

## III

(Outros atos)

## ESPAÇO ECONÓMICO EUROPEU

## DECISÃO DO ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA

N.º 31/12/COL

de 1 de fevereiro de 2012

**Que altera, pela 85.<sup>a</sup> vez as regras processuais e materiais no domínio dos auxílios estatais através da introdução de um novo capítulo sobre a aplicação, a partir de 1 de fevereiro de 2012, das normas revistas para a apreciação dos auxílios estatais à construção naval**

O ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO DA EFTA (A SEGUIR DESIGNADO «ÓRGÃO DE FISCALIZAÇÃO»),

Considerando o seguinte:

Nos termos do artigo 5.º, n.º 2, alínea b), do Acordo que cria um Órgão de Fiscalização e um Tribunal, o Órgão de Fiscalização elaborará notas informativas ou linhas diretrizes nas matérias abrangidas pelo Acordo EEE, se esse Acordo ou o Acordo que cria um Órgão de Fiscalização e um Tribunal o previrem expressamente ou se o Órgão de Fiscalização o entender necessário,

Em 7 de Dezembro de 2011, a Comissão Europeia adotou uma comunicação sobre a aplicação, a partir de 1 de janeiro de 2012, das normas revistas para a apreciação dos auxílios estatais à construção naval (JO C 364, 14.12.2011, p. 9),

A referida comunicação é igualmente relevante para efeitos do Espaço Económico Europeu,

É necessário garantir uma aplicação uniforme das normas do EEE relativas aos auxílios estatais em todo o Espaço Económico Europeu em consonância com o carácter homogéneo que este deve apresentar nos termos do artigo 1.º do Acordo EEE,

De acordo com o ponto II da secção «QUESTÕES GERAIS» da página 11 do Anexo XV do Acordo EEE, o Órgão de Fiscalização, após consulta da Comissão, adotará atos correspondentes aos adotados pela Comissão Europeia,

O Órgão de Fiscalização consultou a Comissão Europeia e os Estados da EFTA por cartas de 19 de Dezembro de 2011 sobre a matéria,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

As orientações relativas aos auxílios estatais são alteradas mediante a substituição do capítulo sobre as regras para a apreciação dos auxílios estatais à construção naval.

O novo capítulo figura em anexo à presente decisão.

*Artigo 2.º*

Apenas faz fé o texto em língua inglesa.

Feito em Bruxelas, em 1 de fevereiro de 2012.

*Pelo Órgão de Fiscalização da EFTA*

Oda Helen SLETNES  
*Presidente*

Sabine MONAUNI-TÖMÖRDY  
*Membro do Colégio*

## ANEXO

ORIENTAÇÕES EM MATÉRIA DE AUXÍLIOS ESTATAIS À CONSTRUÇÃO NAVAL <sup>(1)</sup>

## 1. Introdução

- (1) Os auxílios estatais à construção naval têm sido objeto de uma série de regimes de auxílios estatais específicos, que têm vindo a ser gradualmente alinhados pelas disposições horizontais relativas aos auxílios estatais. Em comparação com os setores industriais não regidos por regras especiais, os regimes aplicáveis ao setor da construção naval incluíam algumas disposições mais rigorosas e outras mais flexíveis. Estas orientações preveem novas regras para a apreciação dos auxílios estatais à construção naval, na sequência do termo de vigência das atuais orientações relativas aos auxílios estatais à construção naval em 31 de dezembro de 2011 <sup>(2)</sup>.
- (2) Certas características conferem à construção naval um caráter específico que o distingue de outros setores, nomeadamente a extensão limitada das séries de produção, a dimensão, o valor e a complexidade das unidades produzidas e o facto de os protótipos serem geralmente utilizados comercialmente.
- (3) Tendo em conta estas características especiais, o Órgão de Fiscalização considera adequado continuar a aplicar disposições específicas relativamente aos auxílios à inovação no setor da construção naval, garantindo ao mesmo tempo que tais auxílios não afetam negativamente as condições das trocas comerciais e a concorrência numa medida contrária ao interesse comum.
- (4) Os auxílios estatais a favor da inovação devem conduzir a uma mudança de comportamento por parte do beneficiário do auxílio, de molde a que este aumente o nível das suas atividades de inovação e realize projetos ou atividades de inovação que, de outro modo, não teriam lugar ou teriam uma menor dimensão. Os efeitos de incentivo são verificados através de análises contrafactuais, comparando os níveis de atividade previstos com e sem auxílios. Por conseguinte, estas Orientações identificam condições específicas que permitirão aos Estados da EFTA assegurar a inclusão de um efeito de incentivo.
- (5) O Órgão de Fiscalização tem vindo a desenvolver, juntamente com o setor, e tem aplicado no âmbito da sua prática decisória um conjunto informal de regras relativas aos auxílios à inovação no setor da construção naval respeitantes, nomeadamente, aos custos elegíveis e à certificação do caráter inovador do projeto. Por motivos de transparência, tais regras devem ser integradas formalmente nas regras em matéria de auxílios à inovação.
- (6) No que se refere aos auxílios regionais, o Órgão de Fiscalização irá rever, em 2013, as Orientações horizontais relativas aos auxílios estatais com finalidade regional para o período 2007-2013 <sup>(3)</sup>. Por conseguinte, o Órgão de Fiscalização não introduzirá de momento alterações nas regras específicas em matéria de auxílios estatais com finalidade regional no setor da construção naval. As regras específicas em matéria de auxílios estatais com finalidade regional à construção naval, constantes do presente capítulo, são por conseguinte as mesmas que constavam do anterior capítulo dos auxílios estatais à construção naval. O Órgão de Fiscalização irá reapreciar a situação no contexto da revisão das Orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional.
- (7) Relativamente aos créditos à exportação, o objetivo das presentes Orientações consiste em respeitar as obrigações internacionais aplicáveis.
- (8) As presentes Orientações incluem assim disposições específicas em relação aos auxílios à inovação e aos auxílios com finalidade regional a favor do setor da construção naval, bem como disposições em matéria de créditos à exportação. Além disso, considera-se que os auxílios ao setor da construção naval são compatíveis com o mercado interno nos termos do Acordo EEE e ao abrigo de instrumentos horizontais em matéria de auxílios estatais <sup>(4)</sup>, salvo disposição em contrário nos referidos instrumentos.
- (9) Em conformidade com o artigo 123.º do Acordo EEE, qualquer Estado da EFTA pode tomar as medidas que considere necessárias à proteção dos interesses essenciais da sua segurança, no que respeita aos financiamentos de navios de guerra.
- (10) O Órgão de Fiscalização tenciona aplicar os princípios estabelecidos nas presentes Orientações até 31 de dezembro de 2013. Após essa data, o Órgão de Fiscalização prevê incluir as disposições em matéria de inovação nas Orientações relativas aos auxílios estatais à investigação e desenvolvimento e inovação <sup>(5)</sup> e integrar os auxílios com finalidade regional ao setor da construção naval nas Orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional.

<sup>(1)</sup> Estas orientações correspondem ao Enquadramento dos auxílios à construção naval da Comissão, JO C 364 de 14.12.2011, p. 9

<sup>(2)</sup> JO L 221 de 14.9.2006, p. 10, e Suplemento EEE n.º 46 de 14.9.2006, p. 1.

<sup>(3)</sup> JO L 54 de 28.2.2008, p. 1 e Suplemento EEE n.º 11 de 28.2.2008, p. 1.

<sup>(4)</sup> Por exemplo, o Enquadramento dos auxílios estatais a favor do ambiente (JO C 144 de 10.6.2010, p. 1) fixa as condições em que podem ser autorizados auxílios aos estaleiros navais a favor de uma produção mais respeitadora do ambiente. Além disso, podem ser concedidos a armadores auxílios à aquisição de novos veículos de transporte que excedem as normas da UE ou que aumentam o nível de proteção ambiental na ausência de normas da UE, contribuindo assim globalmente para um transporte marítimo mais ecológico.

<sup>(5)</sup> JO L 305 de 19.11.2009, p. 1, e Suplemento EEE n.º 60 de 19.11.2009, p. 1.

## 2. Âmbito de aplicação e definições

- (11) Ao abrigo das presentes Orientações, o Órgão de Fiscalização pode autorizar auxílios a estaleiros navais, no caso de créditos à exportação, auxílios a armadores concedidos para a construção, reparação ou transformação navais, auxílios à inovação concedidos para a construção de estruturas offshore flutuantes e móveis.
- (12) Para efeitos das presentes orientações, são aplicáveis as definições que se seguem. Entende-se por:
- (a) «Construção naval», a construção no EEE de navios comerciais autopropulsionados;
  - (b) «Reparação naval», a reparação ou a renovação, efetuada no EEE, de navios comerciais autopropulsionados;
  - (c) «Transformação naval», a transformação, efetuada na União, de navios comerciais autopropulsionados, com um mínimo de 1 000 toneladas de AB <sup>(1)</sup>, desde que os trabalhos executados impliquem uma modificação radical do plano de carga, do casco, do sistema de propulsão ou das infraestruturas de acolhimento dos passageiros;
  - (d) "Navio comercial autopropulsionado", um navio que, graças ao seu sistema permanente de propulsão e comando, possui todas as características de autonavegabilidade no alto mar ou em vias de navegação interiores e pertence a uma das categorias seguintes:
    - (i) navios de mar com, pelo menos, 100 toneladas de AB e navios de navegação interior de dimensão equivalente, utilizados para o transporte de passageiros e/ou mercadorias,
    - (ii) navios de mar e de navegação interior com, pelo menos, 100 toneladas de AB, utilizados para assegurar um serviço especializado (por exemplo, dragas e quebra-gelos),
    - (iii) rebocadores de potência não inferior a 365 kW,
    - (iv) cascos em fase de acabamento das embarcações referidas nas subalíneas i) a iii), flutuantes e móveis;
  - (e) "Estruturas offshore flutuantes e móveis", estruturas utilizadas para a pesquisa, exploração ou produção de petróleo, gás ou energias renováveis, com características de um navio comercial, com exceção do facto de não serem autopropulsionadas e de serem concebidas para serem deslocadas várias vezes durante a sua vida útil.

## 3. Medidas específicas

### 3.1. Auxílios com finalidade regional

- (13) Os auxílios regionais à construção, reparação ou transformação navais só podem ser considerados compatíveis com o mercado interno se satisfizerem, em especial, as seguintes condições:
- (a) Os auxílios devem ser concedidos para investir no melhoramento ou modernização dos estaleiros existentes, que não estejam ligados a uma reestruturação financeira do(s) estaleiro(s) em causa, com o objetivo de melhorar a produtividade das instalações existentes;
  - (b) Nas regiões referidas no artigo 61.º, n.º 3, alínea a), do Acordo EEE e que se enquadram no mapa aprovado pelo Órgão de Fiscalização para cada Estado da EFTA para efeitos de concessão de auxílios com finalidade regional <sup>(2)</sup>, a intensidade do auxílio não deve exceder 22,5 % de equivalente-subvenção bruto;
  - (c) Nas regiões referidas no artigo 61.º, n.º 3, alínea c), do Acordo EEE e que se enquadram no mapa aprovado pelo Órgão de Fiscalização para cada Estado da EFTA para efeitos de concessão de auxílios com finalidade regional, a intensidade do auxílio não deve exceder 12,5 % de equivalente-subvenção bruto ou o limite máximo do auxílio regional aplicável, consoante o valor que for mais baixo;
  - (d) Os auxílios devem limitar-se a cobrir despesas elegíveis, tal como definidas nas Orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional para o período 2007-2013.

### 3.2. Auxílios à inovação

#### 3.2.1. Candidaturas elegíveis

- (14) Os auxílios à inovação concedidos a favor da construção, reparação e transformação navais podem ser considerados compatíveis com o mercado interno até uma intensidade máxima bruta de auxílio de 20 %, desde que estejam relacionados com a aplicação industrial de produtos e processos inovadores, isto é, produtos e processos tecnologicamente novos ou substancialmente melhorados comparativamente à situação existente neste setor no EEE e que impliquem um risco de insucesso tecnológico ou industrial.

<sup>(1)</sup> AB — arqueação bruta.

<sup>(2)</sup> Referência ao ponto 15 das Orientações relativas aos auxílios estatais com finalidade regional 2007-2013, segundo o qual, atualmente, «não existe nos Estados da EFTA nenhuma região que possa beneficiar da derrogação prevista no n.º 3, alínea a), do artigo 61.º».

- (15) Os produtos e processos inovadores, na aceção do ponto 14, incluem melhorias no domínio ambiental relacionadas com a qualidade e o desempenho, tais como a otimização do consumo de combustível, as emissões dos motores, a gestão dos resíduos e a segurança.
- (16) Quando a inovação tiver por objetivo reforçar a proteção do ambiente e permitir o cumprimento de normas do EEE adotadas, pelo menos, um ano antes de tais normas entrarem em vigor, ou melhorar o nível de proteção do ambiente na ausência de normas do EEE, ou tornar possível ultrapassar tais normas, a intensidade máxima de auxílio pode ser aumentada para 30 % brutos. As expressões «normas do EEE» e «proteção do ambiente» devem ser entendidas na aceção que lhes é dada no Enquadramento do Órgão de Fiscalização dos auxílios estatais a favor do ambiente <sup>(1)</sup>.
- (17) Desde que preencham os critérios referidos no ponto 14, os produtos inovadores dizem respeito ou a uma nova classe de navios, conforme definida pelo primeiro navio (protótipo) de uma série potencial de navios idênticos, ou a partes inovadoras de um navio, que podem ser isoladas do navio como um elemento separado.
- (18) Desde que preencham os critérios previstos no ponto 14, os processos inovadores dizem respeito ao desenvolvimento e aplicação de novos processos nas áreas da produção, gestão, logística ou engenharia.
- (19) Os auxílios à inovação só serão considerados compatíveis com o mercado interno se forem concedidos relativamente à primeira aplicação industrial dos produtos e processos inovadores.

### 3.2.2. Custos elegíveis

- (20) Os auxílios à inovação relativos a produtos e processos devem limitar-se a cobrir os custos respeitantes a investimentos, à conceção e a atividades de engenharia e de ensaio direta e exclusivamente relacionados com a parte inovadora do projeto e incorridos após a data do pedido de auxílio à inovação <sup>(2)</sup>.
- (21) Os custos elegíveis incluem os custos do estaleiro naval, assim como os custos decorrentes dos contratos de aquisição de bens e serviços fornecidos por terceiros (por exemplo, fornecedores de sistemas, fornecedores de instalações "chaves na mão" e empresas de subcontratação), na medida em que esses bens e serviços estejam estritamente relacionados com a inovação. Os custos elegíveis são definidos com mais pormenor no apêndice.
- (22) A autoridade nacional competente, designada pelo Estado da EFTA para efeitos da aplicação dos auxílios à inovação, deve analisar os custos elegíveis com base nas estimativas fornecidas e demonstradas pelo requerente. Quando o pedido incluir os custos decorrentes dos contratos de aquisição de bens e serviços junto de fornecedores, tais custos não devem ter sido objeto de auxílios estatais concedidos aos fornecedores com os mesmos objetivos.

### 3.2.3. Confirmação do carácter inovador do projeto

- (23) Para que um auxílio à inovação seja considerado compatível com funcionamento do Acordo EEE ao abrigo do presente enquadramento, deve ser apresentado à autoridade nacional competente um pedido de auxílios à inovação antes de o requerente concluir um acordo vinculativo no sentido de executar o projecto específico para o qual é solicitado o auxílio à inovação. O pedido deve incluir uma descrição da inovação, tanto em termos qualitativos como quantitativos.
- (24) A autoridade nacional competente deve solicitar a um perito independente e tecnicamente competente, que confirme que o auxílio é solicitado para um projeto que diz respeito a um produto ou processo tecnologicamente novo ou substancialmente melhorado comparativamente à situação existente no setor da construção naval no EEE (apreciação qualitativa). O auxílio só será considerado compatível com o mercado interno se o perito independente e tecnicamente competente confirmar à autoridade nacional competente que os custos elegíveis do projeto foram calculados de modo a cobrir exclusivamente as partes inovadoras do projeto em questão (apreciação quantitativa).

### 3.2.4. Efeito de incentivo

- (25) Os auxílios à inovação na aceção das presentes Orientações devem ter um efeito de incentivo, ou seja, devem desencadear no beneficiário uma alteração do seu comportamento que o leve a intensificar as suas atividades de inovação. Na sequência do auxílio, as atividades de inovação devem aumentar em termos de dimensão, âmbito, orçamento ou ritmo.
- (26) Em conformidade com o ponto 25, o Órgão de Fiscalização considera que o auxílio é desprovido de efeito de incentivo para o beneficiário sempre que o projeto <sup>(3)</sup> tenha sido iniciado antes de o beneficiário apresentar um pedido de auxílio às autoridades nacionais.
- (27) A fim de verificar se os auxílios levam os beneficiários a alterar o seu comportamento e a aumentar o nível das suas atividades de inovação, os Estados da EFTA devem fornecer uma avaliação *ex-ante* do aumento das atividades de inovação com base numa análise comparativa entre a situação com e sem a concessão

<sup>(1)</sup> O enquadramento dos auxílios a favor do ambiente, adotado em Julho de 2008 refere-se à expressão «normas comunitárias».

<sup>(2)</sup> Com exceção dos custos respeitantes a estudos de viabilidade realizados nos 12 meses anteriores ao pedido de auxílio a favor de um processo inovador.

<sup>(3)</sup> Tal não exclui que o potencial beneficiário já tenha feito estudos de viabilidade não abrangidos pelo pedido de auxílio estatal.

do auxílio. Entre os critérios a utilizar podem incluir-se o aumento das atividades de inovação em termos de dimensão, âmbito, orçamento ou ritmo, juntamente com outros fatores quantitativos e/ou qualitativos relevantes apresentados pelo Estado da EFTA na sua notificação prevista no artigo 1.º, n.º 3, do Protocolo 3 do Acordo relativo à criação de um Órgão de Fiscalização e de um Tribunal.

- (28) Se puder ser demonstrado um efeito significativo sobre pelo menos um desses elementos, o Órgão de Fiscalização, tendo em conta o comportamento normal de uma empresa do setor em causa, concluirá em geral que o projeto de auxílio tem um efeito de incentivo.
- (29) Ao apreciar um regime de auxílios, considera-se que as condições para estabelecer a existência do efeito de incentivo estão preenchidas se o Estado da EFTA se comprometer a conceder auxílios individuais a título do referido regime só depois de ter verificado a existência de um efeito de incentivo e de apresentar relatórios anuais sobre a aplicação do regime de auxílios autorizado.
- (30) A aprovação do pedido de auxílio fica sujeita à condição de o beneficiário celebrar um contrato vinculativo para executar o projeto ou processo específico de construção, reparação ou transformação navais para o qual é solicitado o auxílio à inovação. Os pagamentos só podem ser efetuados após a assinatura do contrato relevante. Se o contrato for anulado ou o projeto abandonado, todos os auxílios pagos devem ser reembolsados, acrescidos de juros a partir da data em que o auxílio foi pago. De igual modo, se o projeto não for concluído, os auxílios que não tenham sido utilizados para cobrir as despesas elegíveis relacionadas com a inovação devem ser reembolsados com juros. A taxa de juro deve ser, pelo menos, igual às taxas de referência adotadas pelo Órgão de Fiscalização.

### 3.3. *Créditos à exportação*

- (31) Os auxílios à construção naval sob a forma de linhas de crédito que beneficiam de apoio público, concedidos a armadores nacionais e estrangeiros ou terceiros para a construção ou transformação de navios, podem ser considerados compatíveis com o mercado interno se respeitarem as condições estabelecidas para o efeito no Convénio de 1998 relativo às linhas diretrizes no domínio dos créditos à exportação que beneficiam de apoio oficial, celebrado no âmbito da OCDE e no seu Acordo setorial sobre créditos à exportação de navios, bem como em quaisquer disposições que alterem ou modifiquem esse Convénio ou Acordo.

## 4. **Acompanhamento e apresentação de relatórios**

- (32) A decisão do Órgão de Fiscalização n.º 195/04/COL, alterada, relativa às disposições de execução referidas no artigo 27.º da Parte II do Protocolo n.º 3 do Acordo entre os Estados da EFTA relativo à criação de um Órgão de Fiscalização e de um Tribunal de Justiça <sup>(1)</sup>, estabelece que os Estados da EFTA devem apresentar ao Órgão de Fiscalização relatórios anuais sobre todos os regimes de auxílio existentes, em conformidade com as regras estabelecidas na parte II do Protocolo n.º 3 do Acordo relativo à criação de um Órgão de Fiscalização e de um Tribunal e nas suas disposições de execução. No âmbito da adoção de uma decisão relativa a auxílios à inovação concedidos ao abrigo de um regime autorizado a favor de grandes empresas, nos termos das presentes orientações, o Órgão de Fiscalização pode solicitar aos Estados da EFTA que indiquem de que forma a condição respeitante ao efeito de incentivo foi respeitada no que respeita a auxílios a grandes empresas, utilizando nomeadamente os critérios mencionados no ponto 3.2.4.

## 5. **Cumulação**

- (33) São aplicáveis os limites máximos de auxílio estabelecidos nas presentes orientações, independentemente de o auxílio em causa ser inteira ou parcialmente financiado através de recursos estatais. Os auxílios autorizados ao abrigo das presentes Orientações não podem ser cumulados com outras formas de auxílios estatais na aceção do artigo 61.º, n.º 1, do Acordo EEE, se tal cumulação der origem a uma intensidade de auxílio superior à prevista nas presentes Orientações.
- (34) No caso de auxílios com finalidades diferentes e respeitantes aos mesmos custos elegíveis, é aplicável o limite máximo de auxílio mais favorável.

## 6. **Aplicação das presentes orientações**

- (35) O Órgão de Fiscalização aplicará os princípios estabelecidos nas presentes Orientações até 31 de dezembro de 2013. O Órgão de Fiscalização aplicará esses princípios a todas as medidas de auxílio estatal notificadas relativamente às quais deva tomar uma decisão após 1 de fevereiro de 2012, mesmo se os projetos tiverem sido notificados antes dessa data.
- (36) Nos termos da comunicação do Órgão de Fiscalização relativa à determinação das regras aplicáveis à apreciação dos auxílios estatais concedidos ilegalmente, o Órgão de Fiscalização aplicará os princípios estabelecidos nas presentes Orientações aos auxílios não notificados concedidos após 31 de dezembro de 2011.

---

<sup>(1)</sup> JO L 340 de 22.12.2010, p. 1 e Suplemento EEE n.º 72 de 22.12.2010, p. 1.

## Apêndice

**Custos elegíveis para efeitos de auxílios à inovação no setor da construção naval**

## (1) Nova classe de navios

Para a construção de uma nova classe de navios suscetível de beneficiar de auxílios à inovação, são elegíveis os seguintes custos:

- (a) Custos de desenvolvimento do conceito;
- (b) Custos de conceção geral;
- (c) Custos de conceção funcional;
- (d) Custos com a conceção pormenorizada;
- (e) Custos de estudos, ensaios e maquetes; custos similares relacionados com o desenvolvimento e conceção do navio;
- (f) Custos de planeamento da implementação da conceção;
- (g) Custos de testes e ensaios do produto;
- (h) Custos de mão-de-obra e encargos gerais suplementares relativos a uma nova classe de navio (curva de aprendizagem).

Para efeitos das alíneas a) a g), são excluídos os custos relacionados com um projeto de engenharia normal equivalente ao de uma classe de navio anterior.

Para efeitos da alínea h), os custos de produção adicionais estritamente necessários para validar a inovação tecnológica podem ser elegíveis desde que estejam limitados ao montante mínimo necessário. Devido aos desafios técnicos associados à construção de um protótipo, os custos de produção de um primeiro navio excedem normalmente os custos de produção dos navios gémeos subsequentes. Os custos de produção adicionais são definidos como a diferença entre os custos da mão-de-obra e os encargos gerais associados ao primeiro navio de uma nova classe de navios e os custos de produção dos navios subsequentes da mesma série (navios gémeos). Os custos de mão-de-obra incluem os salários e os encargos sociais.

Consequentemente, em casos excecionais e devidamente justificados, podem ser considerados elegíveis, 10 %, no máximo, dos custos de produção associados à construção de uma nova classe de navios, no caso de tais custos serem necessários para validar a inovação técnica. Considera-se que um caso se encontra devidamente justificado se for estimado que os custos de produção adicionais são superiores a 3 % dos custos de produção dos navios gémeos subsequentes.

## (2) Novos componentes ou sistemas de um navio

Relativamente aos novos componentes ou sistemas suscetíveis de beneficiar de auxílios à inovação, são elegíveis os seguintes custos, desde que estejam estritamente relacionados com a inovação:

- (a) Custos de conceção e desenvolvimento;
- (b) Custos de ensaio da componente inovadora e maquetes;
- (c) Custos de material e equipamento;
- (d) Em casos excecionais, os custos da construção e instalação de uma nova componente ou de um novo sistema, que sejam necessários para validar a inovação, desde que estejam limitados ao montante mínimo necessário.

## (3) Novos processos

Relativamente aos novos processos suscetíveis de beneficiar de auxílios à inovação, são elegíveis os seguintes custos, desde que estejam estritamente relacionadas com o processo inovador:

- (a) Custos de conceção e desenvolvimento;
  - (b) Custos de material e equipamento;
  - (c) Custos de ensaio do novo processo, se aplicável;
  - (d) Custos de estudos de viabilidade realizados nos 12 meses anteriores ao pedido de auxílio.
-