

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Štátna pomoc pre lodné staviteľstvo“ (doplňujúce stanovisko)

(2011/C 318/10)

Spravodajca: **Marian KRZAKLEWSKI**

Pomocný spravodajca: **Enrique CALVET CHAMBON**

Európsky hospodársky a sociálny výbor sa 9. decembra 2010 rozhodol podľa článku 29A vykonávacích predpisov rokovacieho poriadku vypracovať stanovisko na tému

„Štátna pomoc pre lodné staviteľstvo“

(doplňujúce stanovisko).

Poradná komisia pre priemyselné zmeny (CCMI), poverená vypracovaním stanoviska výboru v danej veci, prijala svoje stanovisko 7. júna 2011.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 473. plenárnom zasadnutí 13. a 14. júla 2011 (schôdza z 13. júla 2011) prijal 124 hlasmi za, pričom 5 členovia hlasovali proti a 6 sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Závbery a odporúčania

1.1 Európsky hospodársky a sociálny výbor je presvedčený, že rámcová úprava štátnej pomoci pre lodné staviteľstvo je nástroj, ktorý by sa mal zachovať, pričom niektoré jeho ustanovenia treba zmodernizovať a rozšíriť. Táto rámcová úprava pomohla v období svojej platnosti dosiahnuť stanovené politické a hospodárske ciele. Jej ďalšia existencia je opodstatnená najmä špecifickým charakterom tohto sektora, ktorý je opísaný v úvode jej súčasného znenia.

1.2 Výbor by chcel zdôrazniť, že rámcová úprava nemá nič spoločné s dočasnými protikrizovými opatreniami, ale vychádza zo špecifik sektora, a že pomoc, ktorá sa v nej ustanovuje by nemala odmeňovať stavbu nekonkurenčných lodí alebo plavidiel nízkej technologickej úrovne.

1.3 EHSV sa domnieva, že ďalším argumentom potvrdzujúcim špecifickú situáciu lodiarskeho odvetvia, ktorá si vyžaduje zachovanie a aktualizáciu rámcovej úpravy, je najnovšia informácia o neúspechu – po 20 rokoch úsilia – rokovanií, ktoré viedla organizácia OECD v súvislosti s dohodou v oblasti lodiarskeho priemyslu, ktorej cieľom bolo stanoviť spravodlivé podmienky hospodárskej súťaže na celosvetovom trhu.

1.4 Výbor sa v ďalšej časti stanoviska podrobne vyjadri o hlavných otázkach a problémoch, ktoré predložila Komisia zainteresovaným stranám v konzultačnom procese. EHSV takisto navrhuje a zdôvodňuje zmeny, ktoré sú podľa jeho názoru potrebné a mali by sa zapracovať do nového znenia rámcovej úpravy.

1.5 Pokiaľ ide o pomoc pre výskum, vývoj a inovácie, ktorá sa ustanovuje v rámcovej úprave, výbor sa domnieva, že takáto pomoc je nevyhnutná, pretože pomáha podnikom znášať **osobitné druhy rizika** spojené s inováciami.

1.5.1 Výbor sa domnieva, že dostupnosť **pomoci pre inovácie** má priaznivý vplyv na posúdenie rizika spojeného s každým inovačným prvkom pri vývoji nových výrobkov alebo postupov. Podnikom v odvetví lodného staviteľstva to umožňuje zavádzať opatrenia na podporu nových riešení, ktoré zväčšia šance inovatívnych výrobkov na úspech na trhu, a tak ďalej stimulovať výskum, vývoj a inovácie.

1.6 Pokiaľ ide o otázku Komisie, či by bolo vhodné, aby sa z oprávnenosti na pomoc pre inovácie vylúčili iné druhy inovácie a aby sa ponechali iba inovácie spojené s „ekologickejšími“ loďami, sa výbor sa prikláňa k stanovisku sociálnych partnerov a domnieva sa, že by to veľmi oslabilo účinnosť tohto nástroja. Predovšetkým by sme prišli o výrazný pozitívny vplyv na inovácie z hľadiska výrobných postupov a ďalšie inovácie z hľadiska výrobkov týkajúce sa bezpečnosti alebo produktivity.

1.7 Výbor sa domnieva, že nástroje pomoci, ktorých cieľom je uľahčiť prienik na trh s ekologickými technológiami, sú dôležitou pomôckou a **musia byť začlenené do rámcovej úpravy**. Zrevidovaná úprava by mala obsahovať vhodné a praktické ustanovenia v tejto súvislosti spolu s požiadavkami horizontálnych zásad týkajúcich sa ochrany životného prostredia. Podľa názoru EHSV takéto ustanovenia nepovedú k vytvoreniu ďalšieho nástroja štátnej pomoci, ale uľahčia uplatňovanie rámcovej úpravy a umožnia dosiahnuť dôležité ciele EÚ.

1.8 Pokiaľ ide o zásadnú otázku Komisie, či je potrebné zachovať v rámcovej úprave pomoc pre výskum vývoj a inovácie, keďže existuje horizontálna úprava týkajúca sa výskumu, vývoja a inovácie, výbor rozhodne potvrdzuje, že **vzhľadom na špecifický charakter lodiarskeho sektora je nevyhnutné zachovať pomoc pre výskum, vývoj**

a inovácie, stanovenú v rámci úpravy, pretože horizontálny rámec neposkytuje vhodné riešenia na podporu inovácií v tomto odvetví.

1.9 Keďže od zavedenia rámcovej úpravy v roku 2004 až do obdobia krízy v rokoch 2009 – 2010 nebol dôvod využívať **pomoc poskytovanú pri ukončení činnosti a v poslednom čase sa situácia zhoršila tak dramaticky, že objednávky v lodeniach EÚ klesli na najnižšiu úroveň za posledných vyše 10 rokov, výbor sa nazdáva, že tento typ pomoci treba zachovať.** Ustanovenia týkajúce sa tejto pomoci musia lodeniciam umožniť čiastočnú reštrukturalizáciu bez toho, aby bolo nevyhnutné proces reštrukturalizácie plne implementovať v rámci usmernení o pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu

1.10 Výbor je presvedčený, že **regionálna pomoc je osožná aj pre odvetvie lodného staviteľstva. Regionálna pomoc** stanovená v rámci úpravy musí zabezpečiť rovnakú intenzitu podpory ako opatrenia zavádzané na základe usmernení pre regionálnu pomoc. EHSV sa domnieva, že obmedziť rozsah pomoci v rámci úpravy len na existujúce lodnice nie je ani vhodné, ani opodstatnené.

1.11 Reštriktívne predpisy EÚ, pokiaľ ide o budovanie výrobných kapacít v odvetví lodného staviteľstva, mali opačný efekt, ako bol ich cieľ. Namiesto toho, aby sa obmedzil príspevok k celkovej nadmernej produkcii, sa lodnice EÚ ocitli vo veľmi nevýhodnej situácii v porovnaní so svetovou konkurenciou. Zachovať predpisy, ktorých cieľom je zmenšiť podporu na budovanie výrobných kapacít, nemá preto podľa výboru žiadne opodstatnenie.

1.12 Pokiaľ ide o **pomoc pri vytváraní pracovných miest**, EHSV apeluje na členské štáty, aby tieto prostriedky využívali častejšie ako v súčasnosti, najmä s cieľom podporovať v týchto štátoch opatrenia lodeníc v oblasti vzdelávania a odbornej prípravy.

1.13 Výbor sa nazdáva, že **ustanovenie o exportných úveroch** by sa v rámci úpravy malo zachovať. Exportné úvery udeľované v súlade so sektorovou dohodou OECD nepredstavujú štátnu pomoc a podporujú podniky, a tým aj regióny, v ktorých sa tieto podniky nachádzajú. Je to priamo spojené s udrzaním alebo zvýšením miery zamestnanosti v sektore a v príslušných podnikoch a tiež so ziskami pre vlastníkov lodí z EÚ (možnosť získať dlhodobý úver alebo záruku na úver pri nákupe lodí).

1.14 Výbor podporuje myšlienku rozšíriť ponuku produktov, ktoré musia byť obsiahnuté v rámci úpravy vzhľadom na vývoj situácie v lodnom staviteľstve a technológii od roku 2004. EHSV sa domnieva, že na tento účel by bolo treba využiť návrh aktualizácie predstavený v stanovisku CESA v súvislosti s článkom 2 rámcovej úpravy⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Preskúmanie rámcovej úpravy štátnej pomoci pre lodné staviteľstvo – odpoveď CESA na diskusný dokument – dodatok (2010).

1.15 Výbor apeluje na členské štáty a verejnú správu EÚ, aby venovali mimoriadnu pozornosť informovaniu o možnostiach a podmienkach využívania nástrojov štátnej pomoci uvedených v rámci úpravy.

2. Úvod

Kontext

2.1 EHSV prijal 29. apríla 2010 stanovisko z vlastnej iniciatívy na tému „Európsky lodiarsky priemysel zoči-voči súčasnej kríze“.

2.2 Európska komisia do svojho pracovného programu na rok 2011 zaradila preskúmanie Rámcovej úpravy štátnej pomoci pre lodné staviteľstvo, ktoré by malo viesť k prípadnej aktualizácii a predĺženiu tejto rámcovej úpravy na obdobie po roku 2011. Do 6. decembra 2010 prebiehali oficiálne konzultácie so zainteresovanými stranami, medzi inými so sociálnymi partnermi, ako aj s členskými štátmi.

2.2.1 Doplnujúce stanovisko EHSV na túto tému môže byť osožné a aktuálne vzhľadom na hospodárske a sociálne dôsledky uplatňovania týchto ustanovení, ako aj na ich dosah na konkrétne regióny.

2.3 Rámcová úprava štátnej pomoci pre lodné staviteľstvo stanovuje pravidlá, ktorými sa riadi Komisia pri posudzovaní štátnej pomoci pre lodné staviteľstvo. Rámcová úprava pre lodné staviteľstvo nadobudla platnosť 1. januára 2004 a spočiatku sa mala uplatňovať počas obdobia troch rokov. Komisia sa odvtedy dvakrát rozhodla predĺžiť uplatňovanie rámcovej úpravy pre lodné staviteľstvo, a to v roku 2006 o ďalšie dvojročné obdobie a v roku 2008 o ďalšie trojročné obdobie. V dôsledku toho je rámcová úprava pre lodné staviteľstvo v súčasnosti platná do 31. decembra 2011.

2.4 Všeobecnou zásadou rámcovej úpravy je to, že lodné staviteľstvo je oprávnené na pomoc v rámci horizontálnych nástrojov štátnej pomoci, s výnimkou prípadov, keď sa uplatňujú osobitné ustanovenia rámcovej úpravy pre lodné staviteľstvo. Tieto osobitné ustanovenia sa týkajú týchto oblastí: pomoc pre výskum, vývoj a inovácie, pomoc pri ukončení činnosti, pomoc pri vytváraní pracovných miest, exportné úvery, pomoc na podporu rozvoja a regionálna pomoc.

2.5 Vzhľadom na to, že lodné staviteľstvo je oprávnené na pomoc aj v rámci horizontálnych nástrojov štátnej pomoci (ako aj zo strany EÚ), konzultácia a stanovisko EHSV vyjadrené v mene občianskej spoločnosti EÚ by mali najmä pomôcť určiť, či sa osobitné ustanovenia rámcovej úpravy pre lodné staviteľstvo majú ďalej uplatňovať, a tiež ukázať, či by sa v prípade predĺženia platnosti mali zmeniť, a ak áno, akým spôsobom.

3. Stručný súhrn aktuálnych informácií o európskom lodnom staviteľstve v celosvetovom kontexte pred rozhodnutím o rámcovej úprave

3.1 Rozsiahla a širokospektrálna charakteristika európskeho lodiarskeho sektora bola uvedená v stanovisku EHSV z apríla 2010. Nasledujúce informácie sa týkajú údajov a charakteristických črt zaznamenaných v uplynulom roku.

3.2 Po skončení prvého obdobia krízy možno konštatovať, že táto kríza poznačila lodiarsky priemysel na celom svete. V obchode došlo k dosiaľ nevídanému poklesu a všetky lodiarske krajiny narazili na značné problémy vzhľadom na veľký nedostatok dopytu. V spojení s dodnes nevyriešenou otázkou jasných pravidiel hospodárskej súťaže v oblasti výroby lodí a obchodovania s nimi sú dnes vážne ohrozené dlhodobé európske možnosti v tejto oblasti.

3.3 V súčasnosti sa vyše 80 % celosvetovej výroby lodí realizuje v ázijských krajinách a ich objednávky predstavujú až 90 % celosvetových objednávok. Posilnenie pozície týchto krajín ide na úkor krajín EÚ, ktorých podiel na svetovej produkcii v súčasnosti poklesol na úroveň 7 – 8 %.

3.3.1 Podiel Európy na svetovom trhu z hľadiska nových objednávok v roku 2009 dramaticky poklesol na 2,7 %, ale v prvých troch štvrtrokoch roku 2010 vzrástol na 4,8 %. Avšak pokiaľ ide o objem lodí v registroch lodeníc (*orderbook*), hoci svetový ukazovateľ v roku 2010 o niečo vzrástol, v EÚ zostal na podobnej úrovni ako v roku 2009, čo je najnižšia úroveň za posledných desať rokov.

3.3.2 Celkový objem nových objednávok predstavoval v uplynulých rokoch tieto hodnoty: v roku 2007 – 85 miliónov CGT, v roku 2008 – 43 miliónov, v roku 2009 – 16,5 milióna, ale v troch štvrtrokoch roku 2010 vzrástol na 26,3 milióna CGT (predpokladá sa, že koncom roka to bude okolo 35 miliónov). V roku 2009 sa upustilo od stavby mnohých už objednaných plavidiel, okrem iného aj z dôvodu veľmi nízkych sadzieb za prepravu tovaru a tiež pre slabé možnosti získať bankové úvery na financovanie stavby lodí.

3.3.3 Ukazovateľ cien, v eurách, sa od prvého štvrtroku 2010 (keď dosiahol najnižšiu hodnotu za posledných 10 rokov) zlepšil o približne 17 %, ale výmenné kurzy nepriaznivo vplyvajú na ceny v menách jednotlivých krajín. Hoci tento index vzrástol od roku 2000 o viac ako 20 %, ceny v eurách zostali na tej istej úrovni.

3.4 Okrem krízy je hlavnou príčinou problémov v lodiarskom priemysle i naďalej zasahovanie a protekcionizmus štátov, v ktorých je tento sektor kľúčovým

odvetvím hospodárstva, alebo aspiruje na takúto pozíciu. Lodenice, najmä na Ďalekom východe, ktoré dostávajú pomoc od štátnych orgánov, môžu ponúkať svoje výrobky a služby za také ceny, ktoré nezohľadňujú všetky druhy rizika, teda sú nižšie ako ceny, ktoré ponúka konkurencia, najmä európska, ktorá je nútená zahrnúť takéto druhy rizika do kalkulácie ceny. Ďalším protekcionistickým nástrojom môže byť výmenný kurz (pretože je to jeden z faktorov, ktoré ovplyvňujú konkurencieschopnosť), ktorý môže byť do istej miery regulovaný (napríklad v Číne a tiež v Južnej Kórei).

3.5 V decembri 2010 sa OECD rozhodla neotvoriť opäť rokovania o dohode týkajúcej sa lodiarskeho priemyslu, ktorej cieľom bolo zabezpečiť spravodlivé podmienky hospodárskej súťaže na celosvetovom trhu. Zastavenie rokovaní po 20 rokoch bude mať za následok, že celosvetový lodiarsky trh zostane i naďalej miestom neľútostného boja. Nepriaznivý vývoj udalostí núti niektoré krajiny uchýľovať sa ešte viac k rôznym formám trhových intervencií. Dôsledkom je, že rozdiely z hľadiska podmienok hospodárskej súťaže v lodiarskom priemysle sa v celosvetovom meradle ešte viac prehĺbujú. Vinu za túto situáciu možno pripísať neústupčivosti niektorých krajín vlastniacich lodenice mimo EÚ: Číny a Južnej Kórei.

3.5.1 Takýto vývoj udalostí sa považuje za reakciu na svetovú krízu a podporuje protekcionistické riešenia. Čoraz viac hrozí, že na svetovom trhu sa budú stavať lode, ktoré z ekonomického hľadiska nemajú opodstatnenie. Tieto nové lode prispievajú k prehĺbeniu krízy na trhu nákladnej dopravy, pretože príliš veľa lodí sa bude uchádzať o ten istý náklad. Európski sociálni partneri z lodiarskeho odvetvia sa už sťažovali na rôzne dôsledky tejto situácie (nadmerná výrobná kapacita, nižšie ceny pre lodenice, zvýšenie tonáže, nižšie sadzby za prenájom), ktoré poškodzujú všetkých účastníkov trhu.

3.6 Od roku 2008 v EÚ drasticky poklesla miera zamestnanosti v tomto sektore. Bolo zrušených 40 tisíc pracovných miest a všetky zainteresované strany požadujú spustenie núdzového programu s cieľom zachovať kritický objem európskeho lodiarskeho priemyslu⁽²⁾. Tento trend ešte umocnilo nedávne zavedenie kapitálového rámca pre bankový dohľad Bazilej III, ktorý obmedzuje podmienky financovania.

3.7 Od vypuknutia finančnej krízy v EÚ je oveľa ťažšie získať finančné prostriedky na stavbu lodí, keďže niekoľko kľúčových finančných inštitúcií obmedzilo alebo úplne zastavilo svoju účasť na financovaní pred dodaním výrobku (*predbežné financovanie*) ako aj po ňom. V tejto situácii podstatne vzrástol význam nástrojov verejných záruk, ktoré sa týkajú aj exportných úverov. Úverová kríza v lodiarskom odvetví pretrváva aj napriek prvým pozitívnym zmenám na trhu.

(2) Stanovisko EHSV CCM/069 (Ú. v. EÚ C 18, 19.1.2011, s. 35).

3.8 Podsektor opravy lodí, ktorý je súčasťou lodiarskeho odvetvia, síce takisto prežíva prechodné ťažkosti, je však v oveľa lepšej situácii ako lodenice, ktoré vyrábajú lode. Lodenice zamerané na opravu lodí pôsobia na inom trhu ako odvetvie lodného staviteľstva (viac než polovica lodí, ktoré sa v nich opravujú, pochádza z krajín mimo EÚ). V rokoch 2009 a 2010 celosvetová kríza neobišla ani tento sektor, pretože lodári podstatne znížili náklady na opravy svojich lodí a často ich obmedzili na nevyhnutné a pravidelné opravy, ktoré požadujú plavebné predpisy.

3.8.1 Zoči-voči veľkej konkurencii na svetovom trhu zaviedli lodenice zamerané na opravy v niektorých krajinách EÚ opatrenia s cieľom diverzifikovať produkciu prostredníctvom uskuutočňovania modernizácie (*retrofitting*) plavidiel a realizácie komplikovanejších operácií, ako je predlžovanie trupu lodí alebo iné prestavby, ktoré sa týkajú aj zariadení na ťažbu ropy a plynu z morského dna, ako aj stavby plavidiel menších rozmerov.

3.8.2 Opravy lodí prebiehajú v súčasnosti v prevažnej miere v lodeniach a závodoch, ktoré sa nachádzajú v susedných krajinách, mimo územia EÚ. EHSV žiada, aby členské krajiny a správne orgány EÚ vypracovali stratégiu, ktorá by stimulovala rozvoj a výstavbu tohto typu lodeníc na pobreží EÚ. Je v záujme členských štátov, aby sa v EÚ zachoval „strategický minimálny počet“ opravárenských zariadení, ktoré by slúžili jej lodiarskemu sektoru. Tieto závody by mohli opravovať lode za konkurenčné ceny, pričom by zaručovali dokončenie zákazky v stanovenej lehote a ekologické metódy výroby, a tak by sa podieľali na priemyselnej obrode niektorých prímorských regiónov EÚ.

4. Všeobecné pripomienky

4.1 Hlavným cieľom preskúmania rámcovej úpravy štátnej pomoci pre lodné staviteľstvo by malo byť zlepšenie podmienok hospodárskej súťaže pre európske lodenice. Tento cieľ je nevyhnutné zohľadniť vo všetkých ustanoveniach tejto úpravy.

4.2 Postavenie európskeho lodiarskeho sektora v celosvetovej hospodárskej súťaži je pod obrovským tlakom z dôvodu ťažkých trhových podmienok, a najmä veľkého množstva podporných prostriedkov v konkurenčných krajinách. Keďže európsky priemysel nemôže konkurovať svojim súperom z hľadiska ceny práce, musí získať prevahu prostredníctvom najvyššej kvality výroby v oblasti bezpečnosti lodí, výkonnosti a ochrany morského prostredia, a tiež v inovačných postupoch zameraných na ďalšie zvyšovanie výkonnosti. Je zrejme, že práve táto rámcová úprava – zmenená a zmodernizovaná – dokáže zabezpečiť primerané stimuly v tomto smere a je nevyhnutná na dosiahnutie týchto cieľov.

4.3 Zaktualizované znenie rámcovej úpravy by malo obsahovať podrobne vypracovaný pragmatický systém stimulov,

ktorý by uľahčoval investície do nových alebo zmodernizovaných lodí s lepšími parametrami z hľadiska ochrany životného prostredia. Ak takýto systém nebude v krátkom čase zavedený, môže sa stať, že nebude možné dosiahnuť rýchlo a hospodárne dobré výsledky z hľadiska zníženia emisií NOx a SOx, ako aj skleníkových plynov. V ustanoveniach rámcovej úpravy musí byť uvedené, že pomoc tohto typu a prostriedky na ňu vyčlenené sa musia obmedzovať len na európskych výrobcov.

4.4 Pomoc poskytovaná na základe rámcovej úpravy je dôležitá pre jednotlivé podniky, ako aj pre regióny. Preto je potrebné zavádzať inovačné projekty, aby sa mohlo čo najskôr a čo najlepšie reagovať na meniace sa potreby trhu. Inovačné projekty, na ktoré by sa táto pomoc vzťahovala, by sa museli zameriavať na výskum, vývoj a inováciu s orientáciou na nové produkty, ako aj na školenia a zvyšovanie kvalifikácie pracovníkov zapojených do takýchto aktivít. Zaktualizovaná rámcová úprava musí tento aspekt zohľadňovať.

4.5 Výbor sa domnieva, že skôr, než sa vyjadri konkrétne o otázke pomoci na exportné úvery (pozri konkrétne pripomienky), treba vysvetliť, že dostupnosť konkurencieschopného financovania výroby je často rozhodujúcim činiteľom pri získavaní nových projektov. V uplynulých rokoch veľmi vzrástlo zapojenie štátnych orgánov, národných bánk a iných verejných subjektov do financovania pred dodaním výrobku (predbežné financovanie), ako aj po ňom, a to najmä v Ázii. Z krátkodobej a strednodobej perspektívy možno akceptovať, že financovanie stavby lodí si spravidla vyžaduje podporu vo forme úveru alebo štátnej záruky, a to aj v EÚ, so zapojením štátnych a európskych finančných ustanovizní, napríklad EIB (kde sa objavili ťažkosti pre tento sektor⁽³⁾).

4.6 Odkedy bola po prvý raz ustanovená rámcová úprava pre lodné staviteľstvo EÚ, došlo k mnohým štrukturálnym zmenám, na ktoré treba pri koncipovaní nových ustanovení rámcovej úpravy prihliadať. Ide o tieto zmeny:

- značne pokročila špecializácia európskych lodeníc a v tomto procese treba pokračovať a mal by sa podporovať,
- podiel štandardných typov lodí v európskej priemyselnej výrobe sa výrazne obmedzil,
- celosvetová konkurencia, pokiaľ ide o menšie lode, vrátane plavidiel vnútrozemskej vodnej dopravy, je aj dnes badateľná,

⁽³⁾ Pozri stanovisko EHSV CCM/069 (Ú. v. EÚ C 18, 19.1.2011, s. 35).

- zatiaľ čo veľkosť (rozmery) väčšiny európskych lodeníc je rovnaká alebo o niečo menšia ako v uplynulej dekáde (z dôvodu zatvorenia lodeníc v Poľsku, Chorvátsku, Dánsku a Španielsku), Európa sleduje masové rozširovanie lodeníc v konkurenčných krajinách, najmä v Ázii,
- výrazne vzrástol význam výrobkov a výrobných postupov šetrných k životnému prostrediu; túto tendenciu treba podporovať najmä prostredníctvom nevyhnutných opatrení týkajúcich sa emisií, vrátane emisií SO_x, NO_x a skleníkových plynov,
- nárast činnosti na pobreží si bude vyžadovať od európskeho lodiarskeho priemyslu priamu odpoveď na otázku, ako uspokojiť miestny dopyt pomocou vlastných lodeníc.

4.7 Pri využívaní nástrojov pomoci uvedených v rámcovej úprave zohrávajú dôležitú úlohu členské štáty, ktoré sú povinné podrobne a pravidelne informovať o možnostiach a podmienkach získania pomoci zo štátnych zdrojov (nie dotácií!) stanovenej v rámcovej úprave.

5. Konkrétne pripomienky

Pomoc pre výskum, vývoj a inovácie

5.1 Vyvíjať činnosť v oblasti výskumu, vývoja a inovácií je nevyhnutné, aby sa vyrábali lepšie výrobky, a tak sa dosiahol úspech na trhu. Avšak činnosť v tejto oblasti možno vyvíjať len vtedy, keď je trh pripravený akceptovať **osobitné druhy rizika** spojené s inováciami.

5.2 Ako zdôrazňujú európski zamestnávateľi, **vyrábať prototypy lodí znamená vystaviť sa veľkému riziku**. Na rozdiel od väčšiny iných sektorov zmluva o predaji uzatvorená s lodenicou vymedzuje definíciu výkonnosti produktu, ktorú si pri podpísaní zmluvy nemožno overiť. Aj drobné ťažkosti spojené s jedným inovačným prvkom môžu spôsobiť veľké zmeny, ktoré si budú vyžadovať dodatočné prostriedky a čas, čo môže viesť k vážnemu narušeniu procesu výroby.

5.2.1 Za takýchto okolností má dostupnosť **pomoci pre inovácie** priaznivý vplyv na posúdenie rizika spojeného s každým inovačným prvkom pri vývoji nových výrobkov alebo postupov. Podnikom v odvetví lodného staviteľstva to umožňuje zavádzať dodatočné opatrenia na podporu nových riešení, ktoré zväčšia šance inovatívnych výrobkov na úspech na trhu, a tak umožnia ďalej stimulovať výskum, vývoj a inovácie.

5.3 Využívanie pomoci na inovácie má urýchľujúci účinok, ktorý je dôležitým faktorom umožňujúcim zvýšiť efektívnosť a konkurencieschopnosť, čo je nevyhnutné v záujme udržania

technologickéj prevahy v oblasti zložitých a inovačných typov lodí. Rýchlosť inovácie je kľúčovým prvkom konkurencieschopnosti, najmä so zreteľom na obmedzené možnosti ochrany duševného vlastníctva v oblasti námorných technológií.

5.4 Európski sociálni partneri zastupujúci lodiarske odvetvie zhodne tvrdia, pričom vychádzajú z konkrétnych príkladov, že pomoc pre inovácie vo veľkej miere pomohla zlepšiť efektívnosť a konkurencieschopnosť lodiarskeho odvetvia v EÚ. Uľahčila zavedenie a rozšírenie nových výrobných metód, technológií a výrobkov a povzbudila výskum, vývoj a inovácie. Preto treba uznať, že ide o dôležitý nástroj politiky EÚ.

5.5 Pokiaľ ide o problémy spojené s uplatňovaním zásad týkajúcich sa pomoci pre inovácie, podľa názoru podnikateľov ich možno vyriešiť bez toho, aby sa muselo meniť znenie rámcovej úpravy, a síce prostredníctvom vhodných zmien v správe o vnútroštátnom programe, týkajúcich sa prahovej hodnoty uvoľnenia pomoci v prípade inovácií z hľadiska výrobkov v súvislosti s malými loďami, ako aj pre inovácie z hľadiska postupov.

5.6 Pokiaľ ide o otázku Komisie, či by bolo vhodné, aby sa z oprávnenosti na pomoc pre inovácie vylúčili iné druhy inovácie a aby sa ponechali iba inovácie spojené s „ekologickejšími“ loďami, výbor sa prikláňa k stanovisku sociálnych partnerov a domnieva sa, že by to veľmi oslabilo účinnosť tohto nástroja. Predovšetkým by sme prišli o silný pozitívny vplyv na inovácie z hľadiska postupov na podporu konkurencieschopnosti európskeho priemyslu. Takisto niektoré inovácie z hľadiska výrobkov, napríklad tie, ktoré sa spájajú so zlepšením bezpečnosti, s ochranou a pohodlím posádky alebo cestujúcich, by mohli byť vylúčené z pomoci.

5.6.1 Nástroje pomoci, ktorých cieľom je uľahčiť prienik na trh s ekologickými technológiami sú dôležitou pomôckou, ktorá by mala byť začlenená do rámcovej úpravy ako „**pomoc na ochranu životného prostredia**“, ktorá **doplní pomoc na inovácie, bude však predstavovať osobitný nástroj**.

5.7 Treba tiež zaviesť stimuly pre činnosť nad rámec legislatívnych požiadaviek, podľa vzoru rámca pre štátnu pomoc na ochranu životného prostredia. Záujem o využívanie tohto rámca v lodiarskom sektore však vzrástol len málo. Preto je nevyhnutné začleniť do rámcovej úpravy vhodné a praktické ustanovenia v súlade s požiadavkami horizontálnych zásad. Účinné by bolo odvolať sa na ustanovenia týkajúce sa pomoci na ochranu životného prostredia v rámci zásad, ktoré sa vzťahujú na skupinové výnimky, pokiaľ ide o uvoľnenie pomoci, v spojení so stanovenými požiadavkami týkajúcimi sa lodí. Pomohlo by to účinne zjednodušiť pravidlá štátnej pomoci v EÚ pre tento sektor.

5.8 Horizontálny rámec pre výskum, vývoj a inovácie, obsahuje takisto predpisy týkajúce sa inovácie, vrátane vývoja „prototypov a pilotných projektov [...], vtedy, keď prototyp je nevyhnutne konečným obchodným produktom a jeho výroba je príliš nákladná, než aby bol použitý výlučne na účely predvážania a overovania“⁽⁴⁾.

5.8.1 V príslušných ustanoveniach sa skutočne počíta s intenzívnejšou pomocou ako v rámcovej úprave a so širšou – do určitej miery – škálou oprávnených nákladov. Existujú tu však aj výhrady, že „pokiaľ sa predvážacie alebo pilotné projekty následne využijú na obchodné účely, všetky príjmy pochádzajúce z takéhoto využitia sa musia odpočítať z oprávnených nákladov.“⁽⁵⁾

5.8.2 Toto ustanovenie sa síce uplatňuje vo väčšine výrobných sektorov v spojení so sériovou výrobou, kde sa cena vývoja výrobku amortizuje vďaka väčšiemu počtu výrobkov, keďže ide o sériovú výrobu, v prípade prototypov lodí ho však nemožno uplatniť.

5.9 Výbor zastáva názor, že vzhľadom na **osobitný charakter odvetví lodiarskeho priemyslu horizontálny rámec týkajúci sa výskumu, vývoja a inovácií neposkytuje vhodné riešenia v súvislosti s pomocou pre inováciu v oblasti lodného staviteľstva, a preto by najlepším riešením bolo začleniť zodpovedajúce ustanovenia do zaktualizovanej rámcovej úpravy.**

Pomoc spojená s ukončením činnosti

5.10 Od zavedenia rámcovej úpravy v roku 2004 až do začiatku krízy prežíval lodiarsky sektor obdobie silného dopytu, a preto nebol dôvod uvažovať o zatváraní závodov. V dôsledku dramatického poklesu dopytu v uplynulých dvoch rokoch sa však situácia zmenila a objednávky európskeho priemyslu klesli na najnižšiu úroveň za posledných vyše desať rokov.

5.10.1 Výbor sa preto domnieva, že v súvislosti s aktuálnou situáciou na trhu je oprávnené zachovať pomoc pri ukončení činnosti⁽⁶⁾.

5.11 Ustanovenia týkajúce sa tohto typu pomoci musia lodeniciam umožniť čiastočnú reštrukturalizáciu⁽⁷⁾ bez toho, aby bolo nevyhnutné prejsť celým procesom reštrukturalizácie v rámci usmernení o pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu.

⁽⁴⁾ Nariadenie Komisie (ES) č. 800/2008 zo 6. augusta 2008 (Ú. v. EÚ L 214, 9.8.2008).

⁽⁵⁾ Tamže.

⁽⁶⁾ Napríklad Španielsko, medzi inými, plánuje využiť v blízkej budúcnosti plánuje „pomoc pri ukončení činnosti“ v prípade niekoľkých lodeníc (čiastočná reštrukturalizácia).

⁽⁷⁾ Pomoc na reštrukturalizáciu je definovaná v príslušných horizontálnych zásadách, ktorých preskúmanie je naplánované na rok 2012, a možno očakávať, že sa v nich zohľadní aj pomoc na čiastočné ukončenie činnosti.

Pri revízii týchto usmernení by sa mal prevziať takýto model. Keby sa tak stalo, určite by sa už nemuseli zachovať podrobné ustanovenia týkajúce sa pomoci na reštrukturalizáciu v rámci lodného staviteľstva.

Regionálna pomoc

5.12 V prípade zachovania regionálnej pomoci musí byť jej rozsah a intenzita v súlade so zásadami, ktoré sa uplatňujú na základe usmernení pre regionálnu pomoc. Obmedziť túto pomoc len na existujúce lodenice nie je ani vhodné, ani opodstatnené. Európsky lodiarsky priemysel musí investovať do efektívnejších metód výroby a vybavenia, aby posilnil svoje konkurenčné postavenie. Môže si to vyžadovať vybudovanie väčších výrobných jednotiek v záujme účinnejšieho využitia synergie a úspor z rozsahu. Súčasné predpisy sťažujú alebo znemožňujú získanie regionálnej pomoci pre takéto projekty.

5.13 Veľké investície v Ázii boli hybnou silou ich úspešného rozvoja. Tieto investície často uľahčovala priama alebo nepriama štátna pomoc. Reštriktívne európske predpisy týkajúce sa budovania výrobných kapacít v tomto sektore mali opačný účinok. Namiesto toho, aby sa obmedzil príspevok k celkovej nadmernej produkcii, sa lodenice EÚ ocitli vo veľmi nevýhodnej situácii v porovnaní so svetovou konkurenciou. **Zachovať reštriktívne predpisy, ktorých cieľom je zmenšiť podporu na budovanie výrobných kapacít, nemá preto podľa výboru žiadne opodstatnenie.**

5.14 Pokiaľ ide o problémy z hľadiska výkladu alebo uplatňovania súčasných pravidiel regionálnej investičnej pomoci, sú späté s reštriktívnym charakterom rámcovej úpravy vo vzťahu k horizontálnym predpisom. Najmä v dôsledku striktného výkladu obmedzenia pomoci na investície v existujúcich zariadeniach sa neopodstatnene zredukoval rozsah pôsobnosti tohto nástroja a vznikli vážne problémy s uplatňovaním právneho rámca.

Pomoc pri vytváraní pracovných miest

5.15 EHSV je presvedčený, že pomoc pri vytváraní pracovných miest by mala zostať súčasťou rámcovej úpravy.

5.15.1 Výbor sa domnieva, že členské štáty by mali častejšie ako v súčasnosti využívať prostriedky na vytváranie pracovných miest stanovené v rámcovej úprave, najmä s cieľom podporovať opatrenia lodeníc v ich krajinách zamerané na vzdelávanie a odbornú prípravu v krízových situáciách, vyplývajúcich z cyklickosti, nadmernej výroby vo svetovom meradle a nekalej konkurencie zo strany výrobcov mimo EÚ.

Exportné úvery a podpora rozvoja

5.16 Exportné úvery poskytované štátnymi agentúrami pre exportné úvery sú bežnou praxou v mnohých priemyselných odvetviach na celom svete. Sektorové dohody na úrovni

OECD stanovujú prípustné medzinárodné normy v tejto súvislosti. Všetky členské štáty EÚ plne využívajú tieto zásady, ktoré sa v kontexte predpisov EÚ o štátnej pomoci považujú za zodpovedajúce pravidlám spoločného trhu.

5.17 Exportné úvery sú dôležitou súčasťou financovania projektov v oblasti lodného staviteľstva. V Európe vychádzajú zo zásady pokrytia nákladov, v žiadnom prípade nejde o dotácie. Ich dostupnosť za konkurenčných podmienok vo veľkej miere pomáha zvyšovať konkurencieschopnosť európskeho priemyslu. Najmä v kontexte veľkorysých balíkov

financovania, ktoré vyčleňujú iné krajiny s rozvinutým lodiarskym priemyslom, najmä Čína a Kórea, je nevyhnutné nabádať členské štáty, aby poskytli svojim podnikom rovnocenné nástroje.

5.18 Výbor sa domnieva, že vďaka využitiu možností, ktoré poskytuje sektorový dialóg, by sa malo určiť, nakoľko dôležité a prínosné je začleniť do rámcovej úpravy odkaz na ustanovenia OECD. Sociálni partneri z lodiarskeho odvetvia v EÚ sa domnievajú, že touto otázkou by sa mali zaoberať správne orgány, ak by to malo ohroziť dostupnosť súčasných exportných úverov.

V Bruseli 13. júla 2011

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Staffan NILSSON
