



Bruxelles, le **XXX**
[...](2016) **XXX** draft

RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION

du **XXX**

modifiant le règlement (UE) n° 651/2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité et le règlement (UE) n° 702/2014 déclarant certaines catégories d'aides, dans les secteurs agricole et forestier et dans les zones rurales, compatibles avec le marché intérieur, en application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

Projet de

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

RÈGLEMENT (UE) .../... DE LA COMMISSION

du **XXX**

modifiant le règlement (UE) n° 651/2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité et le règlement (UE) n° 702/2014 déclarant certaines catégories d'aides, dans les secteurs agricole et forestier et dans les zones rurales, compatibles avec le marché intérieur, en application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne

Projet de

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2015/1588 du Conseil du 13 juillet 2015 sur l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à certaines catégories d'aides d'État horizontales¹, et notamment son article 1^{er}, paragraphe 1, points a) et b),

après consultation du comité consultatif en matière d'aides d'État,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission² déclare certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur et les exempte de l'obligation de notification à la Commission préalable à leur octroi. Le règlement (UE) n° 651/2014 annonçait l'intention de la Commission de revoir le champ d'application de ce règlement afin d'y inclure d'autres catégories d'aides, et en particulier, les aides aux infrastructures portuaires et aéroportuaires, lorsqu'elle disposerait d'une expérience suffisante en matière décisionnelle.
- (2) Compte tenu de l'expérience acquise par la Commission, et afin de simplifier et de clarifier les règles en matière d'aides d'État, de réduire la charge administrative et de permettre à la Commission de se concentrer sur les cas les plus susceptibles de fausser la concurrence, il y a lieu que les aides en faveur des infrastructures portuaires et aéroportuaires relèvent désormais du champ d'application du règlement (UE) n° 651/2014.
- (3) Les aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux enregistrant un trafic de passagers annuel moyen n'excédant pas trois millions de passagers peuvent améliorer tant l'accessibilité de certaines régions que le développement local, en fonction des particularités de chaque aéroport. Cet élément favorise la réalisation des priorités de la stratégie Europe 2020 qui visent à renforcer la croissance économique en même temps

¹ JO L 248 du 24.9.2015, p. 1.

² Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (JO L 187 du 26.6.2014, p. 1).

que la réalisation d'objectifs d'intérêt commun pour l'UE. L'expérience acquise par la Commission à la suite de l'application des lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes³, montre que les aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux ne faussent pas indûment les échanges ni la concurrence, pour autant que certaines conditions soient remplies. Ces aides devraient dès lors être couvertes par l'exemption par catégorie prévue par le règlement (UE) n° 651/2014, pour autant que certaines conditions soient remplies. Il n'est pas opportun d'établir un seuil de notification sous forme de montant d'aide, étant donné que l'incidence d'une mesure d'aide sur la concurrence dépend principalement de la taille de l'aéroport et non de celle de l'investissement.

- (4) Les conditions d'exemption des aides de l'obligation de notification devraient viser à limiter les distorsions de concurrence qui nuiraient au maintien de conditions équitables dans le marché intérieur, notamment en garantissant la proportionnalité du montant d'aide. Pour être proportionnées, les aides devraient remplir deux conditions. L'intensité d'aide ne devrait pas excéder une intensité d'aide maximale autorisée, variant en fonction de la taille de l'aéroport, et le montant d'aide ne devrait pas excéder le déficit de financement de l'investissement. Pour les aides en faveur des très petits aéroports accueillant un maximum de 150 000 passagers par an, il convient de n'imposer qu'une seule de ces conditions. Il y a lieu que les conditions de compatibilité garantissent un accès ouvert et non discriminatoire aux infrastructures. Il convient que l'exemption ne s'applique pas aux aides octroyées aux aéroports situés à proximité d'un aéroport existant à partir duquel des services aériens réguliers sont exploités, étant donné que les aides à ce type d'aéroports comportent un risque plus élevé de distorsion de la concurrence et qu'elles devraient dès lors être notifiées à la Commission, exception faite des aides octroyées à de très petits aéroports (150 000 passagers par an au maximum), lesquelles ont peu de chance d'entraîner des distorsions de concurrence significatives.
- (5) Les ports maritimes revêtent une importance stratégique pour le bon fonctionnement du marché intérieur et le renforcement de la cohésion économique, sociale et territoriale, objectifs énoncés notamment dans la stratégie Europe 2020 et dans le livre blanc de la Commission intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»⁴. Comme souligné dans la communication intitulée «Les ports: un moteur pour la croissance»⁵, le fonctionnement efficace des ports dans toutes les régions maritimes de l'Union requiert des investissements publics et privés efficaces. Des investissements sont nécessaires, en particulier, pour l'adaptation des infrastructures d'accès aux ports et des infrastructures portuaires à la taille et à la complexité accrues de la flotte, à l'utilisation d'infrastructures pour carburants alternatifs et aux exigences plus strictes en matière de performance environnementale. Le manque d'infrastructures portuaires de qualité est source de congestion et engendre des surcoûts pour les chargeurs, les transporteurs et les consommateurs.
- (6) Le développement des ports intérieurs et leur intégration dans le transport multimodal sont un objectif majeur de la politique des transports de l'Union. La législation de l'Union vise explicitement à renforcer l'intermodalité des transports et à favoriser le passage à des modes de transport plus respectueux de l'environnement tels que le transport ferroviaire et maritime/par voie navigable intérieure.

³ JO C 99 du 4.4.2014, p. 3.

⁴ COM(2011) 144.

⁵ COM(2013) 295.

- (7) Les conditions d'exemption des aides en faveur des ports devraient viser à limiter les distorsions de concurrence qui nuiraient au maintien de conditions équitables dans le marché intérieur, notamment en garantissant la proportionnalité du montant d'aide. Pour être proportionnées, les aides ne devraient pas excéder l'intensité d'aide maximale autorisée, laquelle varie, pour les ports maritimes, en fonction de la taille du projet d'investissement. Le montant de l'aide ne devrait pas excéder la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement, excepté dans le cas des montants d'aide très faibles, pour lesquels il est opportun d'adopter une méthode simplifiée, de façon à réduire la charge administrative. Il convient également de garantir un accès ouvert et non discriminatoire aux infrastructures.
- (8) Les investissements inclus dans les plans de travail des corridors de réseau central établis par le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil⁶ sont des projets d'intérêt commun revêtant un intérêt stratégique particulier pour l'Union. Les ports maritimes qui font partie de ces réseaux constituent les points d'entrée et de sortie des marchandises transportées en provenance et à destination de l'Union. Les ports intérieurs qui font partie de ces réseaux sont essentiels pour permettre la multimodalité de ces derniers. Les investissements visant à améliorer les performances de ces ports devraient bénéficier d'un seuil de notification plus élevé.
- (9) Compte tenu de l'expérience acquise à la suite de l'application du règlement (UE) n° 651/2014 et du règlement (UE) n° 702/2014, il est aussi opportun d'adapter certaines dispositions de ces règlements.
- (10) En particulier, en ce qui concerne les régimes d'aides au fonctionnement à finalité régionale en faveur des régions ultrapériphériques, l'application de règles différentes pour la compensation des surcoûts liés au transport et celle des surcoûts autres que ceux liés au transport s'est révélée difficile dans la pratique et inadéquate pour remédier aux handicaps structurels mentionnés à l'article 349 du traité, tels que l'éloignement de ces régions, leur insularité, leur faible superficie, leur relief et leur climat difficiles et leur dépendance économique vis-à-vis d'un petit nombre de produits, facteurs dont la permanence et la combinaison nuisent gravement à leur développement. Ces dispositions devraient dès lors être remplacées par une méthode qui s'applique à tous les surcoûts.
- (11) Compte tenu des effets négatifs limités qu'ont sur la concurrence les aides en faveur de la culture et de la conservation du patrimoine, les seuils de notification applicables aux aides dans ces domaines devraient être augmentés.
- (12) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 651/2014 et le règlement (UE) n° 702/2014 en conséquence,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Le règlement (UE) n° 651/2014 est modifié comme suit:

- (1) L'article 1^{er} est modifié comme suit:
 - a) Le paragraphe 1 est modifié comme suit:

⁶ Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

– i) Les points k) et l) sont remplacés par le texte suivant:

«k) aux aides en faveur des infrastructures sportives et des infrastructures récréatives multifonctionnelles;

l) aux aides en faveur des infrastructures locales;»

– ii) Les points m) et n) suivants sont ajoutés:

«m) aux aides en faveur des aéroports régionaux; et

n) aux aides en faveur des ports.»

b) Au paragraphe 3, le premier alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Le présent règlement ne s'applique pas:

a) aux aides octroyées dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture, lequel relève du règlement (UE) n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil*, exception faite des aides à la formation, des aides visant à favoriser l'accès des PME au financement, des aides à la recherche et au développement, des aides à l'innovation en faveur des PME et des aides en faveur des travailleurs défavorisés et des travailleurs handicapés, ainsi que des régimes d'aides au fonctionnement à finalité régionale mis en œuvre dans les régions ultrapériphériques et les zones à faible densité de population;

b) aux aides octroyées dans le secteur de la production agricole primaire, exception faite des aides au fonctionnement à finalité régionale, des aides aux services de conseil en faveur des PME, des aides au financement des risques, des aides à la recherche et au développement, des aides à l'innovation en faveur des PME, des aides environnementales, des aides à la formation et des aides en faveur des travailleurs défavorisés et des travailleurs handicapés;

c) aux aides, autres que les aides au fonctionnement à finalité régionale, octroyées dans le secteur de la transformation et de la commercialisation de produits agricoles, dans les cas suivants:

i) lorsque le montant d'aide est fixé sur la base du prix ou de la quantité des produits de ce type achetés à des producteurs primaires ou mis sur le marché par les entreprises concernées, ou

ii) lorsque l'aide est conditionnée au fait d'être partiellement ou entièrement cédée à des producteurs primaires;

d) aux aides destinées à faciliter la fermeture des mines de charbon qui ne sont pas compétitives, qui relèvent de la décision 2010/787/UE du Conseil**;

e) aux catégories d'aides à finalité régionale exclues à l'article 13.

* Règlement (UE) n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant organisation commune des marchés dans le secteur des produits de la pêche et de l'aquaculture, modifiant les règlements (CE) n° 1184/2006 et (CE) n° 1224/2009 du Conseil et abrogeant le règlement (CE) n° 104/2000 du Conseil (JO L 354 du 28.12.2013, p. 1).

** Décision du Conseil du 10 décembre 2010 relative aux aides d'État destinées à faciliter la fermeture des mines de charbon qui ne sont pas compétitives (JO L 336 du 21.12.2010, p. 24).

c) Le paragraphe 4 est modifié comme suit:

– i) Le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) aux régimes d'aides qui n'excluent pas explicitement le versement d'aides individuelles en faveur d'une entreprise faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée,

émise dans une décision antérieure de la Commission déclarant une aide octroyée par le même État membre illégale et incompatible avec le marché intérieur, exception faite des régimes d'aides destinés à remédier aux dommages causés par certaines calamités naturelles;»

– ii) Le point c) est remplacé par le texte suivant:

«c) aux aides aux entreprises en difficulté, exception faite des régimes d'aides destinés à remédier aux dommages causés par certaines calamités naturelles et des régimes d'aides au fonctionnement à finalité régionale, pour autant que ces régimes ne traitent pas les entreprises en difficulté plus favorablement que les autres entreprises.»

(2) L'article 2 est modifié comme suit:

a) Le point 39 est remplacé par le texte suivant:

«39. “marge d'exploitation”: la différence entre les revenus actualisés et les coûts d'exploitation actualisés sur la durée de vie économique de l'investissement, lorsque cette différence est positive. Les coûts d'exploitation comprennent les coûts tels que ceux liés au personnel, aux matériaux, aux services contractés, aux communications, à l'énergie, à la maintenance, aux locations, à l'administration, mais ne comprennent pas, aux fins du présent règlement, les charges d'amortissement ni les coûts de financement si ceux-ci ont été couverts par une aide à l'investissement. L'actualisation des revenus et des coûts d'exploitation au moyen d'un taux d'actualisation approprié permet la réalisation d'un bénéfice raisonnable.»

b) Le point 42 est remplacé par le texte suivant:

«42. “aide au fonctionnement à finalité régionale”: toute aide visant à réduire les dépenses courantes d'une entreprise, ce qui inclut les catégories de coûts telles que les coûts liés au personnel, aux matériaux, aux services contractés, aux communications, à l'énergie, à la maintenance, aux locations, à l'administration, etc., mais non les charges d'amortissement ni les coûts de financement si ceux-ci ont été inclus dans les coûts admissibles au moment de l'octroi de l'aide à l'investissement;»

c) Le point 48 est remplacé par le texte suivant:

«48. “zones à faible densité de population”: les régions NUTS 2 comptant moins de huit habitants au km² ou les régions NUTS 3 comptant moins de 12,5 habitants au km²;»

d) Le point 48 *bis* suivant est inséré:

«48 *bis*. “zones à très faible densité de population”: les régions NUTS 2 comptant moins de huit habitants au km²;»

e) Le point 55 est remplacé par le texte suivant:

«55. “zone admissible au bénéfice des aides au fonctionnement”: toute région ultrapériphérique mentionnée à l'article 349 du traité, toute zone à faible densité de population ou toute zone à très faible densité de population.»

f) Le point 61 *bis* suivant est inséré:

«61 *bis*. “cessation d'une activité identique ou similaire”: la cessation totale ou partielle d'une activité entraînant des pertes d'emplois substantielles. Aux fins de la présente disposition, les pertes d'emplois substantielles désignent la suppression d'au moins [100] emplois dans cette activité au sein d'un établissement ou une réduction d'au moins 50 % du nombre de travailleurs affectés à cette activité dans un établissement;»

g) Les points suivants sont ajoutés après le point 143:

«Définitions applicables aux aides en faveur des aéroports régionaux

144. “infrastructures aéroportuaires”: les infrastructures et équipements permettant à l’aéroport de fournir des services aéroportuaires aux compagnies aériennes et aux divers prestataires de services et comprenant les pistes, les terminaux, les aires de trafic, les voies de circulation, les infrastructures centralisées d’assistance en escale et tout autre aménagement utilisé directement pour les services aéroportuaires; exception faite des infrastructures et des équipements nécessaires principalement à la poursuite d’activités non aéronautiques;

145. “compagnie aérienne”: toute compagnie aérienne titulaire d’une licence d’exploitation en cours de validité délivrée par un État membre ou un membre de l’espace aérien commun européen conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil*;

146. “aéroport”: une entité ou un groupe d’entités exerçant une activité économique qui consiste à fournir des services aéroportuaires à des compagnies aériennes;

147. “services aéroportuaires”: les services fournis à des compagnies aériennes par un aéroport ou l’une de ses filiales, consistant à assurer la prise en charge des aéronefs, depuis l’atterrissage jusqu’au décollage, ainsi que des passagers et du fret, afin de permettre aux compagnies aériennes de fournir des services de transport aérien. Les services aéroportuaires peuvent comprendre la fourniture de services d’assistance en escale ainsi que d’infrastructures centralisées d’assistance en escale;

148. “trafic de passagers annuel moyen”: un chiffre déterminé sur la base du trafic de passagers entrant et sortant au cours des deux exercices précédant celui de l’octroi de l’aide;

149. “infrastructures centralisées d’assistance en escale”: les infrastructures généralement exploitées par le gestionnaire d’aéroport et mises à la disposition des différents prestataires de services d’assistance en escale présents à l’aéroport contre rémunération, exception faite des équipements détenus ou exploités par ces derniers;

150. “train à grande vitesse”: un train pouvant atteindre une vitesse supérieure à 200 km/h;

151. “assistance en escale”: les services rendus sur un aéroport à un usager, tels que décrits à l’annexe de la directive 96/67/CE du Conseil**;

152. “activités non aéronautiques”: les services commerciaux fournis aux compagnies aériennes ou aux autres usagers de l’aéroport, y compris les services auxiliaires fournis aux passagers, aux transitaires ou à d’autres prestataires de services, la location de bureaux et de commerces, les parcs de stationnement, les hôtels;

153. “aéroport régional”: un aéroport dont le trafic de passagers annuel moyen n’excède pas 3 millions de passagers;

Définitions applicables aux aides en faveur des ports

154. “port”: une zone de terre ferme et d’eau constituée d’infrastructures et d’équipements permettant l’accueil des bateaux, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises, la réception et la livraison de ces marchandises et l’embarquement et le débarquement de passagers, de membres d’équipage et d’autres personnes, ainsi que toute autre infrastructure dont les transporteurs ont besoin dans la zone portuaire;

155. “port maritime”: un port destiné principalement à l’accueil des navires de mer;

156. “port intérieur”: un port autre que maritime, destiné à l’accueil des bateaux de navigation intérieure;

157. “infrastructures portuaires”: les infrastructures et installations destinées à la fourniture de services portuaires liés au transport, notamment les quais d’amarrage des bateaux, les murs de

quai, les jetées, les rampes et pontons flottants dans les zones de marée, les bassins intérieurs, les remblais et assèchements des terres, les infrastructures pour carburants de substitution, les infrastructures pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison, ainsi que les installations de transport à l'intérieur de la zone portuaire;

158. “superstructures portuaires”: les installations de surface, les bâtiments, ainsi que les équipements mobiles, notamment les grues, et les équipements fixes situés à l'intérieur de la zone portuaire qui sont directement liés à la fonction de transport du port;

159. “infrastructures d'accès”: tout type d'infrastructures nécessaires pour garantir l'accès et l'entrée aux utilisateurs du port maritime ou intérieur par voie terrestre, par voie maritime ou par voie navigable intérieure, notamment les routes d'accès, les voies ferroviaires d'accès, les chenaux d'accès et les écluses;

160. “dragage”: le déblaiement du sable, des sédiments ou d'autres substances qui recouvrent le lit de la voie navigable donnant accès à un port, ou située dans une zone portuaire, afin de permettre aux bateaux d'accéder au port;

161. «dragage d'entretien»: le dragage effectué régulièrement pour maintenir l'accessibilité des voies navigables d'accès ou de la zone portuaire;

162. “infrastructures pour carburants de substitution”: infrastructures portuaires permettant à un port d'accueillir des bateaux utilisant des carburants comme l'électricité, l'hydrogène, les biocarburants (liquides), les carburants de synthèse, le méthane, y compris le gaz naturel (GNC et GNL) et le biométhane, et le gaz de pétrole liquéfié (GPL), lesquels servent, au moins partiellement, de substitut aux sources d'énergie fossile pour les transports et peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers ainsi qu'à l'amélioration de la performance environnementale du secteur des transports;

163. “bateau”: une construction marine flottante, autopropulsée ou non, ayant une ou plusieurs coques à déplacement ou à effet de surface;

164. “navire de mer”: un bateau autre que ceux qui naviguent exclusivement dans les eaux intérieures ou dans les eaux situées à l'intérieur ou dans le proche voisinage d'eaux abritées;

165. “bateau de navigation intérieure”: un bateau destiné exclusivement ou essentiellement à la navigation sur les voies d'eau intérieures;

166. “infrastructures pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison”: toute installation de réception fixe, flottante ou mobile pouvant servir à la collecte des déchets d'exploitation des navires ou des résidus de cargaison, tels que définis dans la directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil***.

* Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté (JO L 293 du 31.10.2008, p. 3).

** Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO L 272 du 25.10.1996, p. 36).

*** Directive 2000/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison (JO L 332 du 28.12.2000, p. 81).

(3) L'article 4 est modifié comme suit:

a) Le paragraphe 1 est modifié comme suit:

i) Le point z) est remplacé par le texte suivant:

«z) en ce qui concerne les aides à l'investissement en faveur de la culture et de la conservation du patrimoine: 150 millions EUR par projet; en ce qui concerne les aides au fonctionnement en faveur de la culture et de la conservation du patrimoine: 75 millions EUR par entreprise et par an;»

ii) Les points dd), ee) et ff) suivants sont ajoutés:

«dd) en ce qui concerne les aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux: les intensités d'aide fixées à l'article 56 *bis*, paragraphes 11 et 12;

ee) en ce qui concerne les aides à l'investissement en faveur des ports maritimes: 100 millions EUR par projet d'investissement unique [ou 120 millions EUR par projet d'investissement unique dans un port maritime inclus dans le plan de travail d'un corridor de réseau central tel que visé à l'article 47 du règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil*];

ff) en ce qui concerne les aides à l'investissement en faveur des ports intérieurs: 20 millions EUR par projet d'investissement unique.»

* Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1). »

(4) À l'article 5, paragraphe 2, le point k) suivant est ajouté:

«k) les aides sous la forme de vente ou de location d'actifs corporels sous la valeur du marché, lorsque la valeur retenue est établie soit par une évaluation effectuée par un expert indépendant avant l'opération, soit par référence à une valeur étalon publique, régulièrement mise à jour et généralement acceptée.»

(5) À l'article 6, le paragraphe 5 est modifié comme suit:

a) Le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) les aides au fonctionnement à finalité régionale et les aides en faveur du développement régional urbain, lorsque les conditions applicables définies aux articles 15 et 16 sont remplies;»

b) Le point d) est remplacé par le texte suivant:

«d) les aides destinées à compenser les surcoûts liés à l'emploi de travailleurs handicapés et les aides destinées à compenser les coûts de l'assistance fournie aux travailleurs défavorisés, lorsque les conditions applicables définies aux articles 34 et 35 sont remplies;»

(6) L'article 7 est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 1, la phrase suivante est ajoutée:

«Le montant des coûts admissibles peut être calculé conformément aux options de coûts simplifiés prévues aux articles 67 et 68 du règlement (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil*, pour autant que l'opération soit au moins en partie financée par un Fonds de l'Union qui autorise l'utilisation de ces options de coûts simplifiés et que la catégorie de coûts soit admissible au regard de la disposition d'exemption applicable.»

b) Au paragraphe 3, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«Les aides payables dans le futur, notamment celles payables en plusieurs tranches, sont actualisées à leur valeur au moment de leur octroi.»

c) Le paragraphe 4 est supprimé.

* Règlement (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen, au Fonds de cohésion, au Fonds européen agricole pour le développement rural et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, portant dispositions générales applicables au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen, au Fonds de cohésion et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, et abrogeant le règlement (CE) n° 1083/2006 du Conseil (JO L 347 du 20.12.2013, p. 320).

(7) Les articles 12 et 13 sont remplacés par le texte suivant:

«Article 12

Contrôle

1. Afin de permettre à la Commission de contrôler les aides exemptées de l'obligation de notification par le présent règlement, les États membres ou, dans le cas des aides octroyées en faveur de projets de coopération territoriale européenne, l'État membre dans lequel se trouve l'autorité de gestion, conservent des dossiers détaillés contenant les informations et les pièces justificatives nécessaires pour établir si toutes les conditions énoncées dans le présent règlement sont remplies. Ces dossiers sont conservés pendant dix ans à compter de la date d'octroi de l'aide ad hoc ou de la dernière aide octroyée au titre du régime considéré.

2. Dans le cas des régimes prévoyant l'octroi automatique d'une aide fiscale sur la base des déclarations fiscales des bénéficiaires, sans qu'aucun contrôle ex ante ne permette de vérifier que chaque bénéficiaire satisfait à toutes les conditions de compatibilité, les États membres vérifient régulièrement, une fois par exercice, au moins sur une base ex post et sur la base d'un échantillon, si l'ensemble des conditions de compatibilité sont remplies, et tirent les conclusions qui s'imposent. Les États membres conservent des registres détaillés des contrôles pendant au moins dix ans à compter de la date de ces derniers.

3. L'État membre concerné communique à la Commission, dans un délai de 20 jours ouvrables ou dans un délai plus long éventuellement fixé dans sa demande, toutes les informations et pièces justificatives que la Commission juge nécessaires pour contrôler l'application du présent règlement, y compris les informations mentionnées aux paragraphes 1 et 2.

Article 13

Champ d'application des aides à finalité régionale

La présente section ne s'applique pas:

- a) aux aides en faveur des activités des secteurs de la sidérurgie, du charbon, de la construction navale et des fibres synthétiques;
- b) aux aides en faveur du secteur des transports et des infrastructures qui y sont liées, et du secteur de la production et de la distribution d'énergie et des infrastructures énergétiques, exception faite des régimes d'aides au fonctionnement à finalité régionale;
- c) aux régimes d'aides à finalité régionale ciblant un nombre limité de secteurs d'activité économique particuliers; les régimes bénéficiant aux activités touristiques, aux infrastructures à haut débit ou à la transformation et à la commercialisation de produits agricoles n'étant pas considérés comme ciblant des secteurs d'activité économique particuliers;
- d) aux aides individuelles à l'investissement à finalité régionale octroyées à un bénéficiaire qui, au moment de l'introduction de la demande d'aide:
 - i) a cessé une activité identique ou similaire dans un établissement situé sur le territoire d'une autre partie contractante à l'accord EEE au cours des deux années précédentes, ou

ii) [envisage concrètement] de cesser une telle activité au cours d'une période commençant à la date de la demande d'aide et se terminant dans les deux ans suivant l'achèvement de l'investissement initial.

e) aux aides au fonctionnement à finalité régionale octroyées aux entreprises dont les activités principales relèvent de la section K "Activités financières et d'assurance" de la NACE Rév. 2 ou aux entreprises qui exercent des activités intragroupe et dont les activités principales relèvent des classes 70.10 "Activités des sièges sociaux" ou 70.22 "Conseils pour les affaires et autres conseils de gestion" de la NACE Rév. 2.»

(8) L'article 14 est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 6, deuxième alinéa, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«Dans le cas de l'acquisition des actifs d'un établissement au sens de l'article 2, point 49 ou point 51, seuls les coûts d'acquisition des actifs auprès d'un tiers non lié à l'acheteur sont pris en considération.»

b) Au paragraphe 7, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«En ce qui concerne les aides octroyées à de grandes entreprises pour un changement fondamental dans le processus de production, les coûts admissibles doivent excéder l'amortissement des actifs liés à l'activité à moderniser au cours des trois exercices précédents.»

(9) L'article 15 est remplacé par le texte suivant:

«Article 15

Aides au fonctionnement à finalité régionale

1. Les régimes d'aides au fonctionnement à finalité régionale mis en œuvre dans les régions ultrapériphériques et les zones à faible densité de population sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, du traité et sont exemptés de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues par le présent article et au chapitre I soient remplies.

2. Dans les zones à faible densité de population, les régimes d'aides au fonctionnement à finalité régionale servent à compenser les surcoûts liés au transport des marchandises produites dans les zones admissibles au bénéfice des aides au fonctionnement, ainsi que les surcoûts liés au transport des marchandises transformées dans ces zones, sous réserve des conditions suivantes:

a) les aides sont objectivement quantifiables à l'avance sur la base d'un montant forfaitaire ou d'un rapport tonne/kilomètre ou de toute autre unité pertinente;

b) les surcoûts liés au transport sont calculés sur la base du trajet parcouru par les marchandises à l'intérieur des frontières de l'État membre concerné, en utilisant le moyen de transport qui présente le coût le plus faible pour le bénéficiaire.

L'intensité de l'aide ne peut excéder 100 % des surcoûts liés au transport tels que définis dans le présent paragraphe.

3. Dans les zones à très faible densité de population, les régimes d'aides au fonctionnement à finalité régionale servent à empêcher ou à réduire le dépeuplement sous réserve des conditions suivantes:

a) les bénéficiaires exercent leur activité économique dans la zone concernée;

b) le montant annuel de l'aide par bénéficiaire octroyé au titre de tous les régimes d'aides au fonctionnement n'excède pas 20 % des coûts annuels du travail supportés par le bénéficiaire dans la zone concernée.

4. Dans les régions ultrapériphériques, les régimes d'aides au fonctionnement servent à compenser les surcoûts de fonctionnement qui sont supportés dans ces régions et qui sont la conséquence directe d'un ou de plusieurs des handicaps permanents mentionnés à l'article 349 du traité, lorsque les bénéficiaires exercent leur activité économique dans une région ultrapériphérique, et pour autant que le montant annuel de l'aide par bénéficiaire octroyé au titre de tous les régimes d'aides au fonctionnement mis en œuvre dans le respect du présent règlement n'excède pas un des pourcentages suivants:

a) [25 %] de la valeur ajoutée brute créée chaque année par le bénéficiaire dans la région ultrapériphérique concernée;

b) [30 %] des coûts annuels du travail supportés par le bénéficiaire dans la région ultrapériphérique concernée:

c) 20 % du chiffre d'affaires annuel réalisé par le bénéficiaire dans la région ultrapériphérique concernée.

Ces pourcentages peuvent être majorés de [10 points de pourcentage] pour les entreprises qui enregistrent un chiffre d'affaires annuel n'excédant pas [300 000 EUR].»

(10) À l'article 21, paragraphe 16, la phrase introductive est remplacée par le texte suivant:

«Une mesure de financement des risques consistant en des garanties ou des prêts accordés à des entreprises admissibles ou fournissant à des entreprises admissibles des investissements en quasi-fonds propres structurés comme de la dette remplit les conditions suivantes:»

(11) À l'article 22, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«Les entreprises admissibles sont des petites entreprises non cotées, enregistrées depuis un maximum de cinq ans, à condition que l'entreprise remplisse les conditions suivantes:

a) elle n'a pas simplement repris l'activité d'une autre entreprise;

b) elle n'a pas encore distribué de bénéfices; et

c) elle n'est pas issue d'une concentration.

Pour les entreprises admissibles dont l'enregistrement n'est pas obligatoire, la période d'admissibilité de cinq ans peut être considérée comme débutant soit au moment où l'entreprise démarre son activité économique soit au moment où elle est assujettie à l'impôt pour l'activité économique qu'elle exerce.

Par dérogation au point c) du premier alinéa, les entreprises issues d'une concentration entre des entreprises admissibles au bénéfice d'une aide au titre du présent article sont également considérées comme des entreprises admissibles pendant une période maximale de cinq ans à compter de la date d'enregistrement de la plus ancienne entreprise participant à la concentration.»

(12) À l'article 31, paragraphe 3, le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) les coûts de fonctionnement des formateurs et des participants directement liés au projet de formation tels que les frais de déplacement et d'hébergement, les dépenses de matériaux et de fournitures directement liés au projet, l'amortissement des instruments et des équipements, au prorata de leur utilisation exclusive pour le projet de formation en cause.»

(13) À l'article 52, le paragraphe 2 *bis* suivant est inséré:

«2 *bis*. À défaut d'établir les coûts admissibles comme prévu au paragraphe 2, il est possible d'établir le montant maximal de l'aide à un projet sur la base de la procédure de mise en concurrence exigée au paragraphe 4.»

(14) L'article 53 est modifié comme suit:

a) Au paragraphe 2, le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) les musées, les archives, les bibliothèques, les centres ou espaces artistiques et culturels, les théâtres, les cinémas, les opéras, les salles de concert, les autres organisations de spectacles vivants, les institutions chargées du patrimoine cinématographique et les autres infrastructures, organisations et institutions artistiques et culturelles similaires;»

b) Au paragraphe 6, la troisième phrase est supprimée;

c) Le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

«8. Pour les aides n'excédant pas 2 millions EUR, le montant maximal de l'aide peut également être fixé, sans tenir compte de la méthode mentionnée aux paragraphes 6 et 7, à 80 % des coûts admissibles.»

d) Au paragraphe 9, la première phrase est remplacée par le texte suivant:

«Pour ce qui est des activités définies au paragraphe 2, point f), le montant maximal de l'aide n'excède pas soit la différence entre les coûts admissibles et les revenus actualisés du projet soit 70 % des coûts admissibles.»

(15) À l'article 54, paragraphe 4, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Dans les deux cas, les dépenses maximales soumises aux obligations de territorialisation n'excèdent en aucun cas 80 % du budget global de la production.

Un État membre peut également subordonner l'admissibilité d'un projet à une aide à un niveau minimal d'activité de production sur le territoire concerné, mais ce niveau ne peut excéder 50 % du budget global de la production.»

(16) Les sections suivantes sont insérées après l'article 56:

«SECTION 14

Aides en faveur des aéroports régionaux

Article 56 bis

Aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux

1. Les aides à l'investissement en faveur des aéroports sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, du traité et sont exemptées de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues par le présent article et au chapitre I soient remplies.

2. L'investissement concerné n'excède pas ce qui est nécessaire pour accueillir le trafic attendu à moyen terme sur la base de prévisions de trafic raisonnables.

3. L'aéroport est ouvert à tous les usagers potentiels. En cas de limitation physique de la capacité, l'aide est allouée sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

4. L'aide n'est pas octroyée à un aéroport situé dans un rayon de 100 kilomètres ou à 60 minutes en voiture, bus, train ou train à grande vitesse d'un aéroport existant à partir

duquel des services aériens réguliers au sens de l'article 2, paragraphe 16, du règlement (CE) n° 1008/2008 sont exploités.

5. L'aide n'est pas octroyée aux aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen de plus de trois millions de passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée. Pendant les deux exercices qui suivent son octroi, l'aide n'est pas susceptible de permettre à l'aéroport d'accroître son trafic de passagers annuel moyen pour le porter à plus de trois millions de passagers.

6. L'aide n'est pas octroyée aux aéroports qui ont enregistré un trafic de fret annuel moyen de plus de 200 000 tonnes au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée. Il ne s'applique pas non plus si, pendant les deux exercices qui suivent son octroi, l'aide est susceptible de permettre à l'aéroport d'accroître son trafic de fret annuel moyen pour le porter à plus de 200 000 tonnes.

7. L'aide n'est pas octroyée pour la délocalisation d'aéroports existants ni pour la création d'un nouvel aéroport assurant le transport de passagers, y compris la transformation d'un terrain d'aviation existant en un aéroport de ce type.

9. Le montant de l'aide n'excède pas la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement. La marge d'exploitation est déduite des coûts admissibles ex ante, sur la base de projections raisonnables, ou au moyen d'un mécanisme de récupération.

10. Les coûts admissibles sont les coûts afférents aux investissements dans des infrastructures aéroportuaires, y compris les coûts de planification.

11. Le montant de l'aide n'excède pas:

- (a) 50 % des coûts admissibles pour les aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen de un à trois millions de passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée;
- (b) 75 % des coûts admissibles pour les aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen n'excédant pas un million de passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée.

12. Les intensités d'aide maximales peuvent être majorées de 20 points de pourcentage pour les aéroports situés dans des régions périphériques.

13. Les paragraphes 2 et 4 ne s'appliquent pas aux aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen n'excédant pas 150 000 passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée si l'aide n'est pas susceptible de permettre à l'aéroport d'accroître son trafic de passagers annuel moyen pour le porter à plus de 150 000 passagers. L'aide octroyée à ce type d'aéroports est conforme soit au paragraphe 9 soit aux paragraphes 11 et 12.

SECTION 15

Aides en faveur des ports

Article 56 ter

Aides à l'investissement en faveur des ports maritimes

1. Les aides à l'investissement en faveur des ports maritimes sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, du traité et sont exemptées de l'obligation de

notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues par le présent article et au chapitre I soient remplies.

2. Les coûts admissibles sont les coûts (y compris de planification) des investissements:

- a) dans la construction, le remplacement ou la modernisation d'infrastructures portuaires maritimes; et
- b) dans la construction, le remplacement ou la modernisation d'infrastructures d'accès dans la zone portuaire, ce qui inclut le dragage dans la zone portuaire, à l'exception du dragage d'entretien.

3. Les coûts d'investissement afférents aux activités non liées aux transports, notamment à des installations de production industrielle actives dans le périmètre du port, à des bureaux ou à des commerces, ainsi qu'à des superstructures, ne sont pas admissibles.

4. L'intensité de l'aide n'excède pas la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement. La marge d'exploitation est déduite des coûts admissibles ex ante, sur la base de projections raisonnables, ou au moyen d'un mécanisme de récupération.

5. Le montant d'aide maximal pour les investissements précisés au paragraphe 2, point a), n'excède pas:

a) 100 % des coûts admissibles lorsque ces derniers ne dépassent pas 20 millions EUR;

b) 80 % des coûts admissibles lorsque ces derniers sont supérieurs à 20 millions EUR sans dépasser 50 millions EUR;

c) 50 % des coûts admissibles lorsque ces derniers sont supérieurs à 50 millions EUR sans dépasser 100 millions EUR;

d) 50 % des coûts admissibles lorsque ces derniers ne dépassent pas 120 millions EUR pour les ports maritimes inclus dans le plan de travail d'un corridor de réseau central tel que visé à l'article 47 du règlement (UE) n° 1315/2013.

L'intensité maximale de l'aide pour les investissements précisés au paragraphe 2, point b), n'excède pas 100 % des coûts admissibles.

6. Les intensités d'aide fixées au paragraphe 5, premier alinéa, points b), c) et d), peuvent être majorées de 10 points de pourcentage pour les investissements effectués dans des zones assistées remplissant les conditions de l'article 107, paragraphe 3, point a), du traité et de 5 points de pourcentage pour les investissements effectués dans des zones assistées remplissant les conditions de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité.

7. Tout investissement bénéficiant d'une aide engagé par le même bénéficiaire au cours d'une période de trois ans commençant à la date de début de travaux réalisés grâce à un autre investissement ayant bénéficié d'une aide dans le même port maritime est considéré comme faisant partie d'un projet d'investissement unique.

8. Toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la construction, la modernisation, l'exploitation ou la location d'une infrastructure portuaire bénéficiant d'une aide est attribuée sur une base concurrentielle, transparente, non discriminatoire et inconditionnelle. La durée de toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la location ou l'exploitation de l'infrastructure portuaire bénéficiant d'une aide n'excède pas le laps de temps raisonnablement escompté par ce tiers pour recouvrer les investissements réalisés pour l'exploitation des ouvrages ou services avec un retour sur les capitaux investis,

compte tenu des investissements nécessaires pour réaliser les objectifs contractuels spécifiques.

9. L'infrastructure portuaire bénéficiant d'une aide est mise à la disposition des utilisateurs intéressés de manière égale et non discriminatoire, et aux conditions du marché.

10. Pour les aides n'excédant pas 5 millions EUR, le montant maximal de l'aide peut être fixé, sans tenir compte de la méthode mentionnée aux paragraphes 4, 5 et 6, à 80 % des coûts admissibles.

Article 56 quater

Aides à l'investissement en faveur des ports intérieurs

1. Les aides à l'investissement en faveur des ports intérieurs sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, du traité et sont exemptées de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues par le présent article et au chapitre I soient remplies.

2. Les coûts admissibles sont les coûts (y compris de planification) des investissements:

- a) dans la construction, le remplacement ou la modernisation d'infrastructures portuaires intérieures; et
- b) dans la construction, le remplacement ou la modernisation d'infrastructures d'accès dans la zone portuaire, ce qui inclut le dragage dans la zone portuaire, à l'exception du dragage d'entretien.

3. Les coûts d'investissement afférents aux activités non liées aux transports, notamment à des installations de production industrielle actives dans le périmètre du port, à des bureaux ou à des commerces, ainsi qu'à des superstructures, ne sont pas admissibles.

4. Le montant de l'aide n'excède pas la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement. La marge d'exploitation est déduite des coûts admissibles ex ante, sur la base de projections raisonnables, ou au moyen d'un mécanisme de récupération.

5. L'intensité maximale de l'aide n'excède pas 100 % des coûts admissibles.

6. Tout investissement bénéficiant d'une aide engagé par le même bénéficiaire au cours d'une période de trois ans commençant à la date de début de travaux réalisés grâce à un autre investissement ayant bénéficié d'une aide dans le même port intérieur est considéré comme faisant partie d'un projet d'investissement unique.

7. Toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la construction, la modernisation, l'exploitation ou la location d'une infrastructure portuaire bénéficiant d'une aide est attribuée sur une base concurrentielle, transparente, non discriminatoire et inconditionnelle. La durée de toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la location ou l'exploitation de l'infrastructure portuaire bénéficiant d'une aide n'excède pas le laps de temps raisonnablement escompté par ce tiers pour recouvrer les investissements réalisés pour l'exploitation des ouvrages ou services avec un retour sur les capitaux investis, compte tenu des investissements nécessaires pour réaliser les objectifs contractuels spécifiques.

8. L'infrastructure portuaire bénéficiant d'une aide est mise à la disposition des utilisateurs intéressés de manière égale et non discriminatoire, et aux conditions du marché.

9. Pour les aides n'excédant pas 2 millions EUR, le montant maximal de l'aide peut être fixé, sans tenir compte de la méthode mentionnée aux paragraphes 4 et 5, à 80 % des coûts admissibles.»

(17) À l'article 58, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Le présent règlement s'applique aux aides individuelles octroyées avant l'entrée en vigueur des dispositions qui les concernent, pour autant que ces aides remplissent toutes les conditions prévues par ce règlement, à l'exception de l'article 9.»

Article 2

Les annexes du règlement (UE) n° 651/2014 sont modifiées comme suit:

(1) L'annexe II est remplacée par le texte figurant à l'annexe du présent règlement.

[À l'annexe II (fiche de renseignements à envoyer par l'État membre), de nouvelles entrées seront créées dans la partie II pour les nouvelles catégories d'aides (aides à l'investissement en faveur des aéroports, des ports maritimes et des ports intérieurs) et l'entrée concernant les aides en faveur des PME (articles 17 à 20) sera scindée en plusieurs entrées (par article).]

(2) À l'annexe III, la note de bas de page 2 est remplacée par le texte suivant:

«2. Règlement (CE) n° 1893/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 établissant la nomenclature statistique des activités économiques NACE Rév. 2 et modifiant le règlement (CEE) n° 3037/90 du Conseil ainsi que certains règlements (CE) relatifs à des domaines statistiques spécifiques (JO L 393 du 30.12.2006, p. 1).»

(3) À l'annexe III, la première phrase de la note de bas de page 3 est remplacée par le texte suivant:

«Équivalent-subvention brut ou, pour les mesures relevant des articles 16, 21, 22 ou 39 du présent règlement, montant de l'investissement.»

Article 3

À l'article 7, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 702/2014, la phrase suivante est ajoutée:

«Le montant des coûts admissibles peut être calculé conformément aux options de coûts simplifiés prévues aux articles 67 et 68 du règlement (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil*, pour autant que l'opération soit au moins en partie financée par le Feader et que la catégorie de coûts soit admissible au regard de la disposition d'exemption applicable.»

* Règlement (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen, au Fonds de cohésion, au Fonds européen agricole pour le développement rural et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, portant dispositions générales applicables au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen, au Fonds de cohésion et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, et abrogeant le règlement (CE) n° 1083/2006 du Conseil (JO L 347 du 20.12.2013, p. 320).

Article 4

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par la Commission

Le président