KOMISE

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 6. prosince 2006

o plánované státní podpoře Německa C 6/2006 (ex N 417/2005) ve prospěch Volkswerft Stralsund

(oznámeno pod číslem K(2006) 5790)

(Pouze německé znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2007/402/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

po výzvě adresované zúčastněným stranám, aby se k věci vyjádřily v souladu s výše uvedeným článkem [1], a s ohledem na jejich stanovisko,

vzhledem k těmto důvodům:

I. ŘÍZENÍ

(1) Německo dopisem ze dne 22. srpna 2005, který byl registrován dne 26. srpna 2005, oznámilo svůj záměr poskytnout Volkswerft Stralsund regionální investiční podporu. Komise požádala dopisem ze dne 13. září 2005 o informace, jež Německo poskytlo v dopise ze dne 14. října 2005 registrovaném dne 17. října 2005. Komise požádala dopisem ze dne 18. listopadu 2005 o doplňující informace, jež Německo předložilo v dopise ze dne 19. prosince 2005 registrovaném dne 20. prosince 2005.

(2) Dne 22. února 2006 zahájila Komise formální vyšetřovací řízení této údajné státní podpory. Rozhodnutí Komise zahájit formální vyšetřovací řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* [2]. Komise vyzvala všechny zúčastněné strany, aby se k této podpoře vyjádřily. Dopisem ze dne 10. května 2006 registrovaným dne 11. května 2006 předložil příjemce, Volkswerft Stralsund, odpověď. Stanovisko Svazu pro loďařství a námořní techniku (Verbands für Schiffbau und Meerestechnik) bylo doručeno dopisem ze dne 11. května 2006, jenž byl registrován téhož dne, stejně jako stanovisko Danske Maritime, dánského svazu pro námořní dopravu.

(3) Tato stanoviska byla předložena německým úřadům dopisy ze dne 12. května 2006 a dne 19. května 2006. Odpověď Německa na tato stanoviska byla předána v dopise ze dne 2. června 2006, registrovaném téhož dne.

(4) Odpověď Německa na zahájení formálního vyšetřovacího řízení byla doručena v dopise ze dne 7. dubna 2006, registrovaném téhož dne. Komise požádala dopisem ze dne 26. července 2006 o doplňující informace, jež Německo sdělilo v dopise ze dne 22. srpna 2006 registrovaném dne 23. srpna 2006.

II. POPIS

(5) Příjemcem podpory je Volkswerft Stralsund GmbH (Loděnice Stralsund, dále jen „VWS“), jež je umístěna ve spolkové zemi Meklenbursko-Přední Pomořansko, oblasti podporované ve smyslu čl. 87 odst. 3 písm. a) Smlouvy o ES. VWS patří do dánské AP Möller-Gruppe a je součástí loďařské skupiny pod vedením Odense Steel Shipyard Ltd. VWS je velkým podnikem a není malým či středním podnikem ve smyslu doporučení Komise 2003/361/ES ze dne 6. května 2003, pokud jde o definici velmi malých, malých a středních podniků [3].

[1] Úř. věst. C 90, 13.4.2006, s. 36.

[2] Viz pozn. pod čarou č. 1.

[3] Úř. věst. L 124, 20.5.2003, s. 36.

(6) Loděnice působí v oblasti projekce a výroby námořních plavidel, jakož i opravy a přestavby plavidel. VWS vyrábí zejména středně velké kontejnerové lodě, ale též osobní lodě, trajekty a speciální lodě, jako bagrovací lodě, kabelové lodě, kotevní čluny, jakož i lodě na odstraňování znečištění. Loděnice je uzpůsobena pro lodě do délky 260 m.

(7) Prefabrikace jednotlivých komponent až do velikosti sekce trupu je prováděna ve specializovaných výrobních linkách. Konečná montáž se uskutečňuje po předchozí konzervaci a nanášení barvy v montážní hale, ve které je možná stavba lodí až do délky 300 m. Spouštění lodí se uskutečňuje za pomoci lodního výtahu o délce 230 m. Tento lodní výtah omezuje výrobní program lodí VWS na lodi o maximální délce 260 m.

(8) VWS zamýšlí produkci modernizovat, racionalizovat a připůsobit ji mezinárodní poptávce, aby byla i nadále na světovém trhu konkurenceschopnou. VWS vychází z předpokladu, že výhodné tržní podmínky pro obchodní lodě budou trvat ještě určitý počet let, a z toho, že dojde k posunu poptávky ve prospěch lodí třídy panamax, jež VWS v současnosti není schopna vyrábět s konkurenceschopnými náklady. Lodě panamax jsou největší lodě, které mohou proplout Panamským průplavem, tj. lodě o maximální délce 300 m a maximální šíři 32,2 m.

(9) Za účelem zvýšení produktivity a umožnění výroby větších lodí třídy panamax uskutečňuje VWS v současnosti investiční záměr. Tento investiční záměr umožní VWS být konkurenceschopnou v tržním segmentu lodí třídy panamax a tím zvýší odbytové možnosti loděnice. VWS vychází z toho, že dojde k rovnoměrnějšímu vytížení stávajících výrobních zařízení, a tím ke snížení výrobních nákladů na jednu loď, a v důsledku toho stoupne produktivita loděnice.

(10) Investice se týkají jednak zpracování oceli (výroba obložení a sekcí, konzervace), což má umožnit výrobu a zpracování větších ocelových konstrukcí (sekcí), a jednak prodloužení lodního výtahu o 40 m, aby mohly být spouštěny větší lodě.

(11) V oblasti výroby obložení a sekcí má být ve stávající výrobní hale postavena nová výrobní linka pro obložení a dílčí sekce větších typů lodí. Na lodním skluzu mají být kromě toho umístěna čtyři dodatečná stavební místa pro výrobu větších sekcí. V oblasti konzervace se investice týkají zvětšení dvou ze stávajících čtyř kabin konzervačních zařízení, což má umožnit konzervaci větších sekcí. Možnost vyrábět a opracovávat větší ocelové konstrukce je z ekonomického a technického ohledu pro výrobu větších lodí nezbytná, neboť konečná montáž větších lodí z menších sekcí by byla neefektivní. Kapacita lodního výtahu bude v důsledku prodloužení nastavena na kapacitu lodní haly.

(12) Po dokončení investičního záměru vzroste podle informací, které předložilo Německo, produktivita z cca. […] (*) t oceli na 1 000 odpracovaných hodin v roce 2005 na […] t na 1 000 odpracovaných hodin. Kapacita loděnice, měřena v CGT (compensated gross tonnage, kompenzovaná hrubá prostornost) v důsledku tohoto investičního záměru nebude zvětšena, dojde pouze k přesunu těžiště výroby od středních kontejnerových lodí k velkým kontejnerovým lodím. Kapacita zpracování oceli této loděnice se zvýší z 56 000 t v roce 2005 na 64 000 t ročně po dokončení investičního záměru.

(13) Investiční záměr byl zahájen na začátku roku 2005 a byl dokončen dne 28. února 2006. V jeho důsledku vznikne 207 nových přímých pracovních míst.

(14) Investiční záměr předpokládá zmenšení vertikální integrace loděnice. Podíl výkonů, které jsou zadávány externím podnikům, se má zvýšit z 17 % výrobních hodin v roce 2005 na 28 % do konce roku 2007. Očekává se, že v důsledku zvýšeného zadávání zakázek externím podnikům vznikne v regionu Stralsund 400 nových pracovních míst.

(15) Celkové náklady investičního záměru činí 18 669 000 EUR a odpovídají tudíž nákladům způsobilým pro podporu. Tyto náklady mohou být následujícně upřesněny:

EUR

Lodní výtah	10 512 000
Výroba obložení/sekcí	3 910 000
Konzervace	4 247 000
Celkem	18 669 000

(16) Německo zamýšlí poskytnout investiční podporu ve výši 4 200 500 EUR, což odpovídá 22,5 % z 18 669 000 EUR způsobilých investičních nákladů. Podpora je poskytována na základě dvou schválených režimů regionálních podpor ([4]). Žádost o poskytnutí státní podpory byla podána před zahájením investičního záměru.

(*) Důvěrná informace, rovněž označená jako […] níže.

([4]) Společný program „Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" – 34. Rahmenplan; Investitionszulagengesetz 2005.

III. DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ FORMÁLNÍHO VYŠETŘOVACÍHO ŘÍZENÍ

(17) Komise zahájila formální vyšetřovací řízení, neboť měla pochybnosti o slučitelnosti podpory se společným trhem. Komise má pochybnosti o tom, zdali investice do výroby obložení a sekcí nepřesahují investice pro pouhé zvýšení produktivity stávajícího výrobního zařízení. Komise měla dále pochybnosti o tom, zda se u investic do konzervačního zařízení a prodloužení lodního výtahu jedná o způsobilé investice, neboť jejich cílem se nezdálo být zvýšení produktivity těchto zařízení.

(18) Kromě toho měla Komise pochybnosti, jestli by investice VWS mohly vést k takovému rozšíření kapacit loděnice, které by nebylo slučitelné s ustanoveními rámce pro státní podporu na stavbu lodí ([5]) a se společným trhem.

IV. STANOVISKA ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

(19) Komisi byla doručena stanoviska příjemce státní podpory a Německého svazu pro loďařství a námořní techniku, jakož i dánského svazu pro námořní dopravu.

1. Stanovisko příjemce podpory (VWS)

(20) VWS ve svém stanovisku zdůrazňuje, že cílem investičního záměru je zvýšení produktivity a vytížení stávajícího výrobního zařízení. Dále uvádí, že zvýšení kapacity loděnice není ani cílem investičního záměru a provedení záměru nebude mít ani takový dopad. Investiční záměr je naopak předpokladem pro inovaci výrobků a pro vstup na segment trhu s loděmi třídy panamax. VWS uvádí, že trh lodí s objemem skladovací kapacity mezi 2 500 a 4 999 TEU ([6]) představuje pro loděnici optimální tržní segment, neboť tento segment má celosvětově nejvyšší možnosti odbytu a konkurenční tlak je v Evropě nízký.

(21) VWS dále poukazuje na skutečnost, že loděnice byla v důsledku přestavby provedené mezi roky 1993 a 1998 dimenzovaná jako loděnice pro lodi třídy třídy panamax, coz je zřetelné na velikosti stavební haly. Avšak v okamžiku přestavby nebyl přesun poptávky na světovém trhu směrem k lodím třídy panamax odhadnutelný. Kromě toho již Bremer Vulkan – tehdejší majitel VWS – vlastnil loděnice, které byly schopny vyrábět lodě třídy panamax a proto koncept společnosti Bremer Vulkan předvídal pro VWS produkci menších typů lodí a lodní výtah o délce 230 m byl považován za dostatečný.

(22) VWS uvádí, že se tržní situace pro VWS v posledních letech v důsledku různých faktorů změnila. Společnost Bremer Vulkan již neexistuje. Kvůli nedostatečné poptávce po původním sortimentu výrobků se loděnice soustředila na kontejnerové lodě o kapacitě do 3 000 TEU, jakož i na velké, speciální off-shore zásobovací lodě. Loď přepravující volně ložený náklad, rybářské lodě, lodě pro přepravu osob a tankery, které patřily do původního sortimentu výrobků, již nejsou poptávány a proto také ani nejsou vyráběny. VWS dále uvádí, že pro trh s menšími kontejnerovými loděmi je charakteristický silný konkurenční tlak v Německu a částečně v Polsku, zatímco větší kontejnerové lodě třídy panamax jsou vyráběny jen několika evropskými loděnicemi. VWS uvádí, že technické vybavení VWS, a to zejména stavební haly, již umožňuje výrobu lodí třídy panamax.

(23) Aby bylo možné lodě třídy panamax hospodárně vyrábět, jsou však technické přestavby loděnice nezbytné. Do dnešní doby vyráběla VWS lodě o velikosti mezi 2 100 a 3 000 TEU a délce od 197 do 237 m. Tyto lodě byly vyráběny z 95 až 111 ocelových sekcí o délce do 16 m. Velikost těchto sekcí je omezena prostorem, který je k dispozici v dílnách a konzervačních zařízeních. Lodě třídy panamax mají délku 295 m. Bez změn technických zařízení musejí být tyto lodě vyráběny ze 170 ocelových sekcí na loď, což by při nezměněné velikosti sekcí mělo za následek nárůst nákladů na zpracování o 60 až 70 %. S ohledem na skutečnost, že tržní cena těchto lodí je jen o 20 až 23 % vyšší, musí VWS zvýšit svoji produktivitu, aby mohla tyto lodě hospodárně vyrábět. V důsledku toho jsou investice do zvětšení dvou stávajících kabin konzervačních zařízení a rozšíření výroby obložení a sekcí nevyhnutelné, aby bylo možné vyrábět a zpracovávat sekce o délce do 32 m.

(24) VWS poukazuje na skutečnost, že spouštění lodí třídy panamax na vodu je možné již se stávajícím lodním výtahem o délce 230 m. Část trupu lodi, jež přesahuje délku lodního výtahu by musela být nesena např. plovoucím jeřábem. Takovýto postup však skýtá různá nebezpečí a zapříčiňuje vyšší náklady.

(25) S ohledem na kapacitu loděnice sdělila VWS, že celková kapacita loděnice změřená v CGT nebude zvětšena. V roce 2005 vyrobila VWS šest kontejnerových lodí o kapacitě 2 500 TEU, což odpovídá 110 000 CGT. Při tom bylo za 1,725 milionů pracovních hodin zpracováno 56 000 t oceli. Po ukončení investičního záměru může loděnice v letech 2006 a 2007 vyrobit ročně sedm lodí třídy panamax při spotřebě 64 000 t oceli a 1,9 milionů pracovních hodin. Toto odpovídá ročně 108 000 CGT v roce 2006 a 2007. Při CGT setrvávající na stejné úrovni se objem pracovních hodin a zpracované oceli zvýší o 14 %.

([5]) Úř. věst. C 317, 30.12.2003, s. 11.
([6]) Twenty-foot Equivalent Unit – jednotka odpovídající 20 stopám.

(26) VWS zdůrazňuje, že smlouvy o výrobě lodí třídy panamax byly uzavřeny v roce 2003, když se poptávka po malých lodích přesouvala směrem k velkým lodím a dále, že tento přesun poptávky by vážně ohrožoval další existenci loděnice, pokud by tato dále stavěla jen menší lodě. Šetření výrobních procesů v loděnici ukázalo, že s uvedenými investicemi je možná výroba větších lodí při produktivitě, jež není v rozporu s hospodářskou soutěží.

(27) V tržním segmentu lodí o velikosti mezi 2 500 a 4 000 TEU (22 000 až 50 000 CGT), tj. segmentu, pro který bude v budoucnosti vyrábět VWS jsou činné pouze následující loděnice: Německé Aker TW (HDW und Schichau Seebeck), jakož i polské loděnice v Gdyni a Štětíně.

(28) Po Koreji s 39,1 % a před Čínou s 24,8 % dosahují evropské loděnice v tomto segmentu s 26,3 % druhý nejvyšší tržní podíl na světě. Korea a Čína jsou v tomto segmentu tedy nejsilnějšími konkurenty a budou v budoucnosti určovat podmínky hospodářské soutěže. Pokud by VWS nevstoupila na trh s loděmi třídy panamax, byla by jednak dále činná na trhu s příbřežními plavidly, pro který je charakteristická silná konkurence mezi evropskými výrobci navzájem a jednak by se sama vyloučila z rychle expandujícího trhu s loděmi třídy panamax. VWS předložila údaje, jež dokládají přesun trhu směrem k větším lodím a nadprůměrný růst trhu u lodí mezi 2 500 a 5 000 TEU.

2. **Stanovisko německého svazu pro stavbu lodí a námořní techniku**

(29) Německý svaz pro stavbu lodí a námořní techniku (dále jen „svaz“) poznamenává, že pochybnosti Komise s ohledem na možné rozšíření kapacity nemohou být z rámce pro státní podporu pro stavbu lodí odvozeny. Tyto pochybnosti současný stav trhu nepotvrzuje a plánovaná podpora ani nezpůsobuje narušení hospodářské soutěže.

(30) Svaz uvádí, že se orientace politiky EU v oblasti státních podpor pro stavbu lodí v minulých letech změnila. Rámec pro státní podporu pro stavbu lodí neobsahuje úpravu, jež zakazuje poskytování investiční podpory pro rozšíření kapacit. Svaz vychází z toho, že by taková úprava již nebyla považována za účelnou. Svaz dále poukazuje na to, že pokud to bylo možné, bylo v rámci pro stavbu lodí od ustanovení specifických pro toto odvětví upuštěno. Otázka kapacity je zmiňována pouze v souvislosti s podporami na ukončení činnosti. Další typy podpory, např. podpory na restrukturalizaci, spadají pod všeobecná pravidla pro státní podpory.

(31) Svaz dále uvádí, že restriktivní výklad těchto předpisů je v rozporu s iniciativou LeaderSHIP 2015, která představuje část realizace lisabonské strategie. Konkurenceschopnost a produktivita evropského průmyslu by měla být zvýšena investicemi do výzkumu, vývoje a inovací, což zahrnuje i investice do moderního vybavení produkce. Pokud by státní podpory na investice nemohly být vázány na rozšiřování kapacit, odporovalo by to cíli iniciativy LeaderSHIP 2015 a zejména cíli udržet a zlepšit postavení ve vybraných segmentech trhu. Jedním z těchto segmentů trhu je trh pro malé a střední kontejnerové lodě, na němž Evropa zaujímá ve srovnání s Koreou a Čínou stále velmi dobrou pozici na trhu.

(32) Svaz se domnívá, že plánované investice nenarušují hospodářskou soutěž. V současné době neexistují žádné nadbytečné kapacity, neboť světový trh pro stavbu lodí zažívá rozkvět. Poptávka je trvale příznivá, přičemž v letech 2008/2009 se očekává její mírné oslabení. Díky trvale rostoucímu světovému obchodu roste rovněž námořní doprava. To se týká zejména přepravy průmyslového zboží kontejnerovými loděmi. Poptávka po těchto typech lodí proto dále poroste.

(33) V důsledku plánovaných investic bude VWS schopna vyrábět kontejnerové lodě až do velikosti 5 000 TEU. Zatím mohly být ve VWS stavěny lodě s nákladní kapacitou do 3 000 TEU. Pro trh pro kontejnerové lodě do 3 000 TEU je charakteristická silná konkurence, neboť tyto lodě jsou stavěny ve více německých loděnicích, také však v jiných evropských loděnicích, zejména v polských loděnicích v Gdyni a ve Štětíně. Největšími konkurenty jsou však Korea a Čína.

(34) Trh s loďmi s nákladní kapacitou nad 3 000 TEU vykazuje odlišnou strukturu. Německé a polské loděnice sice disponují technickým vybavením pro stavbu těchto lodí, ale tento typ lodí se téměř výhradně staví v Koreji a Číně.

(35) Svaz hodnotí potenciál růstu tržního segmentu lodí nad 3 000 TEU pozitivně a vychází při tom ze stálého růstu segmentu kontejnerových lodí třídy panamax v posledních letech. Svaz zdůrazňuje, že investice VWS nepovedou k narušení vnitroevropské hospodářské soutěže, neboť tyto typy lodí jsou v současnosti vyráběny téměř výhradně v Koreji a Číně. Dále je nutno vzít v úvahu, že Čína svoje kapacity stavby lodí a svůj tržní podíl dále rozšíří, což dokládá, že se jedná o konkurenci globální a nikoliv evropskou. Omezení investic evropských loděnic by tudíž přineslo výhody pouze konkurentům v Koreji a Číně.

3. **Stanovisko dánského svazu pro námořní dopravu**

(36) Dánský svaz pro námořní dopravu uvádí, že daná státní podpora by nevedla k narušení hospodářské soutěže, neboť druhy lodí, které VWS vyrábí a v budoucnosti bude vyrábět, se nepřekrývají s výrobním programem dánských loděnic. Dánský svaz pro námořní dopravu dále uvádí, že záměrem plánované státní podpory je posílení konkurenceschopnosti VWS na trhu s většími kontejnerovými loděmi. Soutěžitelé v tomto novém segmentu trhu budou pravděpodobně pocházet zejména z neevropských třetích zemí. Dále je zřetelný posun poptávky směrem k větším lodím.

(37) Dánský svaz pro námořní dopravu kromě toho uvádí, že loďařský průmysl je v mimoevropských zemích silně subvencován. Evropský loďařský průmysl musí provádět rozsáhlé investice, aby obstál v narůstajícím konkurenčním tlaku.

V. **STANOVISKO NĚMECKA**

(38) Ve svém stanovisku k zahájení formálního vyšetřovacího řízení Německo upozorňuje na to, že bod 26 rámce pro státní podporu pro stavbu lodí neobsahuje žádná ustanovení ohledně kapacity. V bodě 26 není zejména obsaženo ustanovení, které by státní podpory pro investice u těch projektů, které v důsledku rozšíření kapacit vedou ke zvýšení produktivity, označovalo za nepřípustné. Německo dále uvádí, že zvýšení produktivity loďařského průmyslu je jedním z hlavních cílů politiky Společenství v tomto odvětví. Odkazuje se proto na iniciativu LeaderSHIP 2015, jež je zaměřena na zlepšení postavení evropských loděnic v hospodářské soutěži, jakož i na odstranění znevýhodnění, jež pro evropský loďařský průmysl vyplývají z subvencování loďařství v Asii. Podle názoru Německa může být tohoto cíle dosaženo pouze zvýšením produktivity.

(39) Německo se dále domnívá, že z bodu 3 rámce pro státní podporu pro stavbu lodí není možné odvodit, zda při posuzování slučitelnosti se společným trhem mají být zohledněny dopady investičního záměru na kapacity. Německo dále uvádí, že loďařský průmysl již není charakterizován znaky uvedenými v čísle 3 rámce pro státní podporu pro stavbu lodí, nýbrž se v současnosti vyznačuje dobrým stavem zakázek, vysokými cenami a omezením kapacit.

(40) Německo dále zdůrazňuje, že se podíl evropského průmyslu stavby lodí v posledních desetiletích snížil a že díky státním podporám Japonsko, Korea a Čína své podíly zvýšily. Tato podpora je uvedena v bodě 3 písm. 3 rámce pro státní podporu pro stavbu lodí jako jeden z faktorů specifických pro sektor, jenž je třeba zohlednit. Evropské loděnice proto musí vynaložit veškeré úsilí, aby zvýšily svou produktivitu.

(41) Německo se domnívá, že každé zvýšení produktivity automaticky zvýší výrobu v daném zařízení. Zvýšení produktivity podle rámce pro státní podporu pro stavbu lodí nemůže proto zahrnovat opatření, v jehož důsledku by stejné množství bylo vyráběno s menším nákladem. Dále Německo odkazuje na to, že regionální podpory mají přispívat k regionálnímu rozvoji a k vytváření pracovních míst. Zvýšení produktivity v tomto smyslu nesmí mít za následek úbytek pracovních míst.

(42) Pokud jde o situaci na trhu, Německo vysvětluje, že nákladní doprava roste a v segmentu kontejnerových lodí lze pozorovat trend směřující k využívání větších lodí. Již nyní existují lodě s nákladovou kapacitou 5 000 TEU a v novějších prognózách se hovoří dokonce o plavidlech s nákladovou kapacitou 8 000 TEU. S ohledem na skutečnost, že takovéto velké lodě mohou vplout jen do některých přístavů, jsou pro vyložení nákladu i nadále nezbytné menší lodě, jež v budoucnosti budou vyráběny VWS. Posun poptávky směrem k větším lodím nebude proto mít žádný negativní vliv na poptávku po menších lodích, jež jsou vyráběny VWS.

(43) Německo předkládá podrobné údaje k investičnímu záměru VWS, ke kapacitě zpracování oceli, k množství vynaložené práce a produktivitě loděnice před provedením záměru a po jeho dokončení. Německo uvádí, že investice jsou nezbytné pro udržení konkurenceschopnosti loděnice a pro zabezpečení stávajících 1 200 pracovních míst.

(44) S ohledem na potencionální rozšíření kapacity loděnice v důsledku investic uvádí Německo, že investice se netýkají žádných oblastí, jež jsou považovány za technické omezení kapacit. Při rozhodování o zahájení formálního vyšetřovacího řízení Komise objasnila, že tato technická omezení kapacit určují kapacitu loděnice. Německo proto uvádí, že se kapacita loděnice, poměřovaná podle kritérií stanovených Komisí, nezmění.

(45) Německo dále uvádí, že čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES není poskytnutím investiční podpory dotčen a odkazuje na princip tržně jednajícího investora. Při přihlédnutí ke skutečnosti, že VWS sama nese 77,5 % investičních nákladů a tím podstupuje riziko, je možné předpokládat, že investice vyhovují kritériím tržního hospodaření.

(46) Podle názoru Německa tato investiční podpora nenarušuje hospodářskou soutěž a čl. 87 odst. 1 není dotčen z toho důvodu, že loďařství je světovým trhem, jenž je již v současnosti narušován asijskými loděnicemi. Dále jsou kapacity evropských loděnic ve vysoké míře vytížené a v následujících letech je třeba počítat se značnou možností růstu. Při hodnocení tržní situace je dále třeba zohlednit pouze soutěžitele, kteří jsou činní ve stejném segmentu trhu, tj. ve výrobě lodí třídy panamax. Knihy zakázek těchto soutěžitelů jsou pro následující roky plné a jejich kapacity jsou také vytížené.

(47) Co se týče budoucího vývoje trhu a potencionálních budoucích nadměrných kapacit, jež jsou zmíněny v rozhodnutí Komise o zahájení formálního vyšetřovacího řízení, odkazuje Německo na malou spolehlivost prognóz a poznamenává, že Komise nepředložila žádné doklady o očekávaném vývoji trhu. Skutečnost, že v budoucnosti případně vzniknou nadměrné kapacity, nesmí vést k hodnocení, že již státní podpory, jež jsou v současnosti plánované, mají za následek narušení hospodářské soutěže ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES. Ze stejných důvodů není poškozován obchod mezi členskými státy.

(48) Konečně, co se týče slučitelnosti s čl. 87 odst. 3 Smlouvy o ES, namítá Německo, že státní podpora je v souladu s evropskou hospodářskou politikou, jejímž cílem je zlepšení situace a konkurenceschopnosti evropského loďařského průmyslu, což sleduje také iniciativa LeaderSHIP 2015.

(49) Německo poznamenává, že stanoviska zúčastněných stran podporují hodnocení Německa, podle kterého je plánovaná státní podpora slučitelná se společným trhem.

VI. **HODNOCENÍ**

1. **Existence státní podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES**

(50) Podle čl. 87 Smlouvy o ES jsou podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem. Podle ustálené judikatury soudů Evropského společenství je kritérium narušení obchodu splněno tehdy, pokud zvýhodněný podnik vykonává hospodářskou činnost, která je předmětem obchodu mezi členskými státy.

(51) Podpora je poskytována spolkovou zemí Meklenbursko-Přední Pomořansko, a tudíž je třeba ji připsat státu. Poskytuje VWS výhodu, které by na trhu nedosáhla.

(52) VWS vyrábí námořní lodě. Jelikož jsou ve velké míře předmětem obchodu, může opatření narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy. Argumenty, které v této souvislosti uvádí Německo, nejsou přesvědčivé. Podle ustálené judikatury v zásadě poukazuje státní podpora, jež posiluje postavení podniku vůči jeho soutěžitelům v obchodu uvnitř Společenství, že touto státní podporou je ovlivněn obchod mezi členskými státy ([7]).

(53) Co se týče námitky Německa, že nejsou doloženy budoucí možné nadměrné kapacity a že v důsledku této skutečnosti není doloženo narušení soutěže ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES, je nutno uvést, že opatření splňuje podmínky pro aplikaci čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES, pokud hrozí narušit soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy ([8]).

(54) Co se týče námitky svazu, že dotyčné opatření narušuje evropskou soutěž, neboť lodě, které v budoucnosti budou vyráběny VWS, jsou téměř výhradně vyráběny v Koreji a Číně, poukazuje Komise na to, že kontejnerové lodě, které má VWS v budoucnosti vyrábět, nelze považovat za oddělený trh, nýbrž že si tyto kontejnerové lodě konkurují s jinými kontejnerovými loděmi, vyráběnými evropskými loděnicemi.

(55) Proto podpora představuje státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES a musí být odpovídajícím způsobem posouzena.

2. **Výjimky podle čl. 87 odst. 2 a 3 Smlouvy o ES**

(56) Čl. 87 odst. 2 a 3 Smlouvy o ES stanovují výjimky z obecného zákazu podpor uvedeného v čl. 87 odst. 1.

([7]) Viz rozsudek ESD v právní věci C-730/79 *Philip Morris/Komise*, Sb. rozh. 1980, s. 2671, bod 11.

([8]) Srovn. Soud první instance ve věci T-23/98 Alzetta proti Komisi, 2000, ECR II-2319, odst. 80.

(57) K hodnocení podpor v odvětví stavby lodí Komise vydala rámec pro státní podporu na stavbu lodí. Ve smyslu tohoto rámce označuje výraz stavba lodí výrobu námořních obchodních lodí s vlastním pohonem, která se uskutečňuje v rámci Společenství. Obchodní činnost loděnice VWS spadá pod tuto definici, proto je třeba spornou podporu hodnotit s ohledem na rámec pro státní podporu na stavbu lodí. Komise nemá údaje o tom, že by VWS vyráběla pro trh Společenství také rybářské lodě. Podle pokynů k posuzování státní podpory pro rybolov a akvakulturu ([9]) jsou podpory loděnicím pro stavbu rybářských plavidel Společenství nepřípustné.

(58) V bodu 26 rámce pro státní podporu na stavbu lodí se říká, že „*regionální podpory na stavbu lodí, opravu lodí nebo přestavbu lodí … mohou být považovány za slučitelné se společným trhem pouze tehdy, pokud je podpora poskytována … na investice na obnovu nebo modernizaci existujících loděnic, které nejsou spjaty s jejich finanční restrukturalizací s cílem zvýšit produktivitu stávajících zařízení*“.

(59) Maximální míra podpory nesmí přesáhnout 22,5 % nebo použitelný limit pro regionální podpory podle čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES, příčemž směrodatná je nižší hodnota. Kromě toho je nutné podporu omezit na způsobilé výdaje podle definice v příslušných pokynech pro státní regionální podpory.

(60) Uskutečnění investičního záměru umožní VWS hospodárnou výrobu lodí třídy panamax. Podle údajů příjemce podpory by se stávajícími zařízeními mohly být vyráběny lodě třídy panamax, které jsou delší než lodě, jež byly doposud v loděnici vyráběny. Tyto sekce by však byly vyráběny ze 170 sekcí o délce do 16 m, přičemž tento postup by nebyl rentabilní a konkurenceschopný. Aby byly tyto lodě zvednuty, muselo by se použít plovoucího jeřábu, jenž by nesl část lodě přesahující délku lodního výtahu. To by bylo nerentabilní a představovalo by zvýšené riziko úrazů.

(61) Po dokončení investičního záměru bude v loděnici možné stavět lodě třídy panamax ze 110 sekcí o délce až do 32 m. Investice do nové výrobní linky pro obložení a dílčí sekce, jakož i zřízení čtyř dodatečných stavebních míst pro výrobu sekcí jsou pro výrobu těchto větších sekcí nezbytná. Zvětšení kabin konzervačních zařízení loděnici umožní tyto větší sekce zpracovávat. Investiční záměr proto zracionalizuje výrobní proces VWS.

(62) Investice do prodloužení lodního výtahu přizpůsobí délku výtahu délce lodí, jež budou přesunovány. Použití plovoucího jeřábu by proto nebylo nutné. Prodloužení lodního výtahu zjednodušuje zvedání lodí panamax.

(63) Komise se proto domnívá, že přizpůsobení výrobních zařízení pro hospodárnou výrobu lodí panamax může být považováno za sanaci či modernizaci stávající loděnice.

(64) Provedením investičního záměru se zvýší produktivita z 32,6 t oceli na 1 000 pracovních hodin v roce 2005 na zhruba 38,2 t oceli na 1 000 pracovních hodin. Investiční záměr proto zvyšuje produktivitu stávajících zařízení. Kapacita loděnice měřená v CGT se nezmění ([10]). Kapacita zpracovávání oceli vzroste z 56 000 t v roce 2005 na 64 000 t v roce 2006. Podle názoru Komise se u tohoto nárůstu kapacity zpracování oceli jedná o vedlejší efekt růstu produktivity a není ve srovnání s dosaženým zvýšením produktivity nepřiměřený.

(65) Komise proto došla k závěru, že tento investiční záměr celkově splňuje požadavky stanovující, že se musí jednat o investice pro sanaci či modernizaci stávajících loděnic s cílem zvýšení produktivity existujících zařízení. Komise dále bere na vědomí, že podpora je omezena na podporu nákladů způsobilých pro podporu podle pokynů pro státní regionální podpory a platná horní hranice 22,5 % je zachována.

VII. **ZÁVĚRY**

(66) Komise dochází k závěru, že plánovaná regionální podpora ve prospěch VWS je v souladu s podmínkami pro regionální podpory podle rámce pro státní podporu na stavbu lodí. Podpora tímto splňuje předpoklady, aby byla považována za slučitelnou se společným trhem,

([9]) Úř. věst. C 229, 14.9.2004, s. 5.

([10]) Kapacita dosáhla v roce 2005 110 000 a v letech 2006 a 2007 bude činit zhruba 108 000 CGT (po změně výroby ze středních na velké kontejnerové lodě).

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Plánovaná státní podpora Německa ve prospěch Volkswerft Stralsund ve výši 4 200 500 EUR je ve smyslu čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES v souladu se společným trhem.

Podpora ve výši 4 200 500 EUR se proto povoluje.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Spolkové republice Německo.

V Bruselu dne 6. prosince 2006.

Za Komisi

Neelie KROES

členka Komise