státní podporu.

29. Při posuzování režimu podpory jsou podmínky týkající se motivačního účinku pokládány za splněné, pokud se členský stát zaváže poskytovat individuální podporu v rámci schváleného režimu podpory teprve po ověření, zda je přítomen motivační účinek, a předkládat výroční zprávy o provádění schváleného režimu.

30. Schválení žádosti o podporu musí podléhat podmínce, že příjemce uzavře závaznou dohodu o provedení konkrétního projektu nebo postupu stavby, opravy nebo přestavby lodě, pro který se žádá o podporu na inovace. Platby mohou být provedeny pouze po podpisu příslušné smlouvy. V případě zrušení smlouvy nebo odstoupení od projektu se vrací veškerá vyplacená podpora spolu s úroky ode dne, kdy byla vyplacena. Stejně tak v případě nedokončení projektu se společně s úroky vrací veškerá podpora, která nebyla vynaložena na způsobitelné výdaje na inovace. Úroková sazba musí přinejmenším odpovídat referenčním úrokovým sazbám, které Komise přijala.

3.3 Vývozní úvěry

31. Podpora na stavbu lodí – ve formě úvěrových příslibů podporovaných státem – poskytovaná vnitrostátním nebo zahraničním vlastníkům lodí nebo třetím stranám na stavbu nebo přestavbu plavidel může být považována za slučitelnou s vnitřním trhem, jestliže odpovídá podmínkám dohody OECD z roku 1998 o pokynech pro úředně podporované vývozní úvěry a jejím odvětvovým ujednáním o vývozních úvěrech pro lodě nebo následným předpisům stanoveným v takové dohodě či předpisům, kterými se dohoda nahrazuje.

4. MONITOROVÁNÍ A PODÁVÁNÍ ZPRÁV

32. Podle nařízení Rady (ES) č. 659/1999 ze dne 22. března 1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES ⁽¹⁾, a nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES)

č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES ⁽²⁾, mají členské státy předkládat Komisi výroční zprávy o všech stávajících režimech podpor. Když Komise přijímá podle tohoto rámce rozhodnutí, které se týká jakékoli podpory na inovace v rámci schváleného režimu pro velké podniky, může členské státy požádat, aby jí podaly zprávu, jak byl u podpory poskytnuté velkým podnikům respektován požadavek na motivační účinek, zejména za použití kritérií zmíněných v bodu 3.2.4.

5. KUMULACE

33. Stropy podpor stanovené v tomto rámci platí nezávisle na tom, zda je příslušná podpora zcela nebo částečně financována ze státních zdrojů nebo ze zdrojů Unie. Podpora schválená podle tohoto rámce nesmí být kumulována s jinými formami státní podpory ve smyslu čl. 107 odst. 1 Smlouvy nebo jinými formami financování Unie, pokud má tato kumulace za následek vyšší intenzitu podpory než stanoví tento rámec.

34. Pokud podpora slouží různým účelům a týká se stejných způsobitelných nákladů, používá se nejvýhodnější strop podpory.

6. POUŽITÍ TOHOTO RÁMCE

35. Komise použije zásady stanovené v tomto rámci ode dne 1. ledna 2012 do dne 31. prosince 2013. Komise použije tyto zásady na všechna oznámená opatření podpory, u nichž musí přijmout rozhodnutí po 31. prosinci 2011, a to i tehdy, pokud projekty byly oznámeny před tímto datem.

36. Komise použije zásady stanovené v tomto rámci na neoznamované podpory poskytnuté po 31. prosinci 2011 v souladu s oznámením Komise o určení použitelných pravidel pro posouzení protiprávní státní podpory ⁽³⁾.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 83, 27.3.1999, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. C 119, 22.5.2002, s. 22.

PŘÍLOHA

Způsobilé náklady na podporu na inovace v odvětví stavby lodí**1. NOVÁ TŘÍDA PLAVIDEL**

V případě stavby nové třídy plavidel, která je způsobilá pro podporu na inovace, jsou způsobilé následující náklady:

- a) náklady na koncepční vývoj;
- b) náklady na koncepční projektování;
- c) náklady na funkční projektování;
- d) náklady na podrobný projekt;
- e) náklady na studie, testování, makety a podobné náklady týkající se vývoje a projektování plavidla;
- f) náklady na plánování provedení projektu;
- g) náklady na testování a zkoušky výrobku;
- h) dodatečné náklady na práci a režijní náklady na novou třídu plavidel (křivka osvojování si znalostí).

Pro účely písmen a) až g), náklady související se standardním inženýrským projektováním prováděným i u předchozích tříd plavidel jsou vyloučeny.

Pro účely písmene h), dodatečné výrobní náklady, které jsou nezbytně nutné pro validaci technologické inovace mohou být způsobilé v míře omezené na nejnížší potřebnou částku. Vzhledem k technickým problémům souvisejícím se stavbou prototypu jsou náklady na stavbu první lodě většinou vyšší než náklady na výrobu dalších sesterských lodí. Dodatečné výrobní náklady jsou vymezeny jako rozdíl mezi náklady na práci a souvisejícími režijními náklady na první loď nové třídy lodí a náklady na výrobu dalších lodí téže řady (sesterské lodě). Náklady na práci zahrnují mzdy a náklady na sociální zabezpečení.

Ve výjimečných a řádně odůvodněných případech proto lze maximálně 10 % výrobních nákladů souvisejících se stavbou nové třídy plavidel považovat za způsobilé náklady: pokud jsou tyto náklady nezbytné k validaci technické inovace. Má se za to, že dodatečné výrobní náklady jsou řádně odůvodněné, pokud jsou podle odhadů vyšší než 3 % výrobních nákladů dalších sesterských lodí.

2. NOVÉ SOUČÁSTI NEBO SYSTÉMY PLAVIDLA

V případě nových součástí nebo systémů, které jsou způsobilé pro podporu na inovaci, jsou v míře, v níž se vztahují výhradně k inovaci, způsobilé následující náklady:

- a) náklady na projektování a vývoj;
- b) náklady na testování inovačních částí, makety;
- c) náklady na materiál a zařízení;
- d) ve výjimečných případech náklady na konstrukci a instalaci nových součástí nebo systémů, které jsou nutné pro validaci inovace, v míře omezené na nejnížší možnou částku.

3. NOVÉ POSTUPY

V případě nových postupů, které jsou způsobilé pro podporu na inovaci, jsou v míře, v níž se vztahují výhradně k inovačnímu postupu, způsobilé následující náklady:

- a) náklady na projektování a vývoj;
 - b) náklady na materiál a zařízení;
 - c) v případě potřeby náklady na testování nového postupu;
 - d) náklady na studie proveditelnosti uskutečněné do 12 měsíců před podáním žádosti o podporu.
-