

III

(Andere handelingen)

EUROPESE ECONOMISCHE RUIMTE

BESLUIT VAN DE TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEIT VAN DE EVA

Nr. 31/12/COL

van 1 februari 2012

houdende de vijftiendste wijziging van de formele en materiële regels op het gebied van staatssteun door invoering van een nieuw hoofdstuk betreffende de toepassing vanaf 1 februari 2012 van herziene regels voor de beoordeling van staatssteun aan de scheepsbouw

DE TOEZICHTHOUDENDE AUTORITEIT VAN DE EVA (HIERNA "DE AUTORITEIT" GENOEMD),

Overwegende hetgeen volgt:

Overeenkomstig artikel 5, lid 2, onder b), van de Toezichtovereenkomst, maakt de Autoriteit mededelingen en richtsnoeren bekend over aangelegenheden waarop de EER-Overeenkomst betrekking heeft, indien die Overeenkomst of de Toezichtovereenkomst daarin uitdrukkelijk voorziet of indien de Autoriteit zulks nodig acht.

Op 7 december 2011 heeft de Europese Commissie een mededeling vastgesteld betreffende de toepassing - met ingang van 1 januari 2012 - van herziene regels voor staatssteun aan de scheepsbouw (PB C 364 van 14.2.2011, blz. 9).

Deze mededeling is ook voor de Europese Economische Ruimte relevant.

Een eenvormige toepassing van de EER-staatssteunregels in de hele Europese Economische Ruimte dient te worden verzekerd overeenkomstig de homogeniteitsdoelstelling die in artikel 1 van de EER-Overeenkomst is vastgesteld.

De Autoriteit dient ingevolge punt II onder de titel "ALGEMEEN" aan het einde van bijlage XV bij de EER-Overeenkomst, na overleg met de Commissie, besluiten vast te stellen die met de besluiten van de Commissie overeenstemmen.

De Autoriteit heeft in dat verband de Europese Commissie en de EVA-Statens geraadpleegd bij brieven van 19 december 2011,

HEEFT DE VOLGENDE BESCHIKKING GEGEVEN:

Artikel 1

De richtsnoeren staatssteun worden gewijzigd door vervanging van het hoofdstuk over de regels voor de beoordeling van staatssteun aan de scheepsbouw.

Het nieuwe hoofdstuk is in de bijlage bij deze beschikking opgenomen.

Artikel 2

Slechts de tekst in de Engelse taal is authentiek.

Gedaan te Brussel, 1 februari 2012.

Voor de Toezichthoudende Autoriteit van de EVA

Oda Helen SLETNES

Voorzitter

Sabine MONAUNI-TÖMÖRDY

Lid van het College

BIJLAGE

RICHTSNOEREN STAATSSTEUN AAN DE SCHEEPSBOUW ⁽¹⁾

1. Inleiding

1. Sedert het begin van de jaren zeventig gelden voor staatssteun aan de scheepsbouw een aantal specifieke regelingen, die geleidelijk aan de horizontale bepalingen inzake staatssteun zijn aangepast. In vergelijking met industriële sectoren die niet aan specifieke regels zijn onderworpen, bevatten de regelingen die op de scheepsbouwsector van toepassing zijn, zowel striktere als soepelere bepalingen. Deze richtsnoeren bevatten nieuwe regels voor de beoordeling van staatssteun aan de scheepsbouw, nu de bestaande richtsnoeren inzake staatssteun aan de scheepsbouw op 31 december 2011 zijn komen te vervallen ⁽²⁾.
2. Bepaalde aspecten onderscheiden de scheepsbouw van andere sectoren, zoals de korte productiereeksen, de grootte, waarde en complexiteit van de geproduceerde eenheden, en het feit dat prototypes doorgaans commercieel worden gebruikt.
3. Gelet op deze bijzondere kenmerken acht de Autoriteit het gepast specifieke bepalingen te blijven toepassen ten aanzien van innovatiesteun voor de scheepsbouwsector en ervoor te zorgen dat deze steun de voorwaarden waaronder het handelsverkeer plaatsvindt, niet zodanig verandert dat het gemeenschappelijk belang wordt geschaad.
4. Staatssteun voor innovatie moet ertoe leiden dat de begunstigde van de steun zijn gedrag wijzigt zodat hij zijn activiteiten op innovatiegebied uitbreidt, en er aldus innovatieprojecten of -activiteiten plaatsvinden die anders niet, of op beperktere schaal, zouden zijn uitgevoerd. Een stimulerend effect kan worden vastgesteld aan de hand van een onderzoek van een nulscenario, waarbij het niveau van de geplande activiteiten mét en zonder steun wordt vergeleken. Daarom zijn in deze richtsnoeren specifieke vereisten vastgelegd aan de hand waarvan de EVA-Staten kunnen garanderen dat er sprake is van een stimulerend effect.
5. In samenspraak met de sector zijn informele regels inzake innovatiesteun voor de scheepsbouw ontwikkeld, met name met betrekking tot de subsidiabele kosten en de bevestiging van het innoverende karakter van het project, welke door de Autoriteit in haar beschikkingspraktijk zijn toegepast. In het belang van de transparantie moeten die regels formeel in de regels inzake innovatiesteun worden opgenomen.
6. Wat regionale steun betreft, zal de Autoriteit de richtsnoeren betreffende regionale steunmaatregelen 2007-2013 ⁽³⁾ in 2013 herzien. De Autoriteit zal daarom de specifieke regels op het gebied van regionale steun thans niet aanpassen. De specifieke regels inzake regionale scheepsbouwsteun die in dit hoofdstuk te vinden zijn, zijn daarom dezelfde als die welke in het vroegere hoofdstuk betreffende staatssteun aan de scheepsbouw te vinden waren. De Autoriteit zal de situatie opnieuw beoordelen in de context van de herziening van de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen.
7. Wat exportkredieten betreft, wordt met deze richtsnoeren beoogd de toepasselijke internationale verplichtingen in acht te nemen.
8. Deze richtsnoeren bevatten dan ook specifieke bepalingen zowel met betrekking tot innovatiesteun en regionale steun aan de scheepsbouw als met betrekking tot exportkredieten. Daarnaast kan steun aan de scheepsbouwsector op grond van de EER-Overeenkomst en in het kader van de horizontale staatssteuninstrumenten ⁽⁴⁾ als verenigbaar met de interne markt worden beschouwd, tenzij in die instrumenten anders is bepaald.
9. Overeenkomstig artikel 123 van de EER-Overeenkomst kan elke EVA-Staat de maatregelen nemen die hij noodzakelijk acht voor de bescherming van de wezenlijke belangen van zijn veiligheid ten aanzien van de financiering met betrekking tot militaire schepen.
10. De Autoriteit is voornemens de in deze richtsnoeren vervatte beginselen tot en met 31 december 2013 toe te passen. De Autoriteit overweegt om na die datum de bepalingen betreffende innovatiesteun in de richtsnoeren inzake staatssteun voor onderzoek, ontwikkeling en innovatie ⁽⁵⁾ op te nemen en om regionale steun ten behoeve van scheepsbouw in de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen te integreren.

⁽¹⁾ Deze richtsnoeren stemmen overeen met de kaderregeling van de Commissie inzake staatssteun aan de scheepsbouw, PB C 364 van 14.12.2011, blz. 9.

⁽²⁾ PB C 221 van 14.9.2006, blz. 10 en EER-Supplement nr. 46 van 14.9.2006, blz. 1.

⁽³⁾ PB L 54 van 28.2.2008, blz. 1 en EER-Supplement nr. 11 van 28.2.2008, blz. 1.

⁽⁴⁾ Zo zijn in de richtsnoeren inzake staatssteun voor milieubescherming (PB L 144 van 10.6.2010, blz. 1) de voorwaarden vastgelegd waaronder steun aan scheepswerven voor milieuvriendelijker productieprocessen kan worden goedgekeurd. Daarnaast kan steun voor de aanschaf van nieuwe vervoermiddelen die verder gaan dan communautaire normen of die, indien er geen communautaire normen zijn, het niveau van milieubescherming doen stijgen, aan scheepseigenaren worden toegekend en aldus bijdragen aan schoner zeevervoer.

⁽⁵⁾ PB L 305 van 19.11.2009, blz. 1 en EER-Supplement nr. 60 van 19.11.2009, blz. 1.

2. Toepassingsgebied en definities

11. Uit hoofde van deze richtsnoeren kan de Autoriteit haar goedkeuring hechten aan steun aan scheepswerven of, in het geval van exportkredieten, aan steun aan scheepseigenaren die voor het bouwen, het repareren of het verbouwen van schepen wordt verleend, alsmede aan innovatiesteun voor de bouw van drijvende en bewegende offshore-constructies.
12. Voor de toepassing van deze richtsnoeren wordt verstaan onder:
 - a) "scheepsbouw": de bouw in de EER van zichzelf voortstuwende zeeschepen in de handelsvaart;
 - b) "scheepsreparatie": de reparatie of modernisering in de EER van zichzelf voortstuwende zeeschepen in de handelsvaart;
 - c) "scheepsverbouwing": de verbouwing in de EER van zichzelf voortstuwende zeeschepen in de handelsvaart van 1 000 bt ⁽¹⁾ of meer, voor zover de uitgevoerde werken een ingrijpende wijziging van het laadplan, de romp, het voortstuwingsmechanisme of de passagiersverblijven met zich brengen;
 - d) "zichzelf voortstuwende zeeschepen in de handelsvaart": schepen die door hun permanente voortstuwing en besturing alle kenmerken van autonome bestuurbaarheid op zee en op de binnenwateren bezitten en tot een van de onderstaande categorieën behoren:
 - i) zeeschepen van 100 bt of meer en binnenschepen van overeenkomstige grootte voor het vervoer van passagiers en/of goederen;
 - ii) zeeschepen van 100 bt of meer en binnenschepen van overeenkomstige grootte voor het verrichten van een speciale dienst (bijvoorbeeld baggerschepen en ijsbrekers);
 - iii) sleepboten van 365 kW of meer;
 - iv) niet-afgewerkte casco's van de in de punten i), ii) en iii) bedoelde schepen, die drijvend en mobiel zijn;
 - e) "drijvende en bewegende offshoreconstructies": constructies voor de exploratie, exploitatie of productie van olie, gas of hernieuwbare energiebronnen die de kenmerken van een zeeschip in de handelsvaart bezitten, doch zonder eigen voortstuwing, en die zijn bedoeld om meermaals te worden verplaatst terwijl zij in bedrijf zijn.

3. Specifieke maatregelen

3.1. Regionale steun

13. Regionale steun ten behoeve van scheepsbouw, scheepsreparatie of scheepsverbouwing kan met de interne markt verenigbaar worden geacht, wanneer deze met name aan de volgende voorwaarden voldoet:
 - a) de steun wordt toegekend ten behoeve van investeringen in de aanpassing of modernisering van bestaande werven en is niet gekoppeld aan een financiële herstructurering van de betrokken werf of werven, met als doel de productiviteit van bestaande installaties te verbeteren;
 - b) in de steungebieden ex artikel 61, lid 3, onder a), van de EER-Overeenkomst die met de door de Autoriteit voor elke EVA-Staat goedgekeurde regionale-steunkaart in overeenstemming zijn ⁽²⁾, bedraagt de steunintensiteit niet meer dan 22,5% brutosubsidie-equivalent;
 - c) in de steungebieden ex artikel 61, lid 3, onder c), van de EER-Overeenkomst die met de door de Autoriteit voor elke EVA-Staat goedgekeurde regionale-steunkaart in overeenstemming zijn, bedraagt de steunintensiteit niet meer dan 12,5% brutosubsidie-equivalent of niet meer dan het toepasselijke plafond voor regionale steun, indien dat lager is;
 - d) de steun is beperkt tot het steunen van in aanmerking komende uitgaven in de zin van de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen 2007-2013.

3.2. Innovatiesteun

3.2.1. Subsidiabele toepassingen

14. Innovatiesteun voor scheepsbouw-, scheepsreparatie- of scheepsverbouwingswerven kan tot een bruto-intensiteit van ten hoogste 20% verenigbaar worden geacht met de interne markt, mits de steun betrekking heeft op de industriële toepassing van innoverende producten en processen, dat wil zeggen producten en processen die in technologisch opzicht nieuw zijn of een wezenlijke verbetering inhouden ten opzichte van de huidige situatie in de scheepsbouwsector in de EER, en die een risico op technologische of industriële mislukking inhouden.

⁽¹⁾ Bt = Bruto ton.

⁽²⁾ Volgens punt 15 van de richtsnoeren inzake regionale steunmaatregelen 2007-2013 "komt in de EVA-Staten" momenteel "geen regio voor de afwijking van artikel 61, lid 3, onder a), in aanmerking".

15. Innoverende producten en processen in de zin van punt 14 houden verbeteringen op milieugebied in met betrekking tot kwaliteit en prestaties, zoals het optimaliseren van het brandstofverbruik, de uitstoot van motoren, afval en veiligheid.
16. Wanneer innovatie betere milieubescherming tot doel heeft en ertoe leidt dat minstens een jaar voordat EER-normen worden vastgesteld, aan die normen wordt voldaan of, indien er geen EER-normen zijn, het niveau van milieubescherming doet stijgen of het mogelijk maakt verder te gaan dan de EER-normen, kan de maximum steunintensiteit tot 30% bruto worden verhoogd. De begrippen "EER-normen" en "milieubescherming" hebben de betekenis die de Autoriteit daaraan in haar richtsnoeren staatssteun voor milieubescherming heeft gegeven ⁽¹⁾.
17. Voor zover zij voldoen aan de in punt 14 genoemde criteria, hebben innoverende producten betrekking op een nieuwe scheepsklasse, dat wil zeggen het eerste schip van een potentiële serie zeeschepen (prototype), of op innoverende onderdelen van een zeeschip die als afzonderlijk element van het schip kunnen worden onderscheiden.
18. Voor zover zij voldoen aan de in punt 14 genoemde criteria, zullen innoverende processen betrekking hebben op de ontwikkeling en toepassing van nieuwe processen op het gebied van productie, management, logistiek en techniek.
19. Innovatiesteun kan alleen als verenigbaar met de interne markt worden beschouwd wanneer deze voor de eerste industriële toepassing van producten en processen wordt verleend.

3.2.2. Subsidiabele kosten

20. Innovatiesteun voor producten en processen moet worden beperkt tot het ondersteunen van uitgaven voor investeringen, ontwerp, engineering- en testactiviteiten die rechtstreeks en uitsluitend verband houden met het innoverende deel van het project en die na de datum van aanvraag van innovatiesteun zijn gedaan. ⁽²⁾
21. De subsidiabele kosten omvatten de kosten van de werf alsook de kosten voor de levering van goederen en diensten van derden (bijvoorbeeld systeemleveranciers, turnkey-leveranciers, toeleveranciers), in zoverre die goederen en diensten strikt verband houden met de innovatie. De subsidiabele kosten worden in de bijlage nader beschreven.
22. De desbetreffende door de EVA-Staat met het oog op het aanvragen van innovatiesteun aangewezen nationale instantie onderzoekt de subsidiabele kosten op basis van de door de aanvrager verstrekte en onderbouwde ramingen. Indien in de aanvraag de kosten voor de aankoop van goederen en diensten bij leveranciers zijn begrepen, mag de leverancier ten aanzien van die goederen of diensten geen staatssteun voor dezelfde doeleinden hebben ontvangen.

3.2.3. Bevestiging van het innoverende karakter van het project

23. Om ervoor te zorgen dat innovatiesteun uit hoofde van deze richtsnoeren als verenigbaar met de werking van de EER-Overeenkomst kan worden beschouwd, worden aanvragen van innovatiesteun bij de desbetreffende nationale instantie ingediend voordat de aanvrager een bindende overeenkomst aangaat ter uitvoering van het specifieke project waarvoor de steun wordt gevraagd. De aanvraag bevat een beschrijving van de innovatie, zowel in kwalitatieve als in kwantitatieve zin.
24. De desbetreffende nationale instantie verzoekt een onafhankelijke en technisch bevoegde deskundige te bevestigen dat de steun wordt aangevraagd voor een project dat betrekking heeft op een product of proces dat in technologisch opzicht nieuw is of een wezenlijke verbetering inhoudt ten opzichte van de huidige situatie in de scheepsbouwsector in de EER (kwalitatieve beoordeling). De steun kan alleen met de werking van de EER-Overeenkomst verenigbaar worden geacht indien de onafhankelijke en technisch bevoegde deskundige de desbetreffende nationale instantie bevestigt dat de subsidiabele kosten van het project zo zijn berekend dat zij uitsluitend op de innoverende delen van het betreffende project betrekking hebben (kwantitatieve analyse).

3.2.4. Stimulerend effect

25. Innovatiesteun in de zin van deze richtsnoeren moet een stimulerend effect hebben, dat wil zeggen dat de steun ertoe moet leiden dat de begunstigde zijn gedragingen zodanig verandert dat hij zijn innovatieactiviteiten uitbreidt. Door de steun moeten de innovatieactiviteiten worden uitgebreid qua omvang, reikwijdte, uitgaven of uitvoeringssnelheid.
26. Overeenkomstig punt 25 is de Autoriteit van oordeel dat steun voor de begunstigde geen stimulerend effect heeft wanneer deze al vóór de indiening van de steunaanvraag bij de nationale instantie met het project ⁽³⁾ een aanvang heeft gemaakt.
27. Om te kunnen nagaan of de steun de begunstigde ertoe zou aanzetten zijn gedragingen zodanig te veranderen dat hij zijn innovatieactiviteiten uitbreidt, verstrekken de EVA-Staten een voorafgaande evaluatie van de uitgebreide innovatieactiviteiten, op basis van een analyse waarbij een situatie waarin géén steun wordt

⁽¹⁾ In de richtsnoeren milieusteun die in juli 2008 zijn goedgekeurd, is sprake van "communautaire normen".

⁽²⁾ Behalve kosten voor haalbaarheidsstudies die binnen 12 maanden vóór de aanvraag van steun voor een innovatief proces zijn uitgevoerd.

⁽³⁾ Dit sluit niet uit dat de potentiële begunstigde mogelijk reeds haalbaarheidsstudies heeft uitgevoerd die niet door de steunaanvraag zijn gedekt.

verleend, wordt vergeleken met een situatie waarin wél steun wordt verleend. De criteria die daarbij kunnen worden gehanteerd, zijn onder meer de uitbreiding van de innovatieactiviteiten qua omvang, reikwijdte, uitgaven of uitvoeringssnelheid, in combinatie met andere, door de EVA-Staat in zijn aanmelding overeenkomstig artikel 1, lid 3, in deel I van Protocol nr. 3 bij de Toezichtsovereenkomst meegedeelde relevante kwantitatieve en/of kwalitatieve factoren.

28. Wanneer op ten minste één van deze punten een significant effect kan worden aangetoond, zal de Autoriteit, rekening houdende met de normale gedragingen van een onderneming in de betrokken sector, in de regel besluiten dat de steun een stimulerend effect heeft.
29. Wanneer de Autoriteit een steunregeling beoordeelt, worden de voorwaarden inzake het stimulerende effect geacht te zijn vervuld indien de EVA-Staat zelf heeft toegezegd om individuele steun in het kader van een goedgekeurde steunregeling pas te zullen verlenen nadat hij zich ervan heeft vergewist dat er sprake is van een stimulerend effect, en om jaarlijks verslagen in te dienen over de tenuitvoerlegging van de goedgekeurde steunregeling.
30. De goedkeuring van de steunaanvraag moet afhankelijk zijn van de voorwaarde dat de begunstigde een bindend overeenkomst sluit waarin wordt bepaald dat hij het specifieke scheepsbouw-, scheepsreparatie- of scheepsverbouwingsproject of -proces zal uitvoeren waarvoor de innovatiesteun wordt aangevraagd. Betalingen kunnen pas worden verricht nadat de desbetreffende overeenkomst is ondertekend. Indien de overeenkomst wordt beëindigd of het project wordt stopgezet, moet alle uitgekeerde steun worden terugbetaald, waarbij rente verschuldigd is vanaf de datum waarop de steun is uitbetaald. Evenzo moet, wanneer het project niet wordt voltooid, de steun die niet voor de subsidiabele innovatie-uitgaven is gebruikt, met rente worden terugbetaald. De rentevoet moet minstens gelijk zijn aan de door de Autoriteit vastgestelde referentietarieven.

3.3. Exportkredieten

31. Steun aan de scheepsbouw in de vorm van door de overheid gesteunde kredietfaciliteiten die aan nationale en buitenlandse reders of aan derden worden toegekend ten behoeve van het bouwen of verbouwen van schepen, kan met de interne markt verenigbaar worden geacht, indien deze in overeenstemming is met de bepalingen van de OESO-regeling van 1998 inzake richtsnoeren voor door de overheid gesteunde exportkredieten en met de OESO-sectorovereenkomst inzake exportkredieten voor schepen, dan wel met latere bepalingen van een soortgelijke regeling of bepalingen die in de plaats treden van de OESO-regeling.

4. Monitoring en rapportage

32. Krachtens Besluit nr. 195/04/COL van de Autoriteit betreffende de uitvoeringsbepalingen als bedoeld in artikel 27 van deel II van Protocol 3 bij de overeenkomst tussen de EVA-Statens betreffende de oprichting van een Toezichthoudende Autoriteit en een Hof van Justitie ⁽¹⁾ verstrekken de EVA-Statens de Autoriteit jaarlijks verslagen over alle bestaande steunregelingen overeenkomstig de regels die zijn uiteengezet in deel II van Protocol nr. 3 bij de Toezichtsovereenkomst en de uitvoeringsbepalingen daarvan. Bij de vaststelling van een beschikking uit hoofde van deze richtsnoeren kan de Autoriteit de EVA-Statens voor alle innovatiesteun die in het kader van een goedgekeurde regeling aan grote ondernemingen wordt verleend, verzoeken toe te lichten hoe bij de aan grote ondernemingen verleende steun de voorwaarde inzake het stimulerende effect van de steun in acht is genomen, met name aan de hand van de in punt 3.2.4 genoemde criteria.

5. Cumulering

33. De in deze richtsnoeren vastgestelde steunplafonds gelden ongeacht of de steun volledig of gedeeltelijk uit staatsmiddelen wordt bekostigd. Krachtens deze richtsnoeren goedgekeurde steunmaatregelen mogen niet worden gecumuleerd met andere steunmaatregelen in de zin van artikel 61, lid 1, van de EER-Overeenkomst, indien deze cumulering tot gevolg heeft dat de steunintensiteit het in deze richtsnoeren vastgestelde niveau overschrijdt.
34. Wanneer de steun verschillende doelstellingen betreft en betrekking heeft op dezelfde in aanmerking komende kosten, geldt het gunstigste steunplafond.

6. Toepassing van deze richtsnoeren

35. De Autoriteit past de in deze richtsnoeren vervatte beginselen toe tot en met 31 december 2013. De Autoriteit past die beginselen toe op alle aangemelde steunmaatregelen ten aanzien waarvan zij na 1 februari 2012 een besluit moet nemen, ook indien de projecten vóór die datum zijn aangemeld.
36. Overeenkomstig de mededeling van de Autoriteit betreffende de vaststelling van regels voor de beoordeling van onrechtmatig verleende staatssteun past de Autoriteit de in deze richtsnoeren vervatte beginselen toe op niet-aangemelde steun die na 31 december 2011 is toegekend.

⁽¹⁾ PB L 340 van 22.12.2010, blz. 1 en EER-Supplement nr. 72 van 22.12.2010, blz. 1.

*Bijlage***Subsidiabele kosten bij innovatiesteun voor de scheepsbouw**

1. Nieuwe scheepsklasse

Voor de bouw van een nieuwe scheepsklasse die voor innovatiesteun in aanmerking komt, zijn de volgende kosten subsidiabel:

- a) de kosten voor de conceptontwikkeling;
- b) de kosten voor het conceptontwerp;
- c) de kosten voor het functionele ontwerp;
- d) de kosten voor het detailontwerp;
- e) de kosten voor studies, testen, proefmodellen en soortgelijke kosten voor de ontwikkeling en het ontwerp van het schip;
- f) de kosten voor de planning van de implementatie van het ontwerp;
- g) de kosten voor het testen en proefdraaien van het product;
- h) bijkomende arbeidskosten en overheadkosten voor een nieuwe scheepsklasse (leercurve).

Voor de toepassing van de punten a) tot en met g) zijn kosten voor het standaard technisch ontwerp overeenkomend met een eerdere scheepsklasse uitgesloten.

Voor de toepassing van punt h) kunnen extra productiekosten die strikt noodzakelijk zijn om de technologische innovatie te valideren, in aanmerking komen, voor zover zij beperkt zijn tot het strikt noodzakelijke minimum. Ten gevolge van de technische problemen waarmee het bouwen van een prototype gepaard gaat, liggen de productiekosten van het eerste schip gewoonlijk hoger dan de productiekosten van de daaropvolgende zusterschepen. Onder "extra productiekosten" wordt verstaan het verschil tussen de arbeidskosten en de daarmee verbonden overheadkosten voor het eerste schip van een nieuwe scheepsklasse en de productiekosten van de daaropvolgende schepen van dezelfde serie (zusterschepen). De arbeidskosten omvatten de lonen en de sociale kosten.

In uitzonderlijke, naar behoren gemotiveerde gevallen kan ten hoogste 10% van de productiekosten die verband houden met de bouw van een nieuwe scheepsklasse, als subsidiabele kosten worden beschouwd: indien die kosten noodzakelijk zijn om de technische innovatie te valideren. Een zaak wordt geacht naar behoren te zijn gemotiveerd wanneer wordt geraamd dat de extra productiekosten meer dan 3% van de productiekosten van de daaropvolgende zusterschepen zullen bedragen.

2. Nieuwe onderdelen of systemen van een schip

Voor nieuwe onderdelen of systemen waarvoor innovatiesteun kan worden verleend, komen de volgende kosten in aanmerking in zoverre zij strikt beperkt blijven tot de innovatie:

- a) de kosten voor het ontwerp en de ontwikkeling;
- b) de kosten voor het testen van het innoverende onderdeel en proefmodellen;
- c) de kosten voor materialen en uitrusting;
- d) in uitzonderlijke gevallen, de kosten voor de bouw en de installatie van een nieuw onderdeel of systeem dat noodzakelijk is om de innovatie te valideren, voor zover deze kosten beperkt zijn tot het strikt noodzakelijke minimum.

3. Nieuwe processen

Voor nieuwe processen waarvoor innovatiesteun kan worden verleend, komen de volgende kosten in aanmerking in zoverre zij strikt verband houden met het innoverende proces:

- a) de kosten voor het ontwerp en de ontwikkeling;
 - b) de kosten voor materialen en uitrusting;
 - c) indien van toepassing, de kosten voor het testen van het nieuwe proces;
 - d) de kosten voor haalbaarheidsonderzoeken die binnen 12 maanden vóór de steunaanvraag zijn uitgevoerd.
-