

ZASADY RAMOWE DOTYCZĄCE POMOCY PAŃSTWA DLA PRZEMYSŁU STOCZNIOWEGO

(2011/C 364/06)

1. WPROWADZENIE

1. Od początku lat 70. pomoc państwa dla przemysłu stoczniowego podlegała szeregowi szczegółowych systemów pomocy państwa, które stopniowo dostosowywano do przepisów horyzontalnych w tej dziedzinie. Obecne zasady ramowe dotyczące pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego⁽¹⁾ wygasną w dniu 31 grudnia 2011 r. Zgodnie ze swoją polityką zmierzającą do zwiększenia przejrzystości i uproszczenia przepisów w dziedzinie pomocy państwa Komisja stara się w możliwie największym zakresie wyeliminować różnice między przepisami mającymi zastosowanie do przemysłu stoczniowego a tymi stosowanymi do innych sektorów przemysłu, włączając sektor przemysłu stoczniowego w zakres ogólnych przepisów horyzontalnych⁽²⁾.

2. Komisja przyznaje jednak, że niektóre cechy takie, jak: krótkie serie produkcyjne, wielkość, wartość i złożoność produkowanych jednostek, a także fakt, że prototypy są powszechnie wykorzystywane do celów komercyjnych, odróżniają przemysł stoczniowy od innych sektorów przemysłu.

3. Z uwagi na te szczególne cechy charakterystyczne Komisja uważa za właściwe dalsze stosowanie szczegółowych przepisów dotyczących pomocy na wspieranie innowacyjności z przeznaczeniem dla sektora stoczniowego, a jednocześnie dbanie o to, by taka pomoc nie wpływała niekorzystnie na warunki wymiany handlowej i konkurencję w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem.

4. Pomoc państwa na wspieranie innowacyjności musi prowadzić do zmiany zachowań odbiorców pomocy, polegającej na zintensyfikowaniu działalności innowacyjnej oraz realizowaniu takich projektów lub działań innowacyjnych, które w przeciwnym razie nie zostałyby zrealizowane lub które zostałyby zrealizowane w bardziej ograniczonym zakresie. Efekt zachęty określany jest na podstawie analizy scenariusza alternatywnego, w której porównuje się poziomy zamierzonej działalności przy założeniu udzielenia i nieudzielenia pomocy. W niniejszych zasadach określa się zatem szczegółowe wymogi, które umożliwią państwom członkowskim zapewnienie występowania efektu zachęty.

5. We współpracy z przemysłem opracowano nieformalny zbiór reguł dotyczących pomocy na wspieranie innowacyjności z przeznaczeniem dla przemysłu stoczniowego, które odnoszą się w szczególności do kosztów kwalifikowalnych oraz potwierdzenia innowacyjnego charakteru projektu. Komisja stosuje te reguły w swojej praktyce podejmowania decyzji. W celu zapewnienia przejrzystości reguły te należy formalnie włączyć do reguł dotyczących pomocy na wspieranie innowacyjności.

6. Jeżeli chodzi o pomoc regionalną, Komisja dokona przeglądu horyzontalnych Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013⁽³⁾ w 2013 r. W związku z tym do tego czasu Komisja będzie w dalszym ciągu stosować te same szczegółowe reguły dotyczące pomocy regionalnej w sektorze stoczniowym, które obecnie są przewidziane w zasadach ramowych z 2003 r. Ponownie oceni sytuację w kontekście zmiany Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej.

7. Jeżeli chodzi o kredyty eksportowe, niniejsze zasady ramowe mają zapewnić poszanowanie obowiązujących zobowiązań międzynarodowych.

8. W niniejszych zasadach ramowych zawarto zatem szczegółowe przepisy dotyczące pomocy na wspieranie innowacyjności i pomocy regionalnej z przeznaczeniem dla przemysłu stoczniowego, a także przepisy dotyczące kredytów eksportowych. Ponadto pomoc dla sektora stoczniowego można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na mocy Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej oraz horyzontalnych instrumentów pomocy państwa⁽⁴⁾, chyba że przepisy zawarte w tych instrumentach stanowią inaczej.

9. Zgodnie z art. 346 Traktatu i z zastrzeżeniem postanowień art. 348 Traktatu każde państwo członkowskie może podejmować środki, jakie uważa za konieczne w celu ochrony podstawowych interesów swojego bezpieczeństwa w odniesieniu do finansowania przeznaczanego na okręty wojkowe.

10. Komisja zamierza stosować niniejsze zasady ramowe od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2013 r. Po tym dniu Komisja przewiduje włączenie przepisów dotyczących pomocy na wspieranie innowacyjności do wspólnotowych zasad ramowych dotyczących pomocy państwa na działalność badawczą, rozwojową i innowacyjną⁽⁵⁾, a przepisów dotyczących pomocy regionalnej z przeznaczeniem dla przemysłu stoczniowego – do wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej.

2. ZAKRES STOSOWANIA I DEFINICJE

11. Na podstawie niniejszych zasad ramowych Komisja może zatwierdzić pomoc dla stoczni, w przypadku kredytów eksportowych – pomoc dla właścicieli statku, która jest udzielana na budowę, naprawę lub przekształcanie statków, a także pomoc na wspieranie innowacyjności udzielaną na budowę pływających i ruchomych konstrukcji morskich.

⁽³⁾ Dz.U. C 54 z 4.3.2006, s. 13.

⁽⁴⁾ Na przykład w Wytycznych wspólnotowych w sprawie pomocy państwa na ochronę środowiska (Dz.U. C 82 z 1.4.2008, s. 1) określono warunki, na jakich można zezwolić na pomoc dla stoczni przeznaczoną na wspieranie bardziej przyjaznych dla środowiska procesów produkcyjnych. Ponadto właściciele statków mogą otrzymać pomoc na nabycie nowych środków transportu, które spełniają wymogi surowsze niż normy unijne lub podnoszą poziom ochrony środowiska w przypadku braku norm unijnych, co ogólnie zmniejsza ilość zanieczyszczeń generowanych przez transport morski.

⁽⁵⁾ Dz.U. C 323 z 30.12.2006, s. 1.

⁽¹⁾ Dz.U. C 317 z 30.12.2003, s. 11.

⁽²⁾ Zob. Plan działań w zakresie pomocy państwa, COM(2005) 107 wersja ostateczna, pkt 65: „Komisja zadecyduje, czy wciąż potrzebne są ramy pomocy państwa dla przemysłu stoczniowego lub czy sektor ten powinien po prostu podlegać zasadom horyzontalnym”.

12. Do celów niniejszych zasad ramowych stosuje się następujące definicje:

- a) „budowa statków” oznacza budowanie w Unii statków handlowych z własnym napędem;
- b) „naprawa statków” oznacza naprawę lub remontowanie w Unii statków handlowych z własnym napędem;
- c) „przekształcanie statków” oznacza przekształcanie w Unii statków handlowych z własnym napędem o tonażu nie mniejszym niż 1 000 gt⁽¹⁾, pod warunkiem że działania zmierzające do przekształcenia pociągają za sobą zasadnicze zmiany w planie rozłożenia ładunku na statku, kadłubie, systemie napędu lub kabinach dla pasażerów;
- d) „statek handlowy z własnym napędem” oznacza statek, który dzięki własnemu stałemu systemowi napędu i sterowania posiada wszystkie cechy umożliwiające mu samodzielną żeglugę na pełnym morzu lub na wodach śródlądowych i który należy do jednej z poniższych kategorii:
- (i) statki żeglugi morskiej o tonażu nie mniejszym niż 100 gt i statki żeglugi śródlądowej o tonażu równoważnym, wykorzystywane do transportu pasażerskiego lub towarowego;
- (ii) statki żeglugi morskiej o tonażu nie mniejszym niż 100 gt i statki żeglugi śródlądowej o tonażu równoważnym, wykorzystywane do świadczenia specjalistycznych usług (np. pogłębiarki lub lodołamacze);
- (iii) holowniki o mocy nie mniejszej niż 365 kilowatów;
- (iv) niewykończone kadłuby statków, o których mowa w ppkt (i), (ii) oraz (iii), które są zwodowane i ruchome;
- e) „pływające i ruchome konstrukcje morskie” oznaczają konstrukcje wykorzystywane do rozpoznawania złóż ropy i gazu, ich eksploatacji, a także wytwarzania energii odnawialnej, które mają cechy statku handlowego, z wyjątkiem własnego napędu i które z założenia mogą być przemieszczane kilkakrotnie w okresie użytkowania.
- a) pomoc musi zostać przyznana na inwestycje prowadzące do polepszenia stanu infrastruktury lub modernizacji istniejących stoczni, niezwiązane z restrukturyzacją finansową danej (danych) stoczni, których celem jest poprawienie wydajności istniejących urządzeń;
- b) w regionach, o których mowa w art. 107 ust. 3 lit. a) Traktatu, oraz zgodnie z mapą zatwierdzoną przez Komisję dla każdego państwa członkowskiego dotyczącą przyznawania pomocy regionalnej, intensywność pomocy nie może przekraczać 22,5 % ekwiwalentu dotacji brutto;
- c) w regionach, o których mowa w art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu, oraz zgodnie z mapą zatwierdzoną przez Komisję dla każdego państwa członkowskiego dotyczącą przyznawania pomocy regionalnej, intensywność pomocy nie może przekraczać 12,5 % ekwiwalentu dotacji brutto lub obowiązującego pułapu pomocy regionalnej, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa;
- d) pomoc musi być ograniczona do pokrycia wydatków kwalifikalnych zgodnie z definicją zawartą w Wytocznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007–2013.

3.2. Pomoc na wspieranie innowacyjności

3.2.1. Kwalifikujące się zastosowania

14. Pomoc udzielona na wspieranie innowacyjności z przeznaczeniem na budowę, naprawę i przekształcanie statków może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jeżeli jej intensywność nie przekracza 20 % brutto oraz pod warunkiem że dotyczy ona przemysłowego zastosowania innowacyjnych produktów i procesów, tzn. produktów i procesów stanowiących nowość technologiczną lub znaczące ulepszenie w porównaniu z obecną sytuacją w przemyśle stoczniowym w Unii, niosących ze sobą ryzyko technologicznego lub przemysłowego niepowodzenia. Pomoc na wspieranie innowacyjności z przeznaczeniem dla wyposażenia i modernizacji statków rybackich nie będzie uznawana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, chyba że spełnione są warunki ustanowione w art. 25 ust. 2 i ust. 6 rozporządzenia Rady (WE) nr 1198/2006 z dnia 27 lipca 2006 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rybackiego⁽²⁾ lub warunki ustanowione w odpowiednich późniejszych aktach prawnych. Nie jest możliwe udzielenie pomocy dla stoczni, jeżeli ten sam statek korzysta z pomocy udzielonej z Europejskiego Funduszu Rybackiego lub z pomocy udzielonej na mocy odpowiednich późniejszych aktów prawnych lub z innej pomocy publicznej.

3. ŚRODKI SZCZEGÓLNE

3.1. Pomoc regionalna

13. Pomoc regionalna na budowę, naprawę i przekształcanie statków może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jeżeli spełnia w szczególności następujące warunki:

15. Innowacyjne produkty i procesy w rozumieniu pkt 14 obejmują udoskonalenia w dziedzinie ochrony środowiska dotyczące jakości i właściwości użytkowych, jak np. optymalizacja zużycia paliwa, ograniczenie emisji spalin z silników lub wytwarzania odpadów i poprawa bezpieczeństwa.

⁽¹⁾ Tony brutto.

⁽²⁾ Dz.U. L 223 z 15.8.2006, s. 1.

16. Jeżeli innowacja ma na celu podniesienie poziomu ochrony środowiska i prowadzi do osiągnięcia zgodności z przyjętymi normami unijnymi co najmniej na rok przed wejściem tych norm w życie lub podnosi poziom ochrony środowiska w przypadku braku norm unijnych bądź też umożliwia stosowanie norm surowszych niż normy unijne, maksymalną intensywność pomocy można zwiększyć do 30 % brutto. Wyrażenia „normy unijne” i „ochrona środowiska” mają znaczenie określone w Wytycznych wspólnotowych w sprawie pomocy państwa na ochronę środowiska.

17. Produkty innowacyjne, o ile spełniają kryteria wymienione w pkt 14, będą związane z nową klasą statku rozumianą jako pierwszy statek potencjalnej serii statków (prototyp) albo z innowacyjnymi częściami statku, które można wyodrębnić ze statku jako osobne elementy.

18. Procesy innowacyjne, o ile spełniają kryteria wymienione w pkt 14, będą odnosić się do opracowania i wdrożenia nowych procesów w takich dziedzinach, jak: produkcja, zarządzanie, logistyka czy inżynieria.

19. Pomoc na wspieranie innowacyjności może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, wyłącznie jeżeli jest udzielana na pierwsze zastosowanie przemysłowe innowacyjnych produktów i procesów.

3.2.2. Koszty kwalifikowalne

20. Pomoc na wspieranie innowacyjności w zakresie produktów i procesów musi być ograniczona do pokrycia wydatków na inwestycje oraz działania w zakresie projektowania, inżynierii i przeprowadzania prób, związane bezpośrednio i wyłącznie z innowacyjnym elementem projektu, przy czym dotyczy to wydatków poniesionych po dniu złożenia wniosku o pomoc na wspieranie innowacyjności ⁽¹⁾.

21. Koszty kwalifikowalne obejmują koszty stoczni oraz koszty nabycia towarów i usług od osób trzecich (np. dostawców systemów, dostawców rozwiązań „pod klucz” i przedsiębiorstw będących podwykonawcami) w takim zakresie, w jakim te towary i usługi są ściśle związane z innowacją. Koszty kwalifikowalne zdefiniowano bardziej szczegółowo w załączniku.

22. Odpowiedni organ krajowy wyznaczony przez państwo członkowskie do celów stosowania pomocy na wspieranie innowacyjności musi analizować koszty kwalifikowalne na podstawie szacunków przedstawionych i uzasadnionych przez wnioskodawcę. Jeżeli we wniosku uwzględnia się koszty związane z nabyciem towarów i usług od dostawców, dostawca nie może być odbiorcą pomocy państwa na te same cele w odniesieniu do tych towarów lub usług.

⁽¹⁾ Z wyjątkiem kosztów studiów wykonalności przeprowadzonych w ciągu 12 miesięcy przed złożeniem wniosku o pomoc na wsparcie procesów innowacyjnych.

3.2.3. Potwierdzenie innowacyjnego charakteru projektu

23. Wnioskodawca musi złożyć wniosek o pomoc na wspieranie innowacyjności do odpowiedniego organu krajowego przed zawarciem wiążącej umowy w celu wdrożenia konkretnego projektu, na który ma być przeznaczona wnioskowana pomoc na wspieranie innowacji, aby pomoc na wspieranie innowacyjności mogła zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie niniejszych zasad ramowych. Wniosek musi zawierać opis innowacji – zarówno pod względem jakościowym, jak i ilościowym.

24. Odpowiedni organ krajowy musi uzyskać od niezależnego eksperta posiadającego kompetencje techniczne potwierdzenie, że wnioskodawca występuje o pomoc na realizację projektu, w wyniku którego ma powstać produkt lub proces stanowiący nowość technologiczną lub znaczące ulepszenie w porównaniu z obecną sytuacją w przemyśle stoczniowym w Unii (ocena jakościowa). Pomoc może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, wyłącznie jeżeli niezależny ekspert posiadający kompetencje techniczne potwierdzi na potrzeby odpowiedniego organu krajowego, że koszty kwalifikowalne projektu obliczono w taki sposób, że obejmują one wyłącznie innowacyjne elementy danego projektu (ocena ilościowa).

3.2.4. Efekt zachęty

25. Pomoc na wspieranie innowacyjności w rozumieniu niniejszych zasad ramowych musi mieć efekt zachęty, co oznacza, że musi skutkować zmianą zachowania odbiorcy polegającą na zintensyfikowaniu działalności innowacyjnej. Efektem pomocy musi być zwiększenie skali, zakresu i tempa działalności innowacyjnej lub wydatkowanych na nią kwot.

26. Zgodnie z pkt 25 Komisja uważa, że pomoc nie ma efektu zachęty dla beneficjenta, jeżeli realizację projektu ⁽²⁾ rozpoczęto jeszcze przed złożeniem przez beneficjenta wniosku o pomoc do władz krajowych.

27. Aby można było sprawdzić, czy pomoc skłoni beneficjenta pomocy do zmiany zachowania w taki sposób, że zintensyfikuje on swoją działalność innowacyjną, państwa członkowskie muszą przedstawić ocenę zintensyfikowanej działalności innowacyjnej przeprowadzoną *ex ante* na podstawie analizy scenariusza alternatywnego, w której porównuje się sytuację przy założeniu udzielenia i nieudzielenia pomocy. Kryteria, które mają być stosowane mogą obejmować zwiększenie skali, zakresu i tempa działalności innowacyjnej lub wydatkowanych na nią kwot, wraz z innymi stosownymi czynnikami ilościowymi lub jakościowymi przekazanymi przez państwo członkowskie w zgłoszeniu na podstawie art. 108 ust. 3 Traktatu.

28. Jeżeli można wykazać znaczący wpływ na przynajmniej jeden z tych elementów przy uwzględnieniu normalnych zachowań przedsiębiorstw w danym sektorze, Komisja przyjmie zwykle, że w przypadku danej pomocy występuje efekt zachęty.

⁽²⁾ Nie wyklucza to faktu, że potencjalny beneficjent mógł już przeprowadzić studia wykonalności, które nie są objęte wnioskiem o pomoc państwa.

29. Przy ocenie programu pomocy warunki dotyczące istnienia efektu zachęty będą uznane za spełnione, o ile dane państwo członkowskie zobowiązało się do przyznania pomocy indywidualnej w ramach zatwierzonego programu pomocy nie wcześniej niż po potwierdzeniu obecności efektu zachęty oraz do przedstawienia sprawozdań rocznych z realizacji zatwierzonego programu pomocy.

30. Warunkiem zatwierdzenia wniosku o pomoc musi być zawarcie przez beneficjenta wiążącej umowy w celu wdrożenia danego projektu lub procesu dotyczącego budowy, naprawy lub przekształcenia statku, na którego realizację występuje o pomoc na wspieranie innowacyjności. Płatności można dokonać dopiero po podpisaniu odpowiedniej umowy. Jeżeli umowa zostanie rozwiązana lub projekt zostanie zaniechany, wszelka pomoc wypłacona musi zostać zwrócona z odsetkami naliczonymi od dnia jej wypłaty. Podobnie, jeżeli projekt nie zostanie ukończony, pomoc, której nie wykorzystano na pokrycie wydatków kwalifikowalnych na innowacje, musi zostać zwrócona z odsetkami. Stopa odsetek musi być przynajmniej równa stopom referencyjnym przyjętym przez Komisję.

3.3. Kredyty eksportowe

31. Pomoc dla przemysłu stoczniowego w formie narzędzi kredytowych wspieranych przez państwo, przyznawanych krajowym lub niekrajowym właścicielom statków lub osobom trzecim na budowę lub przekształcenie statków może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jeżeli spełnia warunki Porozumienia OECD z 1998 r. w sprawie zasad dotyczących oficjalnie wspieranych kredytów eksportowych i uzupełniającego go Porozumienia sektorowego w sprawie kredytów eksportowych na statki lub warunki ustanowione w porozumieniach, które je zmieniają lub zastępują.

4. MONITOROWANIE I SPRAWOZDAWCZOŚĆ

32. Rozporządzenie Rady (WE) nr 659/1999 z dnia 22 marca 1999 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE⁽¹⁾ oraz rozporządzenie Komisji (WE) nr 794/2004 z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wykonania rozporządzenia Rady (WE) nr 659/1999 ustanawiającego szczegółowe zasady stosowania art. 93 Traktatu WE⁽²⁾ nakładają na państwa członkowskie obowiązek składania Komisji rocznych

sprawozdań na temat wszystkich istniejących programów pomocy. Przyjmując na podstawie niniejszych zasad ramowych decyzję dotyczącą wszelkiej pomocy na wspieranie innowacyjności, przyznanej w ramach zatwierzonego programu na rzecz dużych przedsiębiorstw, Komisja może zwrócić się do państw członkowskich o złożenie sprawozdania na temat tego, w jaki sposób wymóg dotyczący efektu zachęty został spełniony w przypadku pomocy udzielonej dużym przedsiębiorstwom, w szczególności z wykorzystaniem kryteriów wymienionych w pkt 3.2.4.

5. ŁĄCZENIE POMOCY

33. Pułapy pomocy określone w niniejszych zasadach ramowych mają zastosowanie niezależnie od tego, czy dana pomoc jest finansowana w całości lub w części z zasobów państwowych, czy też z zasobów Unii. Pomoc zatwierdzona na podstawie niniejszych zasad ramowych nie może być łączona z innymi formami pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu ani innymi formami finansowania przez Unię, jeżeli w wyniku nakładania się pomocy jej intensywność byłaby wyższa od poziomu określonego w niniejszych zasadach ramowych.

34. W przypadku gdy pomoc służy różnym celom i dotyczy tych samych kosztów kwalifikowalnych, stosowany będzie najkorzystniejszy pułap pomocy.

6. STOSOWANIE NINIEJSZYCH ZASAD RAMOWYCH

35. Komisja będzie stosować niniejsze zasady ramowe od dnia 1 stycznia 2012 r. do dnia 31 grudnia 2013 r. Komisja będzie stosować niniejsze zasady ramowe do wszystkich zgłoszonych środków pomocy, w przypadku których jest wzywana do podjęcia decyzji po dniu 31 grudnia 2011 r., nawet jeżeli projekty zgłoszone przed datą publikacji.

36. Zgodnie z zawiadomieniem Komisji w sprawie ustalania zasad stosowanych do oceny pomocy państwa niezgodnej z prawem⁽³⁾ Komisja będzie stosować niniejsze zasady ramowe w przypadku niezgłoszonej pomocy udzielonej po dniu 31 grudnia 2011 r.

⁽¹⁾ Dz.U. L 83 z 27.3.1999, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 140 z 30.4.2004, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. C 119 z 22.5.2002, s. 22.

ZAŁĄCZNIK

Koszty kwalifikowalne w przypadku pomocy na wspieranie innowacyjności z przeznaczeniem na budowę statków

1. NOWA KLASA STATKÓW

W przypadku budowy nowej klasy statków, która kwalifikuje się do objęcia pomocą na wspieranie innowacyjności, do kosztów kwalifikowalnych zalicza się następujące koszty:

- a) koszty opracowania koncepcji;
- b) koszty projektu ogólnego;
- c) koszty projektu funkcjonalnego;
- d) koszty projektu szczegółowego;
- e) koszty analiz, prób, makiet oraz podobne koszty związane z opracowaniem koncepcji i zaprojektowaniem statku;
- f) koszty związane z planowaniem realizacji projektu;
- g) koszty prób i testów produktu;
- h) różnicowe koszty pracy i koszty ogólne związane z nową klasą statku (krzywa uczenia się).

Do celów lit. a)–g) wyłącza się koszty związane ze standardowym projektem technicznym odpowiadającym poprzedniej klasie statku.

Do celów lit. h) dodatkowe koszty produkcji, które są ściśle niezbędne do zatwierdzenia innowacji technologicznej, mogą stanowić koszty kwalifikowalne, o ile są one ograniczone do niezbędnej kwoty minimalnej. Ze względu na wyzwania techniczne związane z konstrukcją prototypu koszty produkcji pierwszego statku zazwyczaj przekraczają koszty produkcji kolejnych statków bliźniaczych. Dodatkowe koszty produkcji definiuje się jako różnicę pomiędzy kosztami pracy i powiązаныmi kosztami ogólnymi dla pierwszego statku w nowej klasie oraz kosztami produkcji kolejnych statków tej samej serii (statków bliźniaczych). Koszty pracy obejmują wynagrodzenia oraz koszty ubezpieczenia społecznego.

Zatem w wyjątkowych i należycie uzasadnionych przypadkach najwyżej 10 % kosztów produkcji związanych z budową nowej klasy statków można uznać za koszty kwalifikowalne; jeżeli koszty te są niezbędne do zatwierdzenia innowacji technicznej. Przypadek uznaje się za należycie uzasadniony, jeżeli szacuje się, że dodatkowe koszty produkcji przekroczy 3 % kosztów produkcji kolejnych statków bliźniaczych.

2. NOWE KOMPONENTY STATKU LUB NOWE SYSTEMY NA STATKU

W przypadku nowych komponentów lub systemów, które kwalifikują się do objęcia pomocą na wspieranie innowacyjności, do kosztów kwalifikowalnych zalicza się następujące koszty, o ile są one ściśle związane z innowacją:

- a) koszty projektu i opracowania;
- b) koszty prób części innowacyjnej, makiet;
- c) koszty materiału i wyposażenia;
- d) w wyjątkowych wypadkach koszty budowy i montażu nowego komponentu lub systemu, które są niezbędne do zatwierdzenia innowacji, w takim zakresie, w jakim są one ograniczone do niezbędnej kwoty minimalnej.

3. NOWE PROCESY

W przypadku nowych procesów, które kwalifikują się do objęcia pomocą na wspieranie innowacyjności, do kosztów kwalifikowalnych zalicza się następujące koszty, o ile są one ściśle związane z procesem innowacyjnym:

- a) koszty projektu i opracowania;
 - b) koszty materiału i wyposażenia;
 - c) w stosownych przypadkach koszty testowania nowego procesu;
 - d) koszty studiów wykonalności przeprowadzonych w ciągu 12 miesięcy przed złożeniem wniosku o pomoc.
-