ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 6. dubna 2005

o režimu státních podpor, který Itálie hodlá uskutečnit v oblasti financování stavby lodí

(oznámeno pod číslem K(2005) 844)

(Pouze italské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2006/599/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

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

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

poté, co vyzvala zúčastněné strany, aby v souladu s uvedenými články podaly připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

I. ŘÍZENÍ

(1) Dne 26. listopadu 1998 Komise schválila zvláštní záruční fond pro financování stavby lodí, který byl zřízen na základě článku 5 zákona č. 261 ze dne 31. července 1997, a domnívala se, že režimem stanovená míra podpory dosáhne 1 %.

(2) Článek 5 zákona č. 261 ze dne 31. července 1997 byl pozměněn zákonem č. 413 ze dne 30. listopadu 1998. Dne 16. května 2001 italské orgány Komisi uvědomily o přijetí výnosu ministra financí, rozpočtu a hospodářského plánu ze dne 14. prosince 2000, kterým se doplňuje režim záruk, a tvrdily, že v důsledku těchto změn a doplnění se má samotný režim považovat za režim nepředstavující podporu. Toto rozhodnutí se konkrétně týká uvedeného oznámení.

(3) Na základě oznámení došlo k výměně korespondence s italskými orgány s cílem získat další informace. Kromě toho Komise udržovala intenzivní neformální styk jak s italskými orgány, tak s externím poradcem, se kterým se dvakrát setkala.

(4) Dopisem ze dne 30. dubna 2003 Komise italským orgánům sdělila rozhodnutí o zahájení řízení podle čl. 88 odst. 2 Smlouvy ve vztahu k oznámenému režimu.

(5) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* [1]. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby podaly připomínky.

(6) Komise neobdržela připomínky od třetích zúčastněných stran.

(7) V dopisech z 4. června 2003, 22. července 2003 a 3. června 2004 italské orgány podaly připomínky jako odpověď na rozhodnutí Komise ze dne 30. dubna 2003. Dne 27. ledna 2004 došlo k setkání mezi italskými orgány a Komisí.

(8) Dopisem ze dne 3. listopadu 2004 italské orgány Komisi požádaly, aby definovala svůj postoj k tomuto případu. Komise odpověděla dopisem ze dne 22. prosince 2004 a od italských orgánů neobdržela další korespondenci.

II. POPIS PODPORY

(9) *Zvláštní záruční fond pro financování stavby lodí* (dále jen „fond“) byl zřízen na základě článku 5 zákona č. 261 ze dne 31. července 1997. Na základě nabídkového řízení bylo finanční, správní a technické řízení fondu zadáno společnosti Mediocredito Centrale SpA (dále jen „Mediocredito“). Fond je určen k pokrytí rizik vyplývajících z toho, že nebyly navráceny půjčky na stavbu a přestavbu lodí, které banky poskytly italským a zahraničním majitelům lodí na práce prováděné v italských loděnicích. Za tímto účelem fond poskytuje uvedeným majitelům lodí záruky finálního financování druhého stupně. Italské orgány potvrdily, že fond ještě nefunguje a že záruky tudíž ještě nebyly poskytnuty.

[1] Úř. věst. C 145, 21.6.2003, s. 48.

(10) Financování nesmí trvat déle než dvanáct let, jeho částka nesmí překročit 80 % tržní ceny lodi a musí být alespoň s takovou úrokovou sazbou, která je uvedena v usnesení rady OECD ze dne 3. srpna 1981, ve znění pozdějších předpisů, nebo s tržní sazbou v případech, kdy není doprovázeno jinými podporami z veřejných prostředků, jejichž cílem je snížit zátěž způsobenou úroky. Kromě toho je financování zajištěno zástavou prvního stupně na loď, o niž se jedná.

(11) Režim stanoví, že budou poskytnuty záruky majitelům lodí, o nichž na základě kritérií stanovených ve výnosu společnost Mediocredito prohlásila, že jejich hospodářská a finanční situace je dobrá.

(12) Záruka může být poskytnuta až do 40 % všech finančních prostředků a v míře tohoto procentního podílu může pokrývat až 90 % konečné ztráty, kterou banky utrpí na kapitálu, smluvním úroku a úroku z prodlení, jejichž míra nesmí překročit referenční míru, která je platná v den zahájení soudního řízení o navrácení úvěru a výdajů, včetně vzniklých soudních i mimosoudních výloh.

(13) Jednorázový poplatek, který mají zaplatit příjemci z fondu, je pevně určena a původně byla stanovena na 1,6 % zajištěné částky bez ohledu na to, jak dlouho bude zajištěná půjčka vyplácena. Italské orgány následně informovaly Komisi o záměru znovu určit výši jednorázového poplatku na 2,3 % zajištěné částky pro operace trvající dvanáct let (úměrně snížené v případě půjček trvajících kratší dobu). Jednorázový poplatek ve výši 2,3 % odpovídá ročnímu poplatku ve výši 0,5 % z neuhrazené zajištěné částky na dvanáctiletou půjčku.

(14) Italské orgány zvažovaly možnost zavést mechanismus pro rozlišení rizika, na jehož základě se u různých projektů používají různé poplatky podle rizika, které je s nimi spjato. Systém však byl pouze stručně popsán a Komise neobdržela další podrobnosti nebo informace o jeho fungování.

III. **DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ**

(15) V rozhodnutí o zahájení řízení Komise vyjádřila pochybnosti, že italský záruční fond pro financování stavby lodí dodržuje všechny podmínky stanovené v bodě 4.3 sdělení ze dne 11. března 2000 o použití článku 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory ve formě záruk (dále jen „sdělení o zárukách“) [2], tj. podmínky, díky nimž by mohlo být vyloučeno, že se jedná o podporu.

(16) Komise si rovněž kladla otázku, zda může být považován za samofinancovatelný režim záruk poskytovaných státem, který požaduje od všech příjemců stejný poplatek bez ohledu na jednotlivá rizika financovaného projektu a který funguje v odvětví, pro něž existuje trh, který může takové záruky nabídnout.

(17) Komise rovněž vyjádřila pochybnosti nad tím, že poplatky, které příjemci uhradili, odpovídají trhu a že jsou v každém případě dostačující pro pokrytí všech nákladů režimu.

(18) Komise rovněž nemohla vyloučit, že procentní podíl odpovídající pouze 10 % části půjčky vykazující největší riziko by mohl být nedostatečný k tomu, aby byla zaručeno, že půjčovatel správně vyhodnotí úvěruschopnost dlužníka a minimalizuje rizika, která jsou s operací spjata.

IV. **PŘIPOMÍNKY ITÁLIE**

(19) Podle italských orgánů fond nepředstavuje podporu z následujících důvodů:

i) kritéria, která fond k poskytnutí záruky stanovuje, umožňují vybrat pouze takové majitele lodí, kteří splňují přísná hospodářská kritéria a kteří nedosahují průměrného stupně rizikovosti; vzhledem k tomu, že příjemci patří do obdobných stupňů rizikovosti, se zdá, že není nezbytné podstatné rozlišení poplatků;

ii) na základě tržní studie, kterou provedly různé úvěrové subjekty působící v Itálii, lze odhadovat, že průměrné tržní náklady na obdobné záruky v podstatě odpovídají nákladům, které italské orgány předpokládaly.

(20) Poté italské orgány dopisem ze dne 3. června 2004 vyjádřily celkovou připravenost zavést systém poplatků na základě rizikovosti financovaných projektů. Pro systém je výchozím bodem počáteční poplatek 0,5 % ročně. Poplatky by se v zásadě lišily podle délky období, po které by financování probíhalo, a podle rizikovosti projektů, na které je podpora poskytována. V úvahu by připadaly tři úrovně sazeb. V případě financování po období dvanácti let by jednotný poplatek, který je příjemcům podpory navrhován, byl 2,065 % pro kategorii s nejnižším rizikem, 2,603 % pro kategorii se středním rizikem a 3,142 % pro úroveň s nejvyšším rizikem. To by odpovídalo roční sazbě 0,4563 % částky zajištěné na nejméně rizikové projekty a 0,6562 % na nejrizikovější projekty.

[2] Úř. věst. C 71, 11.3.2000, s. 14.

(21) Orgány by určily různé rozpětí hodnot na základě šesti hospodářsko-finančních parametrů, které se vezmou v úvahu pokaždé, když možný příjemce podpory požádá o možnost využívání režimu podpory. Vzhledem k těmto parametrům by podle své *celkové výkonnosti* žadatel spadal do jedné ze tří uvedených kategorií rizika. Systém však nikdy nebyl více propracován a italské orgány ohledně jeho fungování neposkytly další praktické podrobnosti.

V. **POSOUZENÍ**

1. **Existence podpory ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy**

(22) Podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy jsou neslučitelné se společným trhem podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy.

(23) Opatření, které je třeba posoudit, spočívá v záručním fondu, jenž má pokrýt financování půjček poskytovaných bankami majitelům lodí na stavbu nebo přestavbu lodí v italských loděnicích. Komise vyjádřila svůj postoj k takovým opatřením ve sdělení o používání článků 87 a 88 Smlouvy o ES na státní podpory ve formě záruk („sdělení o zárukách“) ([3]).

(24) Sdělení o zárukách vysvětluje, z jakých důvodů může státní záruka představovat státní podporu: „Státní záruka umožňuje, aby dlužník získal na půjčku lepší podmínky, než které jsou obvykle na finančních trzích dosažitelné. Díky státní záruce má dlužník zpravidla možnost získat snížené sazby nebo nabídnout nižší krytí. Bez státní záruky by mnohdy nebyl schopen najít finanční subjekt, který by byl ochoten mu poskytnout půjčku za jakýchkoli podmínek. (…) Výhoda vyplývající ze státní záruky spočívá v tom, že příslušné riziko nese stát. Takové převzetí rizika by mělo být v zásadě odškodněno přiměřenou náhradou. Případné zřeknutí se náhrady znamená ztrátu finančních zdrojů pro stát a zároveň zisk pro podnik. V důsledku toho se může nicméně jednat o státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 i v případech, kdy není uskutečněna žádná platba na základě poskytnuté záruky“ ([4]).

a) *Hospodářská výhoda*

(25) V daném případě se jedná především o to, zda navrhované poplatky odpovídají přiměřené tržní ceně. Z obecných zásad o kontrole státních podpor a z uvedených ustanovení vyplývá zásada, na které je založeno sdělení o zárukách: referenčním bodem pro posouzení, zda záruka nepředstavuje státní podporu, je trh. Pokud totiž stát obdrží náhradu za záruku odpovídající náhradě, kterou by obdržel soukromý subjekt od obdobných příjemců půjčky, příjemce půjčky by nezískal žádnou výhodu a stát by jednal jako soukromý investor nebo věřitel působící na finančním trhu. Pokud jsou naopak cena, kterou příjemci zaplatili, a podmínky pro záruky příznivější než tržní cena a podmínky, příjemci tím získávají zřejmou hospodářskou výhodu a (jsou-li splněny další podmínky) se ve smyslu Smlouvy tedy jedná o státní podporu.

(26) Sdělení o zárukách v bodě 4.3 definuje šest podmínek, na jejichž základě Komise může určit, zda režim státních záruk představuje státní podporu. Komise musí tedy především posoudit, zda oznámený režim takové podmínky splňuje, neboť by to umožňovalo okamžitě vyloučit, že obsahuje prvky podpory.

(27) Podle bodu 4.3 režimy státních záruk nepředstavují státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1, splňují-li následující podmínky:

a) režim neumožňuje poskytnutí záruk vypůjčovatelům, kteří mají finanční potíže;

b) vypůjčovatel může v zásadě na finančních trzích získat půjčku za tržních podmínek bez jakéhokoli zásahu ze strany státu;

c) záruky jsou spjaty se zvláštní finanční operací, jsou omezeny na předem stanovenou maximální částku, nepokrývají více než 80 % dlužné částky půjčky nebo jiného finančního závazku (kromě případů, kdy se jedná o dluhopisy nebo obdobné nástroje) a jsou časově omezeny;

d) podmínky režimu jsou založeny na realistickém posouzení rizika tak, že náhrady, které podniky, jež jsou příjemci podpory, splatí, s velkou pravděpodobností umožňují samofinancování režimu;

e) režim stanoví podmínky, za nichž budou poskytovány záruky do budoucna a celková finanční dotace, jež bude alespoň jednou ročně přezkoumávána;

([3]) Viz poznámka pod čarou 2.
([4]) Body 2.1.1 a 2.1.2 sdělení.

f) náhrady pokrývají jak běžná rizika, jež jsou s poskytnutím záruky spjata, tak správní výdaje režimu a – pokud stát poskytne počáteční zdroje pro rozběhnutí systému – běžný výnos z kapitálu.

(28) Komise podotýká, že v tomto případě jsou splněny podmínky uvedené pod písmeny a), b), c) a e), avšak již nikoli pod body d) a f), neboť riziko, které na sebe bere stát, není vyváženo *přiměřenou náhradou*.

(29) Na základě bodu 4.3 písmen d) a f) sdělení se podmínky režimu musí zakládat na realistickém posouzení rizika tak, aby se systém mohl se vší pravděpodobností samofinancovat a aby obdržené náhrady postačovaly na pokrytí běžných rizik, která jsou spjata s poskytnutím záruky, a správních výdajů režimu (a, pokud stát poskytne počáteční zdroje pro rozběhnutí systému, aby byl umožněn běžný výnos z kapitálu). Itálie nebyla schopna Komisi prokázat, že režimem stanovené poplatky mohou zaručit jeho samofinancování a pokrýt všechny správní výdaje.

i) Nepřiměřenost navrhovaných poplatků

(30) Úvěrové subjekty působící na finančním trhu by na záruky tohoto typu požadovaly vyšší poplatky, jelikož jednotný poplatek 2,3 % je se vší pravděpodobností nedostačující pro zajištění pokrytí všech nákladů vyplývajících z případných neplnění závazků a na pokrytí správních výdajů. Totéž platí pro rozpětí poplatků od 2,065 % do 2,603 %, jež je uvedeno v dopise ze dne 3. června 2004.

(31) Italské orgány v minulosti neměly obdobné režimy státních záruk a nemají tudíž k dispozici důvěryhodné údaje z minulosti nebo údaje vycházející ze zkušenosti (míra neplnění v odvětví, příjmy režimu, skutečné správní výdaje na jeho řízení), na jejichž základě by mohly prokázat samofinancování režimu.

(32) Podle italských orgánů navrhovaný poplatek vychází z obdobné referenční tržní hodnoty a měl by být tedy považován za odpovídající. To neodpovídá informacím, které má Komise k dispozici.

(33) Italské orgány především v dopise ze dne 7. října 1998 tvrdí, že průměrná tržní provize za vydání bankovní záruky je podle jejich mínění 0,915 % ročně. Taková hodnota je mnohem vyšší než roční náklady odpovídající jednotnému poplatku, který italské orgány původně stanovily, a poplatkům uvedeným v dopise ze dne 3. června 2004.

(34) Nepřiměřenost stanoveného poplatku potvrzují za druhé i údaje, které italské orgány poskytly naposledy. Italské orgány totiž v roce 2003 provedly tržní studii s cílem odhadnout průměrnou tržní provizi, kterou by úvěrové subjekty uplatňovaly na obdobné záruky. Z dopisů italských bank předaných Komisi vyplývá, že všechny dotázané subjekty by skutečně uplatňovaly poplatky vyšší než 0,5 % ročně, tj. ve vyšším rozpětí poplatků než Itálie navrhuje v dopise ze dne 3. června 2004. Bankami navrhované poplatky:

Banca CARIGE	od 0,50 % do 0,75 % ročně
BNL	přibližně 0,60 % ročně
Unicredit	0,60 % ročně
Citigroup	0,60 % ročně
Deutsche Bank	od 0,70 % do 0,80 % ročně
ABN Amro	od 0,70 % do 0,75 % ročně
Banca Intesa	přibližně 0,75 % ročně
Banca di Roma	od 0,75 % do 1,25 % ročně

(35) Za třetí nepřiměřenost navrhovaného poplatku je dále potvrzena zkušeností, kterou Komise získala při zkoumání německých režimů záruk pro financování stavby lodí, které na rozdíl od italského fondu fungují několik let. V prosinci 2003 Komise schválila režimy záruk v německých spolkových zemích (státní podpora č. N 512/03 ([5])), neboť oznámená opatření nepředstavovala státní podporu ve smyslu Smlouvy.

(36) Německý příklad totiž dokazuje, že pro zajištění pokrytí rizika neplnění (a správních výdajů) jsou se vší pravděpodobností nezbytné vyšší poplatky: německé režimy předpokládají roční poplatky od 0,8 % do 1,5 % podle úvěruschopnosti příjemce.

([5]) Úř. věst. C 62, 11.3.2004, s. 2.

(37) Vzhledem k tomu, že německé režimy a italský režim jsou značně podobné a přinášejí obdobné problémy, Komise italským orgánům navrhla, aby pečlivě prozkoumaly obsah rozhodnutí o režimech v německých spolkových zemích především proto, že, jak již bylo řečeno, spolkové země měly již v minulosti různé režimy státních záruk pro financování stavby lodí. Zatímco italské orgány nebyly schopny předložit žádný důkaz, že by režim byl se vší pravděpodobností samofinancovatelný, německé orgány naproti tomu poskytly na podporu svých odhadů celou řadu důvěryhodných údajů z minulosti ([6]).

(38) Komise proto Itálii zaslala verzi rozhodnutí o režimech v německých spolkových zemích, která neobsahuje důvěrné údaje. Komise vedle toho na základě žádosti Itálie o souhrnnější a podrobnější informace pokud možno přímo od německých orgánů zaslala italským orgánům a jejich externímu poradci nezbytné údaje, aby mohly kontaktovat příslušné německé orgány a jejich poradce.

ii) Chybějící diverzifikace rizika

(39) Komise se rovněž domnívá, že fond nevychází z realistického posouzení rizika a že tedy se vší pravděpodobností není schopen samofinancování.

(40) Informace, které má Komise k dispozici, ukazují, že financování stavby lodí je odvětvím, v němž je možné posuzovat jednotlivá rizika a podle nich vypočítat náklady a že existuje trh pro poskytování záruk finálního financování stavby lodí, který bez problémů funguje. Zdá se tedy, že režim záruk na financování stavby lodí, který stanoví stejný poplatek pro všechny příjemce podpory, za předpokladu že funguje na základě stejných podmínek a omezení jako další subjekty trhu, není se vší pravděpodobností schopen samofinancování. Příjemci, jejichž rizikovost je pod průměrem, mohou totiž vždy najít ručitele, který je ochoten pokrýt jejich riziko za cenu nižší než je průměrný poplatek. Režim záruk, který nabízejí veřejné orgány, pokud není povinný, je určen pouze k pokrytí rizikovosti překračující průměr a zdá se tedy, že není schopen se odpovídajícím způsobem samofinancovat.

(41) V poskytnutých informacích je uvedeno, že režim záruk na financování stavby lodí, který Itálie zavedla, vyžaduje předem stanovený poplatek a že používání systému není povinné. Informace poskytnuté Itálií zároveň potvrzují, že je možné posuzovat jednotlivé riziko (a že existuje trh pro poskytování takových záruk). Za těchto předpokladů se nelze domnívat, že by daný systém záruk s jednotným poplatkem byl „se vší pravděpodobností“ schopen samofinancování.

(42) Jak již bylo výše uvedeno, dopisem ze dne 3. června 2004 vyjádřily italské orgány připravenost zavést systém, na jehož základě se na různé projekty charakterizované různou rizikovostí uplatní různé poplatky. Tato připravenost se však nepromítla do žádného konkrétního návrhu. Nový systém je v hrubých rysech v dopise popsán, ale od té doby nebyly zaslány další podrobnosti ani informace o jeho fungování, ačkoli italské orgány byly informovány o tom, že tento aspekt je pro rozhodování Komise velice důležitý.

(43) V každém případě, i kdybychom tento systém považovali za schopný zaručit realistické posouzení rizika, i mírná úroveň navrhovaných poplatků (viz výše) by stačila k prokázání, že opatřením by mohla být poskytnuta majitelům lodí, kteří jsou příjemci podpory, hospodářská výhoda.

iii) Pokrytí správních výdajů

(44) Italské orgány Komisi neposkytly důvěryhodné a podrobné odhady o všech správních výdajích spjatých s plánováním, zřízením a správou fondu a ani nezajistily dodání těchto údajů, přestože tato otázka byla vznesena již v rozhodnutí o zahájení řízení.

(45) Komise se kromě jiného domnívá, že vybrané poplatky, pokud již mohou být nedostatečné k pokrytí všech ztrát v případě neplnění, mohou být tím spíše nedostatečné rovněž k pokrytí všech správních výdajů.

(46) Italské orgány Komisi sdělily, že na základě zákona bylo uvolněno 258 228 449,54 EUR (500 miliard lir), které stát z rozpočtu vyčlenil na chod fondu, aniž by se však počítalo s výnosem z kapitálu.

iv) Závěry

(47) Z výše uvedených argumentů tedy vyplývá, že poplatek nebo rozpětí poplatků, které italské orgány navrhují, nemohou zaručit samofinancování režimu ani pokrytí správních výdajů. Kromě toho se zdá, že podmínky režimu nevycházejí z realistického posouzení rizika. Tím spíše není splněno kritérium soukromého investora.

([6]) Je třeba poznamenat, že trh stavby lodí se jeví jako světový a že trh financování stavby lodí se jeví přinejmenším jako celoevropský. Z německého případu lze vyvodit důležité údaje bez ohledu na skutečnost, že posuzované režimy se netýkaly Itálie.

(48) Za těchto předpokladů se Komise domnívá, že navrhovaným opatřením může být příjemcům podpory z fondu poskytnuta hospodářská výhoda.

b) *Využití státních zdrojů a selektivita opatření*

(49) V režimu se zřetelně počítá s využíváním státních zdrojů, neboť se předpokládá, že budou poskytovány veřejné záruky a že příslušné finanční prostředky budou poskytovány ze státního rozpočtu. Státní záruky mohou totiž státu přivodit ztráty zdrojů, jelikož stát na sebe bere finanční riziko a zříká se přiměřené náhrady od příjemců podpory.

(50) Je rovněž zřejmé, že opatření je selektivní, neboť státní záruka může být poskytnuta pouze majitelům lodí, kteří hodlají realizovat stavbu a přestavbu lodí v italských loděnicích (a kteří splňují kritéria stanovená italskými právními předpisy).

c) *Narušení hospodářské soutěže a dopady na obchodní výměnu*

(51) Hospodářská výhoda poskytnutá z fondu určitým podnikům může sama o sobě narušit hospodářskou soutěž, neboť státní záruky mohou těmto podnikům usnadnit přístup k určitým činnostem, které by jim jinak byly nedostupné. Poskytnutím státních záruk bez přiměřené náhrady ze strany příjemců může být zmíněným příjemcům a italskému odvětví stavby lodí poskytnuta konkurenční výhoda vůči evropským i neevropským konkurentům, kteří nevyužívají obdobných opatření.

(52) Na světovém trhu v oblasti stavby lodí dochází v rámci Společenství ke značné obchodní výměně. Dané opatření tudíž může ovlivnit obchodní výměnu mezi členskými státy.

(53) Vzhledem k tomu, že obsahuje všechny faktory uvedené v čl. 87 odst. 1, navrhovaný režim představuje státní podporu ve smyslu Smlouvy.

2. **Slučitelnost podpory se společným trhem**

(54) V čl. 87 odst. 2 a 3 jsou uvedeny podmínky, za nichž je daná podpora slučitelná nebo může být považována za slučitelnou se společným trhem. Článek 89 stanoví, že Rada může rozhodnutím přijatým kvalifikovanou většinou na návrh Komise určit zvláštní kategorie podpor, které mohou být považovány za slučitelné se společným trhem.

(55) V době oznámení byly podpory do odvětví stavby lodí upraveny nařízením Rady (ES) č. 1540/98 ze dne 29. června 1998 o podporách na stavbu lodí [7]. Podle uvedeného nařízení jsou podpory do tohoto odvětví povoleny pouze za podmínek a pro účely, které jsou v něm vymezeny. Vedle toho podpory na provoz již nejsou v odvětví stavby lodí přípustné v případě smluv uzavřených po 31. prosinci 2000.

(56) Od 1. ledna 2004 se použije nový rámec pro státní podpory na stavbu lodí [8] („rámec podpor na stavbu lodí"), který potvrdil zákaz jakékoli podpory na provoz v odvětví. V důsledku toho mohou být považovány za slučitelné pouze podpory, které splňují uvedené podmínky a které odpovídají cílům stanoveným v rámci.

(57) Podle judikatury Soudního dvora [9] a není-li v přechodných pravidlech stanoveno jinak, musí být oznámené státní podpory posuzovány na základě pravidel, jež jsou platná v době přijetí rozhodnutí o jejich slučitelnosti. V tomto případě musí tedy být podpora posuzována na základě rámce podpor na stavbu lodí.

(58) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo přijato v době, kdy již bylo v platnosti nařízení (ES) č. 1540/98, které tudíž tvoří jeho právní základ. Není však nezbytné zahájit nové řízení, pokud závažná ustanovení dvou následných právních aktů nejsou podstatně odlišná. Je zřejmé, že tato podmínka je v tomto případě splněna [10].

(59) Podle rámce podpor na stavbu lodí a podle nařízení (ES) č. 1540/98 zahrnují předmětné podpory všechny typy přímých i nepřímých podpor poskytovaných loděnicím, majitelům lodí nebo třetím osobám na stavbu nebo přestavbu lodí, zejména úvěrové facility, záruky a daňová zvýhodnění [11].

---

[7] Úř. věst. L 202, 18.7.1998, s. 1.

[8] Rámec státních podpor na stavbu lodí (2003/C 317/06) (Úř. věst. C 317, 30.12.2003, s. 11).

[9] Viz rozsudek Soudu prvního stupně ze dne 18. listopadu 2004, ve věci T-176/01, Ferriere Nord SpA v. Komise, zejména body 134 až 140.

[10] Viz věc T-176/01, body 74 až 82.

[11] Viz čl. 2 odst. 2 nařízení Rady (ES) č. 1540/98 a bod 11 rámce podpor na stavbu lodí.

(60) Pokud jde o slučitelnost se společným trhem, rozhodnutí o zahájení řízení se zakládá na skutečnosti, že daná podpora je podporou na provoz a jako taková je ve smyslu nařízení Rady ([12]) (ES) č. 1540/98 od 1. ledna 2001 neslučitelná. Toto ustanovení je stále v platnosti na základě rámce podpor na stavbu lodí, který neumožňuje poskytování podpor na provoz.

(61) Rozhodnutím o zahájení řízení byla rovněž prozkoumána možnost vyhodnotit slučitelnost podpory na základě ustanovení OECD o úvěrových facilitách poskytovaných na stavbu nebo přestavbu lodí ([13]). V tomto ohledu však bylo konstatováno, že i když dohoda OECD a odvětvová dohoda stanovily pravidla v oblasti záruk, ustanovení dohody OECD o minimálních referenčních poplatcích nebyla použitelná, pokud nebyla přezkoumána stranami odvětvové dohody ([14]). Což je stále ten případ.

(62) Podpora naopak nebyla posouzena na základě jiných ustanovení o slučitelnosti, která jsou stanovena nařízením Rady (ES) č. 1540/98, neboť je zřejmé, že daná podpora není určena ani k uzavření, ani k záchraně a restrukturalizaci, ani na investice do inovací, ani na výzkum a vývoj, ani na ochranu životního prostředí. Je rovněž zřejmé, že podpora nemá usnadnit dosažení těchto cílů ani na základě ustanovení rámce podpor na stavbu lodí, i když tato ustanovení jsou mírně odlišná. Stejně tak je zřejmé, že podporou nemají být dosaženy další horizontální cíle (vzdělávání, zaměstnanost, podpora malých a středních podniků), které jsou v souladu s uvedeným rámcem schváleny.

(63) Je třeba rovněž zdůraznit, že italské orgány nikdy netvrdily, že podpora má být považována za slučitelnou. V důsledku toho nikdy Komisi neposkytly informace, které by umožnily posoudit, zda podpora může spadat do rámce jedné z výjimek ze všeobecného zákazu, jež jsou uvedeny v čl. 87 odst. 1 Smlouvy.

(64) Vzhledem k výše uvedenému se Komise domnívá, že v tomto případě se nepoužije žádná z výjimek ze zákazu poskytovat státní podporu odvětví stavby lodí a že tedy opatření, jež vykazuje zásadní charakteristiky státní podpory, je neslučitelné se společným trhem.

VI. **ZÁVĚRY**

(65) Na základě výše uvedených skutečností Komise dospívá k závěru, že režim týkající se *zvláštního garančního fondu pro financování stavby lodí* je režimem státních podpor, který je neslučitelný se společným trhem,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Režim státních podpor, který Itálie hodlá uskutečnit pro financování stavby lodí podle článku 5 zákona č. 261 ze dne 31. července 1997, pozměněného článkem 1 zákona č. 413 ze dne 30. listopadu 1998 a doplněného vyhláškou ministra financí, rozpočtu a hospodářského plánování ze dne 14. prosince 2000, je neslučitelný se společným trhem.

Uvedená podpora tudíž nemůže být uskutečněna.

Článek 2

Itálie do dvou měsíců od oznámení tohoto rozhodnutí uvědomí Komisi o opatřeních přijatých k jeho splnění.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

V Bruselu dne 6. dubna 2005

Za Komisi

Neelie KROES

členka Komise

([12]) Viz čl. 3 odst. 1 nařízení Rady (ES) č. 1540/98.
([13]) Viz čl. 3 odst. 4 nařízení Rady (ES) č. 1540/98.
([14]) Viz bod 23 rámce podpor na stavbu lodí, který odkazuje na stejná ustanovení OECD, jež jsou uvedena v rozhodnutí o zahájení řízení.