

## ΠΛΑΙΣΙΟ ΓΙΑ ΤΙΣ ΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΙΣΧΥΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

(2011/C 364/06)

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Από την αρχή της δεκαετίας του 1970, οι κρατικές ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία αποτέλεσαν αντικείμενο μιας σειράς ειδικών καθεστώτων κρατικών ενισχύσεων, τα οποία σταδιακά ευθυγραμμίσθηκαν με τις οριζόντιες διατάξεις περί κρατικών ενισχύσεων. Το ισχύον πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία <sup>(1)</sup> θα λήξει στις 31 Δεκεμβρίου 2011. Σύμφωνα με την πολιτική για την εξασφάλιση μεγαλύτερης διαφάνειας και απλούστευσης των κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις, στόχος της Επιτροπής είναι να εξαλειφθούν στον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό οι διαφορές μεταξύ κανόνων που ισχύουν για τη ναυπηγική βιομηχανία και των κανόνων που ισχύουν για άλλους βιομηχανικούς τομείς, με την επέκταση γενικών οριζόντιων διατάξεων στον ναυπηγικό τομέα <sup>(2)</sup>.

2. Εντούτοις, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η ναυπηγική βιομηχανία χαρακτηρίζεται από ορισμένες ιδιαιτερότητες που την διακρίνουν από άλλους κλάδους, για παράδειγμα λόγω των μικρών σειρών παραγωγής, του μεγέθους, της αξίας και της πολυπλοκότητας των παραγόμενων μονάδων, καθώς και λόγω του γεγονότος ότι τα πρωτότυπα, κατά γενικό κανόνα, χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς.

3. Δεδομένων αυτών των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμη τη συνέχιση της εφαρμογής ειδικών διατάξεων σε σχέση με τις ενισχύσεις καινοτομίας στον τομέα της ναυπηγικής βιομηχανίας, μεριμνώντας παράλληλα ώστε οι ενισχύσεις αυτές να μην αλλοιώνουν τους όρους των συναλλαγών και τον ανταγωνισμό σε βαθμό αντίθετο προς το κοινό συμφέρον.

4. Οι κρατικές ενισχύσεις υπέρ της καινοτομίας πρέπει να έχουν ως αποτέλεσμα να μεταβάλλει ο αποδέκτης τους τη συμπεριφορά του κατά τρόπον ώστε να βελτιώνεται το επίπεδο των καινοτόμων δραστηριοτήτων του και να υλοποιούνται σχέδια ή δραστηριότητες καινοτομίας που δεν θα αναλαμβάνονταν διαφορετικά, ή που θα πραγματοποιούνταν σε πιο περιορισμένο βαθμό. Η λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου διαπιστώνεται μέσω ανάλυσης αντιπαραδειγμάτων, συγκρίνοντας τα επίπεδα της σχεδιαζόμενης δραστηριότητας με ή χωρίς την ενίσχυση. Ως εκ τούτου, το παρόν πλαίσιο καθορίζει συγκεκριμένες απαιτήσεις οι οποίες θα επιτρέψουν στα κράτη μέλη να εξασφαλίζουν τη λειτουργία των ενισχύσεων ως κινήτρων.

5. Ένα σύνολο άτυπων κανόνων σε σχέση με τις ενισχύσεις υπέρ της καινοτομίας στη ναυπηγική βιομηχανία, όσον αφορά ιδίως τις επιλέξιμες δαπάνες και την βεβαίωση του καινοτόμου χαρακτήρα του σχεδίου, αναπτύχθηκε σε συνεννόηση με τον κλάδο και εφαρμόζεται από την Επιτροπή κατά τη διαδικασία λήψης των αποφάσεών της. Για λόγους διαφάνειας, οι εν λόγω κανόνες θα πρέπει να ενσωματωθούν επίσημως στους κανόνες περί των ενισχύσεων καινοτομίας.

<sup>(1)</sup> ΕΕ C 317 της 30.12.2003, σ. 11.

<sup>(2)</sup> Βλ. Σχέδιο δράσης για τις κρατικές ενισχύσεις, COM(2005) 107 τελικό, σημείο 65: «η Επιτροπή θα αποφασίσει κατά πόσον εξακολουθεί να είναι αναγκαίο ένα πλαίσιο για τις κρατικές ενισχύσεις στις ναυπηγικές εργασίες ή εάν ο κλάδος αυτός θα πρέπει απλώς να διέπεται από τους οριζόντιους κανόνες».

6. Όσον αφορά τις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα, το 2013 η Επιτροπή θα αναθεωρήσει τις οριζόντιες κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2007-2013 <sup>(3)</sup>. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα συνεχίσει να εφαρμόζει μέχρι τότε τους ίδιους ειδικούς κανόνες για τις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα στον ναυπηγικό τομέα με εκείνους που προβλέπονται σήμερα στο πλαίσιο του 2003. Θα επανεξετάσει την κατάσταση στο πλαίσιο της αναθεώρησης των κατευθυντήριων γραμμών για τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα.

7. Όσον αφορά τις εξαγωγικές πιστώσεις, στόχος του παρόντος πλαισίου είναι η τήρηση των ισχυουσών διεθνών υποχρεώσεων.

8. Το παρόν πλαίσιο, συνεπώς, περιλαμβάνει ειδικές διατάξεις σε σχέση με τις ενισχύσεις καινοτομίας και τις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα υπέρ της ναυπηγικής βιομηχανίας, καθώς και διατάξεις για τις εξαγωγικές πιστώσεις. Επιπλέον, οι ενισχύσεις προς τη ναυπηγική βιομηχανία μπορούν να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά βάσει της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και βάσει των οριζόντιων μηχανισμών κρατικών ενισχύσεων <sup>(4)</sup>, εκτός εάν προβλέπεται κάτι άλλο στους μηχανισμούς αυτούς.

9. Σύμφωνα με το άρθρο 346 της Συνθήκης και με την επιφύλαξη των διατάξεων του άρθρου 348 της Συνθήκης, οποιοδήποτε κράτος μέλος δύναται να λάβει τέτοια μέτρα εάν το θεωρεί απαραίτητο για την προστασία των ουσιωδών συμφερόντων ασφαλείας του όσον αφορά τη χρηματοδότηση πολεμικών πλοίων.

10. Η Επιτροπή προτίθεται να εφαρμόσει τις αρχές που περιλαμβάνονται στο παρόν πλαίσιο από την 1η Ιανουαρίου 2012 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2013. Μετά από την ημερομηνία αυτή, η Επιτροπή προτίθεται να περιλάβει τις διατάξεις για τις ενισχύσεις καινοτομίας στο κοινοτικό πλαίσιο σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την Έρευνα και Ανάπτυξη και την Καινοτομία <sup>(5)</sup> και να ενσωματώσει τις ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα υπέρ της ναυπηγικής βιομηχανίας στις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα.

## 2. ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΚΑΙ ΟΡΙΣΜΟΙ

11. Βάσει του παρόντος πλαισίου, η Επιτροπή δύναται να επιτρέψει τη χορήγηση ενισχύσεων σε ναυπηγεία ή, στην περίπτωση εξαγωγικών πιστώσεων, τη χορήγηση ενισχύσεων προς τους πλοιοκτήτες για την ναυπήγηση, επισκευή ή μετατροπή πλοίων καθώς και τη χορήγηση ενισχύσεων καινοτομίας για την κατασκευή πλωτών και κινητών κατασκευών ανοικτής θαλάσσης.

<sup>(3)</sup> ΕΕ C 54 της 4.3.2006, σ. 13.

<sup>(4)</sup> Για παράδειγμα, οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος (ΕΕ C 82 της 1.4.2008, σ. 1) θεσπίζουν τους όρους υπό τους οποίους μπορούν να εγκριθούν ενισχύσεις προς ναυπηγεία για πιο φιλική προς το περιβάλλον παραγωγή. Επιπλέον, οι ενισχύσεις για την αγορά νέων μεταφορικών μέσων που υπερβαίνουν τα πρότυπα της Ένωσης ή που αυξάνουν το επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος ελλείψει προτύπων της Ένωσης μπορούν να χορηγηθούν σε πλοιοκτήτες, συμβάλλοντας έτσι γενικά σε καλύτερες θαλάσσιες μεταφορές.

<sup>(5)</sup> ΕΕ C 323 της 30.12.2006, σ. 1.

12. Για τους σκοπούς του παρόντος πλαισίου ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- α) ως «ναυπήγηση» νοείται η κατασκευή, στην Ένωση, αυτοπρωωθούμενων εμπορικών πλοίων·
- β) ως «επισκευή πλοίου» νοείται η επισκευή ή ανακαίνιση, στην Ένωση, αυτοπρωωθούμενων εμπορικών πλοίων·
- γ) ως «μετατροπή πλοίου» νοείται η μετατροπή, στην Ένωση, αυτοπρωωθούμενων εμπορικών πλοίων, τουλάχιστον 1 000 κοχ<sup>(1)</sup>, υπό την προϋπόθεση ότι οι εργασίες μετατροπής επιφέρουν ριζικές τροποποιήσεις στο σχέδιο φόρτωσης, στην άτρακτο του πλοίου, στο σύστημα πρόωσης ή στην υποδομή για την υποδοχή των επιβατών·
- δ) ως «αυτοπρωωθούμενο εμπορικό πλοίο» νοείται κάθε πλοίο του οποίου το μόνιμο σύστημα πρόωσης και διεύθυνσης του προσδίδει όλα τα χαρακτηριστικά αυτόνομης πλοιμότητας στην ανοικτή θάλασσα ή σε οδούς εσωτερικής ναυσιπλοΐας και το οποίο ανήκει σε μια από τις ακόλουθες κατηγορίες:
- i) σκάφη θαλάσσιας ναυσιπλοΐας και σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας τουλάχιστον 100 κοχ που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά επιβατών και/ή εμπορευμάτων,
- ii) σκάφη θαλάσσιας ναυσιπλοΐας και σκάφη εσωτερικής ναυσιπλοΐας τουλάχιστον 100 κοχ που χρησιμοποιούνται για την παροχή ειδικού τύπου υπηρεσιών (π.χ. βυθοκόρα και παραγο-θραυστικά),
- iii) ρυμουλκά, ισχύος τουλάχιστον 365 kW,
- iv) ημιτελείς επιπέδουσες και κινητές άτρακτοι των πλοίων που αναφέρονται στα σημεία i) έως iii)·
- ε) ως «πλωτές και κινητές κατασκευές ανοικτής θαλάσσης» νοούνται οι κατασκευές για την έρευνα, την εκμετάλλευση ή την παραγωγή πετρελαίου, φυσικού αερίου ή ανανεώσιμης ενέργειας που έχουν τα χαρακτηριστικά εμπορικού πλοίου πλην του ότι δεν είναι αυτοκινούμενες και προορίζονται να μεταφέρονται επανειλημμένα από σημείο σε σημείο κατά τη διάρκεια της λειτουργίας τους.
- α) οι ενισχύσεις πρέπει να χορηγούνται για επενδύσεις αναβάθμισης ή εκσυγχρονισμού υφιστάμενου(ων) ναυπηγείου(ων) που δεν συνδέονται με τη χρηματοοικονομική αναδιάρθρωση των υπόψη ναυπηγείων, με στόχο τη βελτίωση της παραγωγικότητας των υφιστάμενων εγκαταστάσεων,
- β) στις περιοχές για τις οποίες γίνεται λόγος στο άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο α) της Συνθήκης και οι οποίες συμμορφώνονται με τον χάρτη που ενέκρινε η Επιτροπή για κάθε κράτος μέλος όσον αφορά τη χορήγηση ενίσχυσης περιφερειακού χαρακτήρα, η ένταση της ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει το 22,5 % του ακαθάριστου ισοδύναμου επιδότησης,
- γ) στις περιοχές για τις οποίες γίνεται λόγος στο άρθρο 107 παράγραφος 3 στοιχείο γ) της Συνθήκης και οι οποίες συμμορφώνονται με τον χάρτη που ενέκρινε η Επιτροπή για κάθε κράτος μέλος όσον αφορά τη χορήγηση ενίσχυσης περιφερειακού χαρακτήρα, η ένταση ενίσχυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει το 12,5 % του ακαθάριστου ισοδύναμου επιδότησης ή το ισχύον μέγιστο όριο ενίσχυσης περιφερειακού χαρακτήρα, αναλόγως του ποίου εκ των δύο είναι χαμηλότερο,
- δ) η ενίσχυση πρέπει να περιορίζεται στη στήριξη επιλέξιμων δαπανών όπως αυτές ορίζονται στις κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα 2007-2013.

### 3.2. Ενισχύσεις καινοτομίας

#### 3.2.1. Επιλέξιμες αιτήσεις

14. Οι ενισχύσεις που χορηγούνται υπέρ της καινοτομίας για τη ναυπήγηση, την επισκευή ή και μετατροπή πλοίων δύνανται να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά έως μέγιστου ορίου ακαθάριστης έντασης ενίσχυσης 20 %, υπό την προϋπόθεση ότι αφορούν τη βιομηχανική εφαρμογή καινοτόμων προϊόντων και μεθόδων, δηλαδή νέα ή ουσιαστικά βελτιωμένα από τεχνολογικής άποψης προϊόντα και διαδικασίες σε σχέση με την κατάσταση της τεχνολογίας στη ναυπηγική βιομηχανία εντός της Ένωσης, που ενέχουν κίνδυνο τεχνολογικής ή βιομηχανικής αποτυχίας. Οι ενισχύσεις καινοτομίας για τον εξοπλισμό και τον εκσυγχρονισμό αλιευτικών σκαφών δεν θα θεωρούνται συμβατές με την εσωτερική αγορά εκτός εάν πληρούνται οι προϋποθέσεις του άρθρου 25 παράγραφοι 2 και 6 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1198/2006 του Συμβουλίου της 27ης Ιουλίου 2006 για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας<sup>(2)</sup> ή των μεταγενέστερων διατάξεών του. Καμία ενίσχυση δεν μπορεί να χορηγηθεί σε ναυπηγείο, εάν χορηγείται ενίσχυση από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Αλιείας ή από μεταγενέστερο μέσο ή άλλη δημόσια ενίσχυση σε σχέση με το ίδιο πλοίο.

15. Τα καινοτόμα προϊόντα και διαδικασίες κατά την έννοια του σημείου 14 περιλαμβάνουν βελτιώσεις στον περιβαλλοντικό τομέα, οι οποίες αφορούν την ποιότητα και την απόδοση, όπως η βελτιστοποίηση της κατανάλωσης καυσίμων, των εκπομπών των κινητήρων, των αποβλήτων και της ασφάλειας.

### 3. ΕΙΔΙΚΑ ΜΕΤΡΑ

#### 3.1. Ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα

13. Οι ενισχύσεις περιφερειακού χαρακτήρα υπέρ της ναυπήγησης, της επισκευής ή της μετατροπής πλοίων δύνανται να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά, εφόσον πληρούν, συγκεκριμένα, τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

<sup>(1)</sup> Κόροι ολικής χωρητικότητας.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 223 της 15.8.2006, σ. 1.

16. Στις περιπτώσεις στις οποίες η καινοτομία έχει ως στόχο την αύξηση της προστασίας του περιβάλλοντος και συνεπάγεται τη συμμόρφωση με συγκεκριμένα από την Ένωση πρότυπα τουλάχιστον ένα έτος πριν από την έναρξη ισχύος των εν λόγω προτύπων, ή αυξάνει το επίπεδο προστασίας του περιβάλλοντος ελλείπει πρότυπων της Ένωσης ή επιτρέπει την υπέρβαση προτύπων της Ένωσης, το μέγιστο όριο ακαθάριας έντασης ενίσχυσης μπορεί να αυξηθεί στο 30 %. Οι εκφράσεις «πρότυπα της Ένωσης» και «προστασία του περιβάλλοντος» νοούνται κατά την έννοια των κοινοτικών κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος.

17. Υπό την προϋπόθεση ότι πληρούν τα κριτήρια που αναφέρονται στο σημείο 14, τα καινοτόμα προϊόντα αναφέρονται είτε σε μια νέα κατηγορία πλοίων εφόσον πρόκειται για το πρώτο σκάφος μιας δυναμικής σειράς πλοίων (πρωτότυπο) είτε σε καινοτόμα μέρη πλοίου, τα οποία μπορούν να απομονωθούν από το πλοίο ως χωριστό στοιχείο.

18. Υπό τον όρο ότι πληρούν τα κριτήρια του σημείου 14, οι καινοτόμες διαδικασίες θα αναφέρονται στην ανάπτυξη και εφαρμογή νέων διαδικασιών στους τομείς της παραγωγής, της διαχείρισης, της εφοδιαστικής και της μηχανικής.

19. Οι ενισχύσεις καινοτομίας μπορούν να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά μόνον εφόσον χορηγούνται για την πρώτη βιομηχανική εφαρμογή καινοτόμων προϊόντων και διαδικασιών.

### 3.2.2. Επιλέξιμες δαπάνες

20. Οι ενισχύσεις καινοτομίας για προϊόντα και διαδικασίες πρέπει να περιορίζονται στην υποστήριξη δαπανών για δραστηριότητες επενδύσεων, σχεδιασμού, μηχανικής και δοκιμών που σχετίζονται άμεσα και αποκλειστικά με το καινοτόμο μέρος του σχεδίου και που πραγματοποιήθηκαν μετά την ημερομηνία υποβολής της αίτησης για ενισχύσεις καινοτομίας<sup>(1)</sup>.

21. Στις επιλέξιμες δαπάνες περιλαμβάνονται και οι δαπάνες του ναυπηγείου, καθώς και οι δαπάνες προμήθειας αγαθών και υπηρεσιών από τρίτους (π.χ. προμηθευτές συστημάτων, προμηθευτές έτοιμων συστημάτων, υπεργολαβικές εταιρείες) στον βαθμό που τα εν λόγω αγαθά και υπηρεσίες συνδέονται αυστηρά με την καινοτομία. Οι επιλέξιμες δαπάνες προσδιορίζονται λεπτομερέστερα στο παράρτημα.

22. Η αρμόδια εθνική αρχή, την οποία διορίζει το κράτος μέλος για τους σκοπούς της εφαρμογής της ενίσχυσης καινοτομίας, εξετάζει τις επιλέξιμες δαπάνες βάσει εκτιμήσεων που υποβάλλει και τεκμηριώνει ο αιτών. Στις περιπτώσεις που η αίτηση περιλαμβάνει τις δαπάνες προμήθειας αγαθών και υπηρεσιών από προμηθευτές, ο εκάστοτε προμηθευτής πρέπει να μην έχει λάβει κρατικές ενισχύσεις για τους ίδιους σκοπούς σε σχέση με τα εν λόγω αγαθά και υπηρεσίες.

<sup>(1)</sup> Εκτός από δαπάνες για μελέτες σκοπιμότητας που πραγματοποιήθηκαν εντός του 12μήνου που προηγείται της υποβολής της αίτησης προς ενίσχυση για καινοτόμο διαδικασία.

### 3.2.3. Βεβαίωση του καινοτόμου χαρακτήρα του σχεδίου

23. Για να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά μια ενίσχυση καινοτομίας βάσει του παρόντος πλαισίου, η αίτηση για ενίσχυση καινοτομίας πρέπει να υποβάλλεται στην αρμόδια εθνική αρχή πριν ο αιτών συνάψει δεσμευτική συμφωνία για την εφαρμογή του συγκεκριμένου σχεδίου για το οποίο ζητείται η ενίσχυση καινοτομίας. Η αίτηση πρέπει να περιλαμβάνει περιγραφή της καινοτομίας, τόσο από ποιοτικής όσο και από ποσοτικής άποψης.

24. Η αρμόδια εθνική αρχή ζητά βεβαίωση από ανεξάρτητο και αρμόδιο από τεχνικής άποψης εμπειρογνώμονα ότι η ενίσχυση ζητείται για σχέδιο το οποίο αφορά νέο ή σημαντικά βελτιωμένο από τεχνολογικής άποψης προϊόν ή διαδικασία σε σχέση με την κατάσταση της τεχνολογίας στη ναυπηγική βιομηχανία εντός της Ένωσης (ποιοτική αξιολόγηση). Η ενίσχυση μπορεί να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά μόνον εφόσον ο ανεξάρτητος, πιστοποιημένος και αρμόδιος από τεχνικής άποψης εμπειρογνώμονας επιβεβαιώνει στην αρμόδια εθνική αρχή ότι οι επιλέξιμες δαπάνες για το σχέδιο υπολογίστηκαν αποκλειστικά για την κάλυψη των καινοτόμων μερών του υπόψη σχεδίου (ποσοτική αξιολόγηση).

### 3.2.4. Λειτουργία της ενίσχυσης ως κινήτρου

25. Οι ενισχύσεις καινοτομίας κατά την έννοια του παρόντος πλαισίου πρέπει να λειτουργούν ως κίνητρα, δηλαδή οι δικαιούχοι πρέπει, ως αποτέλεσμα αυτών, να μεταβάλλουν τη συμπεριφορά τους ώστε να αυξάνεται το επίπεδο της δραστηριότητας καινοτομίας. Ως συνέπεια της ενίσχυσης, η δραστηριότητα καινοτομίας πρέπει να αυξάνεται σε μέγεθος, εμβέλεια, δαπανώμενο ποσό ή ταχύτητα.

26. Σύμφωνα με το σημείο 25, η Επιτροπή θεωρεί ότι η ενίσχυση δεν προσφέρει κίνητρα στον δικαιούχο όταν το σχέδιο<sup>(2)</sup> έχει ήδη αρχίσει πριν από την υποβολή αίτησης ενίσχυσης από τον δικαιούχο προς τις εθνικές αρχές.

27. Για να ελεγχθεί κατά πόσον οι σχεδιαζόμενες ενισχύσεις θα ωθούσαν τους δικαιούχους της ενίσχυσης να μεταβάλουν τη συμπεριφορά τους ώστε να αυξήσουν τη δραστηριότητα καινοτομίας, τα κράτη μέλη υποβάλλουν εκ των προτέρων αξιολόγηση σχετικά με την αύξηση της δραστηριότητας καινοτομίας βάσει ανάλυσης που θα συγκρίνει την κατάσταση χωρίς τις ενισχύσεις με την κατάσταση μετά τη χορήγηση ενισχύσεων. Τα κριτήρια που μπορούν να χρησιμοποιηθούν περιλαμβάνουν την αύξηση των δραστηριοτήτων καινοτομίας σε μέγεθος, εμβέλεια, δαπανώμενο ποσό ή ταχύτητα σε συνδυασμό με άλλους κατάλληλους ποσοτικούς και/ή ποιοτικούς παράγοντες που θα υποβάλλει το κράτος μέλος στην κοινοποίησή του βάσει του άρθρου 108 παράγραφο 3 της Συνθήκης.

28. Σε περίπτωση που μπορεί να αποδειχθεί σημαντική επίδραση σε τουλάχιστον ένα από τα στοιχεία αυτά, λαμβανομένης υπόψη της συνήθους συμπεριφοράς μιας επιχείρησης στον αντίστοιχο κλάδο, η Επιτροπή κατά κανόνα θα συμπεραίνει ότι η ενίσχυση μπορεί να λειτουργήσει ως κίνητρο.

<sup>(2)</sup> Αυτό δεν αποκλείει ο δυνητικός δικαιούχος να έχει ήδη εκπονήσει μελέτες σκοπιμότητας που δεν καλύπτονται από την αίτηση κρατικής ενίσχυσης.

29. Κατά την αξιολόγηση καθεστώτος ενίσχυσης, θεωρείται ότι ικανοποιούνται οι προϋποθέσεις για τη δημιουργία κινήτρων, εάν το κράτος μέλος έχει δεσμευθεί, αφενός, να χορηγεί τη μεμονωμένη ενίσχυση βάσει του εγκεκριμένου καθεστώτος ενισχύσεων μόνον αφού επιβεβαιώσει ότι υπάρχει το στοιχείο παροχής κινήτρων και, αφετέρου, να υποβάλλει ετήσιες εκθέσεις για την εφαρμογή του εγκεκριμένου καθεστώτος ενισχύσεων.

30. Η έγκριση της αίτησης ενίσχυσης πρέπει να υπόκειται στον όρο ότι ο αιτών θα συνάψει στη συνέχεια δεσμευτική συμφωνία εφαρμογής του συγκεκριμένου σχεδίου ή διαδικασίας ναυπήγησης, επισκευής ή μετατροπής πλοίου για το οποίο ζητείται η ενίσχυση καινοτομίας. Πληρωμές μπορούν να γίνουν μόνον μετά από την υπογραφή της σχετικής σύμβασης. Εάν οι συμβάσεις ακυρωθούν ή εγκαταλειφθεί το σχέδιο, όλες οι εκταμιευθείσες ενισχύσεις πρέπει να επιστραφούν με τους σχετικούς τόκους, καταλογιζόμενους από την ημερομηνία καταβολής των ενισχύσεων. Ομοίως, εάν το σχέδιο δεν ολοκληρωθεί, οι ενισχύσεις που δεν χρησιμοποιήθηκαν για τις επιλέξιμες δαπάνες καινοτομίας πρέπει να επιστραφούν με τόκο. Το επιτόκιο πρέπει να είναι τουλάχιστον ίσο προς τα επιτόκια αναφοράς που έχει εγκρίνει η Επιτροπή.

### 3.3. Εξαγωγικές πιστώσεις

31. Ενισχύσεις στη ναυπηγική βιομηχανία υπό μορφή πιστωτικών διευκολύνσεων με την υποστήριξη του κράτους χορηγούμενων σε εθνικούς και μη πλοιοκτήτες ή τρίτα μέρη για τη ναυπήγηση ή την μετατροπή πλοίων, μπορούν να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά υπό την προϋπόθεση ότι συνάδουν με τους όρους του διακανονισμού του ΟΟΣΑ του 1998 περί των κατευθυντηρίων γραμμών στον τομέα των εξαγωγικών πιστώσεων που τυγχάνουν δημόσιας στήριξης και με την τομεακή συμφωνία για τις εξαγωγικές πιστώσεις για τα πλοία, καθώς και οποιουδήποτε άλλους όρους θεσπιστούν μεταγενέστερα με έναν τέτοιο διακανονισμό ή με άλλο διακανονισμό που θα τον αντικαταστήσει.

### 4. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΥΠΟΒΟΛΗ ΕΚΘΕΣΕΩΝ

32. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου της 22ας Μαρτίου 1999, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της Συνθήκης ΕΚ<sup>(1)</sup> και ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμ-

βουλίου για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της Συνθήκης ΕΚ<sup>(2)</sup> επιβάλλουν στα κράτη μέλη να υποβάλλουν στην Επιτροπή ετήσιες εκθέσεις για όλα τα υφιστάμενα καθεστώτα ενισχύσεων. Κατά την έκδοση απόφασης δυνάμει του παρόντος πλαισίου, για όλες τις ενισχύσεις καινοτομίας που χορηγούνται βάσει εγκεκριμένου καθεστώτος σε μεγάλες επιχειρήσεις, η Επιτροπή δύναται να ζητά από τα κράτη μέλη να αναφέρουν πώς τηρήθηκε η υποχρέωση παροχής κινήτρου σε σχέση με τις ενισχύσεις που χορηγήθηκαν σε μεγάλες επιχειρήσεις, χρησιμοποιώντας ιδίως τα κριτήρια που αναφέρονται στο σημείο 3.2.4.

### 5. ΣΩΡΕΥΣΗ

33. Τα ανώτατα όρια ενίσχυσης που θεσπίζονται με το παρόν πλαίσιο ισχύουν ανεξάρτητα από το αν η υπόψη ενίσχυση χρηματοδοτείται εξ ολοκλήρου ή εν μέρει με κρατικούς ή με πόρους της Ένωσης. Ενισχύσεις που εγκρίνονται βάσει του παρόντος πλαισίου δεν μπορούν να συνδυαστούν με άλλες μορφές κρατικής ενίσχυσης κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης ή με άλλες μορφές χρηματοδότησης από την Ένωση, εφόσον η εν λόγω σώρευση έχει ως αποτέλεσμα υψηλότερη ένταση ενίσχυσης από ό,τι ορίζεται στο παρόν πλαίσιο.

34. Στην περίπτωση ενισχύσεων που υπηρετούν διαφορετικούς σκοπούς με βάση τις ίδιες επιλέξιμες δαπάνες, θα εφαρμόζεται το ευνοϊκότερο ανώτατο όριο ενίσχυσης.

### 6. ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΠΑΡΟΝΤΟΣ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

35. Η Επιτροπή προτίθεται να εφαρμόσει τις αρχές που περιλαμβάνονται στο παρόν πλαίσιο από την 1η Ιανουαρίου 2012 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2013. Η Επιτροπή θα εφαρμόσει τις αρχές αυτές σε όλα τα κοινοποιούμενα μέτρα ενίσχυσης για τα οποία καλείται να λάβει απόφαση μετά την 31η Δεκεμβρίου 2011, ακόμη και για έργα τα οποία κοινοποιήθηκαν πριν από την ημερομηνία εκείνη.

36. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της Επιτροπής για τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων για την αξιολόγηση παράνομης κρατικής ενίσχυσης<sup>(3)</sup>, η Επιτροπή θα εφαρμόζει τις αρχές του παρόντος πλαισίου σε μη κοινοποιούμενη ενίσχυση που χορηγείται μετά την 31η Δεκεμβρίου 2011.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 83 της 27.3.1999, σ. 1.

<sup>(2)</sup> ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1.

<sup>(3)</sup> ΕΕ C 119 της 22.5.2002, σ. 22.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

## Επιλέξιμες δαπάνες για τις ενισχύσεις καινοτομίας υπέρ της ναυπηγικής βιομηχανίας

## 1. ΝΕΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΩΝ

Για την κατασκευή μιας νέας κατηγορίας πλοίων επιλέξιμης για ενισχύσεις καινοτομίας, θεωρούνται επιλέξιμες οι ακόλουθες δαπάνες:

- α) οι δαπάνες ανάπτυξης της αρχικής ιδέας,
- β) οι δαπάνες σχεδιασμού της αρχικής ιδέας,
- γ) οι δαπάνες λειτουργικού σχεδιασμού,
- δ) οι δαπάνες λεπτομερούς σχεδιασμού,
- ε) οι δαπάνες για μελέτες, δοκιμές και μακέτες, και συναφείς δαπάνες σχετιζόμενες με την ανάπτυξη και τον σχεδιασμό του πλοίου,
- στ) οι δαπάνες για τον προγραμματισμό της εφαρμογής του σχεδιασμού,
- ζ) οι δαπάνες για δοκιμές και ελέγχους του προϊόντος,
- η) Οριακό εργατικό και πάγιο κόστος για μια νέα κατηγορία πλοίων (καμπύλη εκμάθησης).

Για τους σκοπούς των σημείων α) έως ζ), εξαιρούνται δαπάνες για τον συνήθη μηχανικό σχεδιασμό που αντιστοιχεί σε προηγούμενη κατηγορία πλοίου.

Για τους σκοπούς του σημείου η) πρόσθετες δαπάνες παραγωγής που είναι απολύτως απαραίτητες για την επικύρωση της τεχνολογικής καινοτομίας μπορούν να θεωρηθούν επιλέξιμες στο μέτρο που περιορίζονται στο ελάχιστο αναγκαίο ποσό. Εξαιτίας των τεχνικών προκλήσεων που συνδέονται με την κατασκευή ενός πρωτοτύπου, το κόστος παραγωγής του πρώτου πλοίου κατά κανόνα υπερβαίνει το κόστος παραγωγής των επακόλουθων πλοίων της ίδιας σειράς. Ως πρόσθετες δαπάνες παραγωγής ορίζεται η διαφορά μεταξύ, αφενός, του εργατικού κόστους και των συναφών παγίων εξόδων για το πρώτο από μια νέα κατηγορία πλοίων και, αφετέρου, του κόστους παραγωγής των επακόλουθων πλοίων της ίδιας σειράς (αδελφά πλοία). Το εργατικό κόστος περιλαμβάνει τους μισθούς και τις δαπάνες κοινωνικής ασφάλισης.

Ως εκ τούτου, σε εξαιρετικές και δέοντως αιτιολογημένες περιπτώσεις, το πολύ 10 % των πρόσθετων δαπανών παραγωγής που συνδέονται με την κατασκευή μιας νέας κατηγορίας πλοίων μπορούν να θεωρηθούν ως επιλέξιμες δαπάνες, εφόσον απαιτούνται για την επικύρωση της τεχνικής καινοτομίας. Μια περίπτωση θεωρείται δέοντως αιτιολογημένη εφόσον οι πρόσθετες δαπάνες παραγωγής εκτιμάται ότι υπερβαίνουν το 3 % των δαπανών παραγωγής των επακόλουθων αδελφών πλοίων.

## 2. ΝΕΑ ΜΕΡΗ Η ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΠΛΟΙΟΥ

Για νέα μέρη και συστήματα πλοίων που είναι επιλέξιμα για ενισχύσεις καινοτομίας, επιλέξιμες είναι οι ακόλουθες δαπάνες στο μέτρο που συνδέονται αυστηρά με την καινοτομία:

- α) οι δαπάνες σχεδιασμού και ανάπτυξης,
- β) οι δαπάνες δοκιμής του καινοτόμου μέρους, μακέτες,
- γ) οι δαπάνες για υλικά και εξοπλισμό,
- δ) σε εξαιρετικές περιπτώσεις, οι δαπάνες κατασκευής και εγκατάστασης ενός νέου μέρους ή συστήματος που είναι απαραίτητες για την επικύρωση της καινοτομίας, στον βαθμό που περιορίζονται στο ελάχιστο απαιτούμενο ποσό.

## 3. ΝΕΕΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ

Για τις νέες διαδικασίες που είναι επιλέξιμες για ενισχύσεις καινοτομίας, επιλέξιμες είναι οι ακόλουθες δαπάνες στον βαθμό που συνδέονται αυστηρά με την καινοτόμο διαδικασία:

- α) οι δαπάνες σχεδιασμού και ανάπτυξης,
  - β) οι δαπάνες για υλικά και εξοπλισμό,
  - γ) οι δαπάνες δοκιμής της νέας διαδικασίας, κατά περίπτωση,
  - δ) οι δαπάνες για μελέτες σκοπιμότητας που πραγματοποιήθηκαν εντός του 12 μήνου που προηγήθηκε της υποβολής της αίτησης ενίσχυσης.
-