

III

(Andre retsakter)

DET EUROPÆISKE ØKONOMISKE SAMARBEJDSOMRÅDE

EFTA-TILSYNSMYNDIGHEDENS BESLUTNING

Nr. 31/12/KOL

af 1. februar 2012

om den 85. ændring af de proceduremæssige og materielle regler på statsstøtteområdet med indføjelser af et nyt kapitel om anvendelse, fra den 1. februar 2012, af reviderede regler for vurdering af statsstøtte til skibsbygning

EFTA-TILSYNSMYNDIGHEDEN (I DET FØLGENDE BENÆVNT "TILSYNSMYNDIGHEDEN") HAR —

Ud fra følgende betragtninger:

i henhold til artikel 5, stk. 2, litra b), i tilsyns- og domstolsaftalen skal Tilsynsmyndigheden udstede meddelelser og retningslinjer for sager, der er behandlet i EØS-aftalen, hvis dette er udtrykkeligt fastsat i denne aftale eller i tilsyns- og domstolsaftalen, eller hvis Tilsynsmyndigheden finder det nødvendigt.

Europa-Kommissionen vedtog den 7. december 2011 en meddelelse fra den 1. januar 2012 om reviderede regler for vurdering af statsstøtte til skibsbygning (EUT C 364 af 14.12.2011, s. 9).

Denne meddelelse har også relevans for Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

Der skal i overensstemmelse med målet om ensartethed, som er fastsat i EØS-aftalens artikel 1, sikres en ensartet anvendelse af EØS' statsstøtteregler i hele Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde.

Tilsynsmyndigheden skal ifølge punkt II med overskriften "GENERELT" på side 11 i bilag XV til EØS-aftalen efter høring af Europa-Kommissionen vedtage retsakter, der svarer til dem, som Europa-Kommissionen vedtager.

Tilsynsmyndigheden hørte Europa-Kommissionen og EFTA-staterne ved breve af 19. december 2011 om dette spørgsmål —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Retningslinjerne for statsstøtte ændres ved at erstatte kapitlet om regler for vurdering af statsstøtte til skibsbygning.

Det nye kapitel findes i bilaget til denne afgørelse.

Artikel 2

Kun den engelske udgave af denne beslutning er autentisk.

Udfærdiget i Bruxelles, den 1. februar 2012.

På EFTA-Tilsynsmyndighedens vegne

Oda Helen SLETNES
Formand

Sabine MONAUNI-TÖMÖRDY
Medlem af kollegiet

BILAG

RETNINGSLINJER FOR STATSSTØTTE TIL SKIBSBYGNING ⁽¹⁾

1. Indledning

- (1) Statsstøtte til skibsbygning har været reguleret ved en række særlige ordninger, der gradvist er blevet tilpasset bestemmelserne om horisontal statsstøtte. I forhold til erhvervssektorer, som ikke har haft specifikke regler, har ordningerne for skibsbygningssektoren omfattet en blanding af både strengere og mere lempelige bestemmelser. Disse retningslinjer fastsætter nye regler for vurdering af statsstøtte til skibsbygning efter udløbet af de nuværende retningslinjer for statsstøtte til skibsbygning den 31. december 2011 ⁽²⁾.
- (2) Skibsbygningsindustrien har kendetegn, som adskiller den fra andre sektorer, for eksempel de korte produktionsserier, de fremstillede enheders størrelse, værdi og kompleksitet og den kendsgerning, at prototyper generelt anvendes kommercielt.
- (3) På baggrund af disse særlige forhold finder Tilsynsmyndigheden det hensigtsmæssigt fortsat at anvende særlige bestemmelser om innovationsstøtte til skibsbygningsindustrien, samtidig med at det skal sikres, at støtten ikke ændrer samhandels- og konkurrencevilkårene i et omfang, der strider mod de fælles interesser.
- (4) Statsstøtte til innovation skal føre til, at støttemodtageren ændrer adfærd og øger innovationsaktiviteterne og iværksætter innovationsprojekter og -aktiviteter, som ellers ikke ville blive gennemført, eller som ville blive gennemført i mere begrænset omfang. Tilskyndelsesvirkningen påvises ved en kontrafaktisk analyse, hvor der foretages en sammenligning af de tilsigtede aktiviteter med og uden støtte. Derfor fastsætter disse retningslinjer særlige krav, som giver EFTA-staterne mulighed for at sikre, at der er tale om en tilskyndelsesvirkning.
- (5) I samarbejde med industrien er der blevet udarbejdet et sæt uformelle regler for innovationsstøtte til skibsbygning, navnlig vedrørende støtteberettigede omkostninger og bekræftelse af projekternes innovative karakter, og disse bliver anvendt i Tilsynsmyndighedens beslutningspraksis. Af hensyn til gennemsigtigheden bør disse regler formelt integreres i reglerne om innovationsstøtte.
- (6) Med hensyn til regionalstøtte vil Tilsynsmyndigheden i 2013 revidere de horisontale retningslinjer for statsstøtte med regionalt sigte for 2007-2013 ⁽³⁾. Tilsynsmyndigheden foretager derfor ingen ændringer af de specifikke regler for regional støtte i skibsbygningssektoren på nuværende tidspunkt. De specifikke regler om regional støtte til skibsbygning, som findes i dette kapitel, er derfor de samme som dem, der var angivet i det tidligere kapitel om statsstøtte til skibsbygning. Den tager situationen op til ny vurdering på baggrund af revisionen af retningslinjerne for statsstøtte med regionalt sigte.
- (7) Med hensyn til eksportkreditter skal disse retningslinjer overholde de gældende internationale forpligtelser.
- (8) Disse retningslinjer omfatter derfor særlige bestemmelser om innovationsstøtte og regionalstøtte til skibsbygning samt bestemmelser om eksportkreditter. Desuden kan støtte til skibsbygningsindustrien betragtes som forenelig med det indre marked i henhold til EØS-aftalen og de horisontale statsstøtteinstrumenter ⁽⁴⁾, medmindre andet er angivet i disse instrumenter.
- (9) I henhold til artikel 123 i EØS-aftalen kan enhver EFTA-stat træffe sådanne foranstaltninger, som den finder nødvendige til beskyttelse af sine væsentlige sikkerhedsinteresser med hensyn til finansiering af marinefartøjer.
- (10) Tilsynsmyndigheden har til hensigt at anvende de principper, der er fastsat i disse retningslinjer, indtil den 31. december 2013. Tilsynsmyndigheden påtænker efter dette tidspunkt at medtage bestemmelserne om innovationsstøtte i retningslinjerne for statsstøtte til forskning og innovation ⁽⁵⁾ og at indarbejde bestemmelserne om regionalstøtte til skibsbygning i retningslinjerne for statsstøtte med regionalt sigte.

⁽¹⁾ Disse retningslinjer svarer til Kommissionens rammebestemmelser for statsstøtte til skibsbygning (EUT C 364 af 14.12.2011, s. 9).

⁽²⁾ EUT L 221 af 14.9.2006, s. 10, og EØS-tillæg nr. 46 af 14.9.2006, s. 1.

⁽³⁾ EUT L 54 af 28.2.2008, s. 1, EØS-tillæg nr. 11 af 28.2.2008, s. 1.

⁽⁴⁾ For eksempel fastlægger retningslinjerne for statsstøtte til miljøbeskyttelse (EUT L 144 af 10.6.2010, s. 1) betingelserne for godkendelse af støtte til en mere miljøvenlig produktion på skibsværfterne. Desuden kan der ydes støtte til rederierne til erhvervelse af nye transportmidler, der går videre end EU-standarderne eller øger miljøbeskyttelsesniveauet, hvor der ikke er vedtaget EU-standarder, hvilket generelt bidrager til renere søtransport.

⁽⁵⁾ EUT L 305 af 19.11.2009, s. 1, EØS-tillæg nr. 60 af 19.11.2009, s. 1.

2. Anvendelsesområde og definitioner

(11) I henhold til disse retningslinjer kan Tilsynsmyndigheden godkende støtte til skibsværfter eller, hvis der er tale om eksportkredit, til skibsejere, nybygning, reparation eller ombygning af skibe samt innovationsstøtte til bygning af flydende og bevægelige offshoreanlæg.

(12) I disse retningslinjer gælder følgende definitioner:

- a) "nybygning af skibe": bygning i EØS af selvdrevne handelsskibe
- b) "reparation af skibe": reparation eller istandsættelse i Den Europæiske Union af selvdrevne handelsskibe
- c) "ombygning af skibe": ombygning i EØS af selvdrevne handelsskibe på mindst 1 000 BT ⁽¹⁾, hvis det udførte arbejde medfører en gennemgribende ændring af lastepplanen, skroget, fremdriftssystemet eller passagerforholdene
- d) "selvdrevne handelsskibe": skibe, der gennem deres fremdrift og styring har alle de egenskaber, som muliggør selvstændig sejlads i rum sø eller ad indre vandveje, og som tilhører en af de følgende kategorier:
 - (i) person- og/eller godsbefordringskibe på mindst 100 BT, som er søgående, eller person- og/eller godsbefordringskibe af tilsvarende størrelse, der anvendes til sejlads på indre vandveje
 - (ii) specialskibe (f.eks. opmudringsfartøjer og isbrydere) på mindst 100 BT, som er søgående, eller skibe af tilsvarende størrelse, der anvendes til sejlads på indre vandveje
 - (iii) bugserbåde med en maskineffekt på mindst 365 kW
 - (iv) flydende og mobile skrog af de under i), ii) og iii) nævnte skibe, der ikke er færdigbyggede
- e) "flydende og bevægelige offshoreanlæg": anlæg, der anvendes til udforskning, udvinding eller produktion af olie, gas eller vedvarende energi, der har samme karakteristika som handelsskibe, bortset fra at de ikke er selvdrevne og kan flyttes flere gange under driften.

3. Specifikke foranstaltninger

3.1. Regionalstøtte

(13) Regionalstøtte til nybygning, reparation eller ombygning af skibe kan kun betragtes som forenelig med det indre marked, hvis støtten navnlig opfylder følgende betingelser:

- a) støtten ydes til investeringer i opgradering eller modernisering af eksisterende værfter uden tilknytning til finansiel omstrukturering af de(t) pågældende værft(er) med henblik på at forbedre de bestående installationers produktivitet
- b) støttens intensitet må ikke overstige 22,5 % i bruttosubventionsækvivalent i områder omhandlet i EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra a), som er omfattet af det kort, som Tilsynsmyndigheden har godkendt for hver EØS-stat med henblik på ydelse af regionalstøtte ⁽²⁾
- c) støttens intensitet må ikke overstige 12,5 % i bruttosubventionsækvivalent eller det gældende regionalstøtteloft, alt efter hvilket af disse der er lavest, i områder, der er omhandlet i EØS-aftalens artikel 61, stk. 3, litra c), og som er omfattet af det regionalstøttekort, som Tilsynsmyndigheden har godkendt for hver enkelt EFTA-stat
- d) støtten må kun anvendes til støtteberettigede udgifter som defineret i de gældende retningslinjer for statsstøtte med regionalt sigte for 2007-2013.

3.2. Innovationsstøtte

3.2.1. Støtteberettigede anvendelsesformål

(14) Innovationsstøtte til nybygning, reparation eller ombygning af skibe kan betragtes som forenelig med det indre marked op til en maksimal støtteintensitet på 20 % brutto, forudsat at den vedrører industriel anvendelse af innovative produkter og processer, dvs. produkter og processer, som teknologisk set er nye eller er væsentligt forbedrede i forhold til det aktuelle tekniske niveau inden for skibsbygningsindustrien i EØS, og som indebærer en risiko for et teknologisk eller industrielt set uheldigt udfald.

⁽¹⁾ Bruttotons.

⁽²⁾ Der henvises til punkt 15 i retningslinjerne for statsstøtte med regionalt sigte for 2007-2013, i henhold til hvilket ingen region i EFTA-staterne på nuværende tidspunkt kan "henføres under undtagelsen i artikel 61, stk. 3, litra a)."

- (15) Innovative produkter og processer som defineret i punkt 14 omfatter forbedringer på miljøområdet med hensyn til kvalitet og ydeevne, såsom optimering af brændstofforbrug, motoremissioner, affaldshåndtering og sikkerhed.
- (16) I de tilfælde innovationen har til formål at øge miljøbeskyttelsen og fører til overholdelse af vedtagne EØS-standarder mindst ét år før disse standarder træder i kraft eller øger miljøbeskyttelsen, hvor der ikke eksisterer EØS-standarder, eller gør det muligt at gå videre end EØS-standarderne, kan den maksimale støtteintensitet øges med brutto 30 %. Termerne "EØS-standarder" og "miljøbeskyttelse" har den betydning, der er fastsat i Tilsynsmyndighedens retningslinjer for statsstøtte til miljøbeskyttelse ⁽¹⁾.
- (17) Innovative produkter, der opfylder kriterierne i punkt 14, vil enten referere til en ny skibsklasse defineret som det første skib i en potentiel skibsserie (prototype) eller til innovative dele af et skib, der kan isoleres fra resten af skibet som et særskilt element.
- (18) Forudsat at kriterierne i punkt 14 er overholdt, menes med innovative processer udviklingen og gennemførelsen af nye processer med hensyn til produktion, ledelse, logistik og teknik.
- (19) Innovationsstøtte kan kun betragtes som forenelig med det indre marked, hvis den gives til den første industrielle anvendelse af innovative produkter og processer.

3.2.2. Støtteberettigede omkostninger

- (20) Innovationsstøtte til produkter og processer skal begrænses til dækning af udgifterne til investeringer og formgivnings-, konstruktions- og afprøvningsaktiviteter, der direkte og udelukkende vedrører projektets innovative del, og disse udgifter skal være opstået efter tidspunktet for ansøgningen om innovationsstøtte ⁽²⁾.
- (21) De støtteberettigede omkostninger omfatter værftets omkostninger og omkostningerne ved køb af varer og tjenester fra tredjeparter (for eksempel systemleverandører, leverandører af nøglefærdige anlæg, underleverandører) for så vidt som disse varer og tjenesteydelser er nært knyttet til innovation. De støtteberettigede omkostninger er anført nærmere i bilaget.
- (22) Den relevante nationale myndighed, der er udpeget af EFTA-staten med henblik på anvendelsen af innovationsstøtten, undersøger de støtteberettigede omkostninger på grundlag af de skøn, som ansøgeren har fremlagt og godtgjort. Hvis ansøgningen omfatter omkostningerne ved køb af varer og tjenesteydelser fra leverandører, må leverandøren ikke have fået statsstøtte til samme formål i forbindelse med disse varer og tjenesteydelser.

3.2.3. Bekræftelse af projektets innovative karakter

- (23) For at innovationsstøtte kan betragtes som forenelig med EØS-aftalen i henhold til disse retningslinjer, skal ansøgningen indgives til den relevante nationale myndighed, før ansøgeren indgår en bindende aftale om gennemførelse af det specifikke projekt, hvortil der ansøges om innovationsstøtte. Ansøgningen skal indeholde både en kvalitativ og en kvantitativ beskrivelse af innovationen.
- (24) Den relevante nationale myndighed indhenter en bekræftelse fra en uafhængig og teknisk kompetent ekspert på, at der ansøges om støtte til et projekt, som vedrører produkter eller processer, der teknologisk set er nye eller væsentligt forbedrede i forhold til det aktuelle tekniske niveau inden for skibsbygningsindustrien i EØS (kvalitativ bedømmelse). Støtten kan kun betragtes som forenelig med det indre marked, hvis den uafhængige og teknisk kompetente ekspert over for den nationale myndighed bekræfter, at de støtteberettigede omkostninger ved projektet udelukkende dækker de innovative dele af det pågældende projekt (kvantitativ bedømmelse).

3.2.4. Tilskyndelsesvirkning

- (25) Innovationsstøtte skal i henhold til disse retningslinjer have en tilskyndelsesvirkning, dvs. at den skal få støttemodtageren til at ændre adfærd og øge sine innovationsaktiviteter. Støtten skal medføre en forøgelse af innovationsaktiviteterne med hensyn til omfang, udbredelse, afholdte udgifter eller hastighed.
- (26) I overensstemmelse med punkt 25 er Tilsynsmyndigheden af den opfattelse, at støtte ikke har en tilskyndelsesvirkning på modtageren, hvis projektet ⁽³⁾ allerede er påbegyndt, før modtageren har ansøgt om støtte hos de nationale myndigheder.
- (27) For at efterprøve, om støtten tilskynder støttemodtageren til at ændre adfærd og øge innovationsaktiviteterne, skal EFTA-staterne fremlægge en forhåndsevaluering af de øgede innovationsaktiviteter på grundlag af en

⁽¹⁾ I de retningslinjer for støtte til miljøbeskyttelse, der blev vedtaget i 2008, henvises der til "EU-standarder".

⁽²⁾ Undtagen omkostninger ved gennemførelsesundersøgelser, der er foretaget 12 måneder før ansøgningen om støtte til en innovativ proces.

⁽³⁾ Dette udelukker ikke, at den potentielle støttemodtager allerede har udført gennemførelsesundersøgelser, som ikke er omfattet af ansøgningen om statsstøtte.

analyse af situationen med og uden støtte. De kriterier, der skal anvendes, kan omfatte øgede innovationsaktiviteter med hensyn til omfang, udbredelse, afholdte udgifter eller hastighed sammen med andre relevante kvantitative og/eller kvalitative faktorer, der oplyses af den EFTA-stat, der har indgivet anmeldelsen i henhold til artikel 1, stk. 3, i del I i protokol 3 til aftalen om Tilsynsmyndigheden og Domstolen.

- (28) Hvis det kan påvises, at støtteforanstaltningen har en betydelig indvirkning på mindst ét af disse elementer i forhold til en virksomheds normale adfærd i den pågældende sektor, vil Tilsynsmyndigheden normalt konkludere, at støtten har en tilskyndelsesvirkning.
- (29) Ved vurderingen af en støtteordning anses betingelserne vedrørende tilskyndelsesvirkning for at være opfyldt, hvis EFTA-staten har forpligtet sig til først at yde individuel støtte under den godkendte støtteordning, når den har kontrolleret, at der foreligger en tilskyndelsesvirkning, og til at indsende årlige rapporter om gennemførelsen af den godkendte støtteordning.
- (30) Støtteansøgningen kan kun godkendes på betingelse af, at ansøgeren indgår en bindende aftale om gennemførelse af det projekt eller den proces i forbindelse med nybygning, reparation eller ombygning af skibe, hvortil der ansøges om støtte. Betalingerne foretages kun efter, at den pågældende kontrakt er undertegnet. Hvis kontrakten annulleres, eller projektet opgives, skal den støtte, der er udbetalt, tilbagebetales med renter fra det tidspunkt, hvor støtten blev udbetalt. Hvis projektet ikke færdiggøres, skal den støtte, der ikke er blevet anvendt til dækning af de støtteberettigede innovationsomkostninger, ligeledes tilbagebetales med renter. Rentesaften skal mindst svare til de referencesatser, som Tilsynsmyndigheden har fastlagt.

3.3. Eksportkreditter

- (31) Støtte til skibsbygning i form af statsstøttede kreditfaciliteter til nationale og udenlandske rederier eller tredjeparter til bygning eller ombygning af skibe kan betragtes som forenelig med det indre marked, hvis den opfylder betingelserne i OECD-arrangementet fra 1998 vedrørende retningslinjer for offentligt støttede eksportkreditter og OECD's sektoraftale om eksportkreditter til skibe eller senere bestemmelser, der fastsættes i et sådant arrangement eller erstatter et sådant arrangement.

4. Overvågning og rapportering

- (32) Tilsynsmyndighedens beslutning nr. 195/04/KOL, som ændret, om gennemførelse af de bestemmelser, der henvises til i artikel 27 i del II i protokol 3 til aftalen mellem EFTA-staterne om oprettelse af en tilsynsmyndighed og en domstol⁽¹⁾ kræver, at EFTA-staterne forelægger Tilsynsmyndigheden årsrapporter om alle eksisterende støtteordninger i henhold til reglerne i del II i protokol 3 til aftalen om Tilsynsmyndigheden og i dens gennemførelsesbestemmelser. Når Tilsynsmyndigheden i henhold til disse retningslinjer træffer afgørelse om innovationsstøtte, der ydes til store virksomheder i henhold til en godkendt ordning, kan den bede EFTA-staterne om at forklare, hvordan kravet om tilskyndelsesvirkning i forbindelse med støtte til store virksomheder er blevet opfyldt, navnlig ved hjælp af de kriterier, der er opstillet i punkt 3.2.4.

5. Kumulering

- (33) Støtteforanstaltningerne i disse retningslinjer er gældende, uanset om den pågældende støtte helt eller delvis finansieres med statsmidler. Støtte, der er tilladt efter disse retningslinjer, må ikke kombineres med andre former for statsstøtte i betydningen i EØS-aftalens artikel 61, stk. 1, hvis de forskellige former for støtte sammenlagt medfører en højere støtteintensitet end fastsat i disse retningslinjer.
- (34) I tilfælde af statsstøtte, der har forskellige formål, men vedrører de samme støtteberettigede omkostninger, finder det mest gunstige støtteforanstaltning anvendelse.

6. Anvendelse af disse retningslinjer

- (35) Tilsynsmyndigheden anvender de principper, der er fastsat i disse retningslinjer, indtil den 31. december 2013. Tilsynsmyndigheden anvender disse principper på alle anmeldte støtteforanstaltninger, som den skal træffe afgørelse om efter den 1. februar 2012, også selv om projekterne blev anmeldt før dette tidspunkt.
- (36) I overensstemmelse med Tilsynsmyndighedens meddelelse om fastsættelse af reglerne for vurdering af ulovlig statsstøtte vil Tilsynsmyndigheden anvende principperne i disse retningslinjer på ikke-anmeldt støtte ydet efter den 31. december 2011.

⁽¹⁾ EUT L 340 af 22.12.2010, s. 1, EØS-tillæg nr. 72 af 22.12.2010, s. 1.

Tillæg

Støtteberettigede omkostninger for innovationsstøtte til skibsbygning

(1) Nye skibsklasser

Ved bygning af en ny skibsklasse, der er berettiget til innovationsstøtte, er følgende omkostninger støtteberettigede:

- a) omkostningerne ved konceptudvikling
- b) omkostningerne ved konceptudformning
- c) omkostningerne ved den funktionelle udformning
- d) omkostningerne ved den detaljerede udformning
- e) omkostninger ved undersøgelser, afprøvning og modeller og lignende omkostninger i forbindelse med udvikling og udformning af skibet
- f) omkostningerne ved planlægningen af det praktiske arbejde med udformningen
- g) omkostningerne ved afprøvning af produktet
- h) inkrementelle løn- og generalomkostninger for en ny klasse af fartøj (indlæringskurve).

For så vidt angår litra a) til g) er omkostninger i forbindelse med udformning af standardkonstruktioner, der svarer til en tidligere skibsklasse, udelukket.

For så vidt angår litra h) kan yderligere produktionsudgifter, som er strengt nødvendige til at gennemføre den teknologiske innovation, være støtteberettigede i det omfang, at de er begrænset til det mindste nødvendige beløb. På grund af de tekniske udfordringer i forbindelse med udvikling af en prototype overstiger produktionsomkostningerne ved bygning af det første skib sædvanligvis omkostningerne ved bygning af de efterfølgende søsterskibe. Yderligere produktionsomkostninger defineres som forskellen mellem lønomkostningerne og de tilknyttede generalomkostninger ved bygning af det første skib i en ny skibsklasse og produktionsomkostningerne ved bygning af de efterfølgende skibe i samme serie (søsterskibe). Lønomkostningerne omfatter løn og sociale omkostninger.

Undtagelsesvis og i behørigt begrundede tilfælde kan op til maksimalt 10 % af produktionsomkostningerne i forbindelse med bygningen af en ny skibsklasse betragtes som støtteberettigede, hvis disse omkostninger er nødvendige for at validere den tekniske innovation. Hvis det vurderes, at de yderligere produktionsomkostninger overstiger 3 % af produktionsomkostningerne ved bygning af de efterfølgende søsterskibe, betragtes det som et behørigt begrundet tilfælde.

(2) Nye skibskomponenter eller -systemer

Med hensyn til nye komponenter eller systemer, der er berettiget til innovationsstøtte, er følgende omkostninger støtteberettigede, for så vidt som de er nært knyttet til innovationen:

- a) omkostningerne ved udformning og udvikling
- b) omkostningerne ved afprøvning af innovationsdelen og modellerne
- c) omkostningerne ved materialer og udstyr
- d) undtagelsesvis omkostningerne ved konstruktion og montering af en ny komponent eller et nyt system, som er nødvendige for at validere innovationen, for så vidt som de er begrænsede til det nødvendige minimum.

(3) Nye processer

Med hensyn til nye processer, der er berettigede til innovationsstøtte, er følgende omkostninger støtteberettigede, for så vidt som de er nært knyttet til den innovative proces:

- a) omkostningerne ved udformning og udvikling
 - b) omkostningerne ved materialer og udstyr
 - c) omkostningerne ved afprøvning af den nye proces, hvor det er relevant
 - d) omkostningerne ved gennemførlighedsundersøgelser, der er udført inden 12 måneder, før der er ansøgt om støtte.
-