



Brussel, **XXX**
[...] (2016) **XXX** draft

VERORDENING (EU) .../... VAN DE COMMISSIE

van **XXX**

tot wijziging van Verordening (EU) nr. 651/2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard en Verordening (EU) nr. 702/2014 van de Commissie waarbij bepaalde categorieën steun in de landbouw- en de bosbouwsector en in plattelandsgebieden op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie met de interne markt verenigbaar worden verklaard

Ontwerp

(Voor de EER relevante tekst)

VERORDENING (EU) .../... VAN DE COMMISSIE

van **XXX**

tot wijziging van Verordening (EU) nr. 651/2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard en Verordening (EU) nr. 702/2014 van de Commissie waarbij bepaalde categorieën steun in de landbouw- en de bosbouwsector en in plattelandsgebieden op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie met de interne markt verenigbaar worden verklaard

Ontwerp

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2015/1588 van de Raad van 13 juli 2015 betreffende de toepassing van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie op bepaalde soorten horizontale steunmaatregelen¹, en met name artikel 1, lid 1, onder a) en b),

Na raadpleging van het Adviescomité inzake overheidssteun,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie² zijn bepaalde categorieën steun vastgesteld die met de interne markt verenigbaar worden verklaard en die zijn vrijgesteld van de voorwaarde dat ze bij de Commissie moeten worden aangemeld voordat ze worden toegekend. In Verordening (EU) nr. 651/2014 werd aangekondigd dat de Commissie voornemens was het toepassingsgebied van die verordening opnieuw te bezien, ten einde andere categorieën steun, en met name steun voor haven- en luchthaveninfrastructuur, daarin op te nemen zodra voldoende concrete ervaring was opgedaan.
- (2) In het licht van de ervaring die de Commissie heeft opgedaan en teneinde de staatssteunregels te vereenvoudigen en te verhelderen, de regeldruk te verminderen en de Commissie in staat te stellen haar aandacht toe te spitsen op de potentieel meest versturende zaken, dient steun voor haven- en luchthaveninfrastructuur te worden opgenomen in het toepassingsgebied van Verordening (EU) nr. 651/2014.
- (3) Investeringssteun voor regionale luchthavens met een gemiddelde jaarlijkse passagiersstroom van maximaal drie miljoen passagiers kan zowel de toegankelijkheid van bepaalde regio's als de lokale ontwikkeling helpen te verbeteren, afhankelijk van de specifieke kenmerken van elke luchthaven. Hiermee worden de prioriteiten van de Europa 2020-strategie ondersteund - en wordt bijgedragen tot verdere economische

¹ PB L 248 van 24.9.2015, blz. 1.

² Verordening (EU) nr. 651/2014 van de Commissie van 17 juni 2014 waarbij bepaalde categorieën steun op grond van de artikelen 107 en 108 van het Verdrag met de interne markt verenigbaar worden verklaard (PB L 187 van 26.6.2014, blz. 1).

groei en doelstellingen van gemeenschappelijk EU-belang. Uit de ervaring die met de toepassing van de richtsnoeren voor staatssteun aan luchthavens en luchtvaartmaatschappijen³ is opgedaan, blijkt dat, mits aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan, investeringssteun voor regionale luchthavens geen aanleiding geeft tot buitensporige verstoring van het handelsverkeer en de mededinging. Daarom dient dit soort steun onder de groepsvrijstelling van Verordening (EU) nr. 651/2014 te vallen, mits bepaalde voorwaarden zijn vervuld. Het is niet passend om een aanmeldingsdrempel vast te stellen in termen van het steunbedrag omdat de gevolgen van een steunmaatregel voor de mededinging grotendeels afhangen van de grootte van de luchthaven - en niet van de omvang van de investering.

- (4) De voorwaarden om steun vrij te stellen van de aanmeldingsverplichting, dienen te zijn toegespitst op het beperken van concurrentievervalsingen die een gelijk speelveld op de interne markt zouden ondermijnen, met name door de evenredigheid van het steunbedrag te verzekeren. Wil steun evenredig zijn, dan dient deze aan twee voorwaarden te voldoen. De steunintensiteit mag niet hoger uitkomen dan een maximaal toegestane steunintensiteit, die varieert afhankelijk van de grootte van de luchthaven. Daarnaast mag het steunbedrag niet meer belopen dan de financieringskloof van de investering. Voor zeer kleine luchthavens met maximaal 150 000 passagiers per jaar dient de steun slechts aan één van die voorwaarden te voldoen. De verenigbaarheidsvoorwaarden dienen open en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur te garanderen. De vrijstelling mag niet gelden voor steun aan luchthavens in de nabijheid van een bestaande luchthaven van waaruit geregelde luchtdiensten worden uitgevoerd, omdat steun aan dit soort luchthavens een hoger risico op verstoring van de mededinging in zich draagt en bijgevolg bij de Commissie dient te worden aangemeld, behalve voor steun die wordt toegekend aan zeer kleine luchthavens (met maximaal 150 000 passagiers per jaar), waar aanzienlijke verstoring van de mededinging weinig waarschijnlijk is.
- (5) Zeehavens zijn van strategisch belang om de interne markt soepel te laten functioneren en de economische, sociale en territoriale cohesie te versterken, zoals onder meer uiteengezet in de Europa 2020-strategie en het witboek van de Commissie "Stappenplan voor een interne Europese vervoersruimte. Werken aan een concurrerend en zuinig vervoerssysteem"⁴. Zoals beklemtoond in de mededeling "Havens: een motor voor groei"⁵ zijn, om in alle maritieme regio's van de Unie havens doeltreffend te laten functioneren, doelmatige publieke en particuliere investeringen vereist. Investerings zijn met name noodzakelijk om infrastructuur voor haventoeegang en haveninfrastructuur aan te passen aan de toegenomen omvang en complexiteit van de vloot, aan het gebruik van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en aan strengere eisen inzake milieuprestaties. Het ontbreken van hoogkwalitatieve haveninfrastructuur resulteert in congestie en bijkomende kosten voor verladers, vervoersbedrijven en consumenten.
- (6) De uitbouw van binnenvaarthavens en de integratie ervan in het multimodale vervoer is een belangrijke doelstelling van het vervoersbeleid van de Unie. Uniewetgeving zet uitdrukkelijk in op het versterken van de intermodaliteit van het vervoer en de overschakeling naar milieuvriendelijkere vervoersvormen zoals spoorvervoer en vervoer over zee of de binnenwateren.

³ PB C 99 van 4.4.2014, blz. 3.

⁴ COM(2011) 144 definitief.

⁵ COM(2013) 295 final.

- (7) De voorwaarden voor het vrijstellen van steun aan havens dienen te zijn toegespitst op het beperken van concurrentievervalsingen die een gelijk speelveld op de interne markt zouden ondermijnen, met name door de evenredigheid van het steunbedrag te verzekeren. Wil steun evenredig zijn, dan mag deze de maximaal toegestane steunintensiteit, die bij zeehavens varieert afhankelijk van de omvang van het investeringsproject, niet overschrijden. Het steunbedrag mag niet hoger zijn dan het verschil tussen de in aanmerking komende kosten en de exploitatiewinst van de investering, behalve voor zeer kleine steunbedragen waarvoor een vereenvoudigde benadering passend is om de regeldruk te verlichten. Ook dient open en niet-discriminerende toegang tot de infrastructuur te worden verzekerd.
- (8) Investeringsprojecten die in de werkplannen voor de bij Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad⁶ vastgestelde kernnetwerkcorridors zijn opgenomen, zijn projecten van gemeenschappelijk belang met een bijzonder strategisch belang voor de Unie. Zeehavens die deel uitmaken van die netwerken, vormen de toegangs- en vertrekpunten van goederen die naar en vanuit de Unie worden vervoerd. Binnenvaarthavens die onderdeel zijn van die netwerken, zijn bepalende factoren voor de multimodaliteit van een netwerk. Voor investeringen om de prestaties van die havens te verbeteren, dient een hogere aanmeldingsdrempel te kunnen gelden.
- (9) In het licht van de ervaring die is opgedaan met de toepassing van Verordening (EU) nr. 651/2014 en Verordening (EU) nr. 702/2014 dient ook een aantal bepalingen uit die verordeningen te worden gewijzigd.
- (10) Met name wat betreft regelingen inzake regionale exploitatiesteun in ultraperifere gebieden, is het toepassen van verschillende regels voor het compenseren van bijkomende vervoerskosten en van andere bijkomende kosten in de praktijk moeilijk gebleken en niet geschikt om de in artikel 349 van het Verdrag bedoelde handicaps (de grote afstand, het insulaire karakter, de kleine oppervlakte, een moeilijk reliëf en klimaat, en de economische afhankelijkheid van enkele producten, welke factoren door hun blijvende en cumulatieve karakter de ontwikkeling van deze gebieden ernstig schaden) aan te pakken, zodat deze bepalingen dienen te worden vervangen door een methode die geldt voor alle bijkomende kosten.
- (11) Gezien de beperkte negatieve effecten van steun voor cultuur en instandhouding van het erfgoed op de mededinging, dienen de aanmeldingsdrempels voor steun in die sectoren te worden opgetrokken.
- (12) Verordening (EU) nr. 651/2014 en Verordening (EU) nr. 702/2014 dienen derhalve dienovereenkomstig te worden gewijzigd,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Verordening (EU) nr. 651/2014 wordt als volgt gewijzigd:

- (1) Artikel 1 wordt als volgt gewijzigd:
 - a) lid 1 wordt als volgt gewijzigd:

⁶ Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1).

– i) de punten k) en l) worden vervangen door:

"k) steun voor sportinfrastructuur en multifunctionele recreatieve infrastructuur;

l) steun voor lokale infrastructuurvoorzieningen.";

– ii) de volgende punten m) en n) worden toegevoegd:

"m) steun voor regionale luchthavens, en

n) steun voor havens.";

b) in lid 3 wordt de eerste alinea vervangen door:

"Deze verordening is niet van toepassing op:

a) steun toegekend in de visserij- en aquacultuursector voor zover die onder Verordening (EU) nr. 1379/2013 van het Europees Parlement en de Raad* valt, met uitzondering van opleidingssteun, steun om kmo's toegang tot financiering te geven, steun ten behoeve van onderzoek en ontwikkeling, innovatiesteun voor kmo's, steun ten behoeve van kwetsbare werknemers en werknemers met een handicap en regelingen inzake regionale exploitatiesteun in ultraperifere en dunbevolkte gebieden;

b) steun toegekend in de sector van de primaire landbouwproductie, met uitzondering van regionale exploitatiesteun, consultancysteun voor kmo's, risicofinancieringssteun, steun voor onderzoek en ontwikkeling, innovatiesteun voor kmo's, milieusteun, opleidingssteun en steun ten behoeve van kwetsbare werknemers en werknemers met een handicap;

c) steun niet zijnde regionale exploitatiesteun, toegekend in de sector van de verwerking en de afzet van landbouwproducten in de volgende gevallen:

i) wanneer het steunbedrag wordt vastgesteld op grond van de prijs of de hoeveelheid van deze producten die zijn afgenomen van primaire producenten of door de betrokken ondernemingen op de markt worden gebracht; of

ii) wanneer de steun afhankelijk wordt gesteld van de voorwaarde dat deze steun geheel of ten dele aan primaire producenten wordt doorgegeven;

d) steun ter bevordering van de sluiting van niet-concurrentiekrachtige steenkoolmijnen, voor zover die onder Besluit 2010/787/EU van de Raad** valt;

e) de in artikel 13 uitgesloten categorieën regionale steun.

* Verordening (EU) nr. 1379/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 houdende een gemeenschappelijke marktordening voor visserijproducten en aquacultuurproducten, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 1184/2006 en (EG) nr. 1224/2009 van de Raad en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 104/2000 van de Raad (PB L 354 van 28.12.2013, blz. 1).

** Besluit 2010/787/EU van de Raad van 10 december 2010 betreffende staatssteun ter bevordering van de sluiting van niet-concurrentiekrachtige steenkoolmijnen (PB L 336 van 21.12.2010, blz. 24).";

c) lid 4 wordt als volgt gewijzigd:

– i) punt a) wordt vervangen door:

"a) steunregelingen die niet uitdrukkelijk voorzien in uitsluiting van betaling van individuele steun aan ondernemingen ten aanzien waarvan er een bevel tot terugvordering uitstaat ingevolge een eerder besluit van de Commissie waarbij door dezelfde lidstaat toegekende steun onrechtmatig en onverenigbaar met de interne markt is verklaard, met uitzondering van steunregelingen tot herstel van de schade veroorzaakt door bepaalde natuurrampen;"

– ii) punt c) wordt vervangen door:

"c) steun aan ondernemingen in moeilijkheden, met uitzondering van steunregelingen tot herstel van de schade veroorzaakt door bepaalde natuurrampen en regelingen inzake regionale exploitatiesteun, mits met die regelingen ondernemingen in moeilijkheden geen gunstigere behandeling krijgen dan andere ondernemingen."

(2) Artikel 2 wordt als volgt gewijzigd:

a) punt 39 wordt vervangen door:

"39. "exploitatiewinst": het verschil tussen de gediscoteerde inkomsten en de gediscoteerde exploitatiekosten over de economische levensduur van de investering, wanneer dit verschil positief is. De exploitatiekosten omvatten kosten zoals personeelskosten, kosten voor materialen, uitbestede diensten, communicatie, energie, onderhoud, huur, administratie, evenwel, voor de toepassing van deze verordening, met uitsluiting van de afschrijvingslasten of de financieringskosten indien deze werden gedekt door investeringssteun. Doordat inkomsten en exploitatiekosten zijn gediscoteerd tegen een passende discontovoet, kan een redelijke winst worden gemaakt.";

b) punt 42 wordt vervangen door:

"42. "regionale exploitatiesteun": steun om de lopende uitgaven van een onderneming te verminderen. Daarbij gaat het om kostencategorieën zoals personeelskosten, kosten voor materialen, uitbestede diensten, communicatie, energie, onderhoud, huur, administratie enz., evenwel met uitsluiting van afschrijvingslasten en financieringskosten indien deze bij de toekenning van investeringssteun zijn opgenomen in de in aanmerking komende kosten;"

c) punt 48 wordt vervangen door:

"48. "dunbevolkte gebieden": NUTS 2-regio's met minder dan 8 inwoners/km² of NUTS 3-regio's met minder dan 12,5 inwoners/km²;"

d) het volgende punt 48 bis wordt ingevoegd:

"48 bis. "zeer dunbevolkte gebieden": NUTS 2-regio's met minder dan 8 inwoners/km²;"

e) punt 55 wordt vervangen door:

"55. "voor exploitatiesteun in aanmerking komende gebieden": ultraperifere gebieden in de zin van artikel 349 van het Verdrag of een dunbevolkt gebied of een zeer dunbevolkt gebied;"

f) het volgende punt 61 bis wordt ingevoegd:

"61 bis. "sluiting van dezelfde of een vergelijkbare activiteit": volledige sluitingen en ook gedeeltelijke sluitingen die resulteren in aanzienlijk banenverlies. Voor de toepassing van deze bepaling wordt "aanzienlijk banenverlies" omschreven als het verlies van ten minste 100 banen voor die activiteit in een vestiging of een vermindering van banen in een vestiging met ten minste 50% van het personeelsbestand;"

g) na punt 143 worden de volgende punten toegevoegd:

"Definities voor steun voor regionale luchthavens

144. "luchthaveninfrastructuur": infrastructuur en uitrusting voor het ter beschikking stellen van luchthavendiensten door de luchthaven aan luchtvaartmaatschappijen en de diverse dienstverrichters, met inbegrip van start- en landingsbanen, terminals, platforms, taxibanen, gecentraliseerde grondafhandelingsinfrastructuur en alle andere voorzieningen die de luchthavendiensten rechtstreeks ondersteunen, evenwel met uitsluiting van infrastructuur en

uitrusting die in hoofdzaak noodzakelijk is voor het uitoefenen van niet-luchtvaartgebonden activiteiten;

145. "luchtvaartmaatschappij": een luchtvaartmaatschappij met een geldige exploitatievergunning afgegeven door een lidstaat of een lid van de Europese Gemeenschappelijke Luchtvaartruimte (ECAA), overeenkomstig Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad*;

146. "luchthaven": een entiteit of groep entiteiten die de economische activiteit verricht van het verlenen van luchthavendiensten aan luchtvaartmaatschappijen;

147. "luchthavendiensten": diensten die een luchthaven of een van haar dochterondernemingen aan luchtvaartmaatschappijen verleent, om de afhandeling te verzorgen van vliegtuigen (van landing tot start) en van passagiers en vracht, zodat luchtvaartmaatschappijen luchtvervoersdiensten kunnen aanbieden, met inbegrip van het verrichten van grondafhandelingsdiensten en het beschikbaar stellen van gecentraliseerde grondafhandelingsinfrastructuur;

148. "gemiddelde jaarlijkse passagiersstroom": een aantal dat wordt bepaald op basis van de stromen inkomende en uitgaande passagiers gedurende de twee boekjaren voorafgaand aan het jaar waarin de steun wordt toegekend;

149. "gecentraliseerde grondafhandelingsinfrastructuur": infrastructuur die normaal gesproken wordt geëxploiteerd door de luchthavenbeheerder en die tegen een vergoeding ter beschikking wordt gesteld van de diverse verrichters van grondafhandelingsdiensten die op de luchthaven werkzaam zijn, met uitzondering van uitrusting die eigendom is van of wordt geëxploiteerd door de verrichters van grondafhandelingsdiensten;

150. "hogesnelheidstrein": een trein die snelheden van meer dan 200 km/u kan halen;

151. "grondafhandelingsdiensten": de diensten die op luchthavens aan luchthavengebruikers worden verleend, zoals beschreven in de bijlage bij Richtlijn 96/67/EG**;

152. "niet-luchtvaartgebonden activiteiten": commerciële diensten verricht voor luchtvaartmaatschappijen of andere gebruikers van de luchthaven, met inbegrip van ondersteunende diensten voor passagiers, expediteurs of andere dienstverrichters, het verhuren van kantoren en winkels, parkeerruimten of parkeergarages en hotels;

153. "regionale luchthaven": een luchthaven met een gemiddelde jaarlijkse passagiersstroom van maximaal drie miljoen passagiers;

Definities voor steun voor havens

154. "haven": een uit land en water bestaand gebied met infrastructuur en uitrusting die dient voor de ontvangst van vaartuigen, het laden en lossen daarvan, de opslag van goederen, het in ontvangst nemen en leveren van die goederen, en het in- en ontschepen van passagiers, bemanning en andere personen, en alle andere infrastructuur die voor vervoersexploatanten in het havengebied noodzakelijk is;

155. "zeehaven": een haven die voornamelijk dient voor de ontvangst van zeeschepen;

156. "binnenvaarthaven": een haven niet zijnde een zeehaven die dient voor de ontvangst van binnenvaartschepen;

157. "haveninfrastructuur": infrastructuur en faciliteiten voor het verrichten van vervoersgerelateerde havendiensten, waaronder ligplaatsen die voor het afmeren van schepen worden gebruikt, kademuuren, aanlegsteigers en drijvende pontons in getijdegebieden, dokken, gedempte gronden en landaanwinningen, infrastructuur voor alternatieve brandstoffen,

ontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen, en faciliteiten voor vervoer over land binnen het havengebied;

158. "havensuprastructuur": voorzieningen aan de oppervlakte, gebouwen, alsmede mobiele installaties (daaronder begrepen kranen) en vaste installaties binnen het havengebied die rechtstreeks verband houden met de vervoersfunctie van de haven;

159. "toegangsinfrastructuur": alle soorten infrastructuurvoorzieningen die nodig zijn om gebruikers de toegang tot en de binnenkomst in zee- of binnenvaarthavens vanaf land of de zee en rivieren te verzekeren, met name toegangswegen, spooransluitingen, zeeweringen, toegangseulessen, sluisen;

160. "baggeren": het verwijderen van zand, slib of andere materie van de bodem van een toegangsvaartweg naar een haven of in het havengebied, om vaartuigen toegang tot die haven te verschaffen;

161. "onderhoudsbaggeren": routinematig baggeren om de waterweg toegankelijk te houden;

162. "infrastructuur voor alternatieve brandstoffen": haveninfrastructuur waarmee een haven vaartuigen kan ontvangen die gebruikmaken van brandstoffen zoals elektriciteit, waterstof, biobrandstoffen (vloeistoffen), synthetische brandstoffen, methaan, daaronder begrepen aardgas (CNG en LNG) en biomethaan en vloeibaar petroleumgas (LPG), die aardolie ten minste gedeeltelijk vervangen als energiebron voor het vervoer, ertoe bijdragen dat het vervoer koolstofvrij wordt, en de milieuprestatie van de vervoersector verbeteren;"

163. "vaartuig": drijvende marine constructie, al dan niet met eigen voortstuwingsvermogen, met waterverplaatsende romp;

164. "zeeschip": een schip niet zijnde een schip dat uitsluitend vaart op de binnenwateren of op wateren binnen of nauw grenzend aan beschutte wateren;

165. "binnenvaartschip": een schip dat uitsluitend of hoofdzakelijk bedoeld is voor de binnenvaart;

166. "infrastructuur voor de ontvangst van scheepsafval of ladingresiduen": de ontvangst in een vaste, drijvende of mobiele voorziening die geschikt is voor de ontvangst van scheepsafval of ladingresiduen in de zin van Richtlijn 200/59/EG van het Europees Parlement en de Raad***.

* Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap (PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3).

** Richtlijn 96/67/EG van de Raad van 15 oktober 1996 betreffende de toegang tot de grondafhandelingsmarkt op de luchthavens van de Gemeenschap (PB L 272 van 25.10.1996, blz. 36).

*** Richtlijn 2000/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 november 2000 betreffende havenontvangstvoorzieningen voor scheepsafval en ladingresiduen (PB L 332 van 28.12.2000, blz. 81).";

(3) Artikel 4 wordt als volgt gewijzigd:

a) lid 1 wordt als volgt gewijzigd:

i) punt z) wordt vervangen door:

"z) voor investeringssteun voor cultuur en instandhouding van het erfgoed: 150 miljoen EUR per project; voor exploitatiesteun voor cultuur en instandhouding van het erfgoed: 75 miljoen EUR per onderneming per jaar;

ii) de volgende punten dd), ee) en ff) worden toegevoegd:

"dd) voor investeringssteun voor regionale luchthavens: de in artikel 56 bis, leden 11 en 12, vastgestelde steunintensiteiten;

ee) voor investeringssteun voor zeehavens: 100 miljoen EUR voor één investeringsproject (of 120 miljoen EUR voor één investeringsproject in een zeehaven opgenomen in het werkplan van een kernnetwerk als bedoeld in artikel 47 van Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad*);

ff) voor investeringssteun voor binnenvaarthavens: 20 miljoen EUR voor één investeringsproject.

* Verordening (EU) nr. 1315/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 betreffende richtsnoeren van de Unie voor de ontwikkeling van het trans-Europees vervoersnetwerk en tot intrekking van Besluit nr. 661/2010/EU (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 1). ";

(4) In artikel 5, lid 2, wordt het volgende punt k) toegevoegd:

"k) steun in de vorm van de verkoop of de verhuring/leasing van materiële activa onder het markttarief wanneer de waarde is vastgesteld door een taxatie van onafhankelijke deskundige vóór de transactie of aan de hand van een publiek beschikbare, regelmatig bijgewerkte en algemeen aanvaarde benchmark."

(5) Artikel 6, lid 5, wordt als volgt gewijzigd:

a) punt a) wordt vervangen door:

"a) bij regionale exploitatiesteun en regionale stadsontwikkelingssteun: wanneer de desbetreffende voorwaarden van de artikelen 15 en 16 zijn vervuld;"

b) punt d) wordt vervangen door:

"d) bij steun ter compensatie van de bijkomende kosten voor de tewerkstelling van werknemers met een handicap en bij steun ter compensatie van de kosten voor de begeleiding van kwetsbare werknemers: wanneer de desbetreffende voorwaarden van de artikelen 34 en 35 zijn vervuld;"

(6) Artikel 7 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 1 wordt de volgende zin toegevoegd:

"De bedragen van in aanmerking komende kosten kunnen worden berekend in overeenstemming met de opties voor vereenvoudigde kosten uiteengezet in de artikelen 67 en 68 van Verordening (EU) nr. 1303/2013 van het Europees Parlement en de Raad*, mits de concrete actie ten minste gedeeltelijk wordt gefinancierd via een Uniefonds dat de mogelijkheid biedt gebruik te maken van die opties voor vereenvoudigde kosten, en mits de kostencategorie volgens de desbetreffende vrijstellingsbepaling in aanmerking komt.";

b) in lid 3 wordt de eerste zin vervangen door:

"In de toekomst betaalbare steun, daaronder begrepen steun die in meerdere tranches wordt uitgekeerd, wordt gediscoteerd tot de waarde ervan op het tijdstip van de toekenning ervan.";

c) lid 4 wordt geschrapt.

* Verordening (EU) nr. 1303/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 december 2013 houdende gemeenschappelijke bepalingen inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds, het Cohesiefonds, het Europees Landbouwfonds voor plattelandontwikkeling en het Europees Fonds voor maritieme zaken en visserij en algemene bepalingen inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds, het Cohesiefonds en het Europees Fonds voor maritieme zaken en

visserij, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1083/2006 van de Raad (PB L 347 van 20.12.2013, blz. 320).".

(7) De artikelen 12 en 13 worden vervangen door:

"Artikel 12

Monitoring

1. Om de Commissie in staat te stellen de krachtens deze verordening van aanmelding vrijgestelde steun te monitoren, houden de lidstaten of, in het geval van steun toegekend voor projecten voor Europese territoriale samenwerking (ETC), eventueel ook de lidstaat waarin de managementautoriteit is gevestigd, gedetailleerde dossiers bij met de gegevens en bewijsstukken die nodig zijn om aan te tonen dat alle in deze verordening vastgestelde voorwaarden zijn vervuld. Deze dossiers worden bijgehouden gedurende tien jaar vanaf de datum waarop de ad-hocsteun werd toegekend of, in het geval van regelingen, de laatste steun is toegekend.

2. In het geval van fiscale steunregelingen waarbij automatisch steun wordt toegekend op basis van belastingaangiften van de begunstigden en waarbij er geen ex-ante-controle is of alle verenigbaarheidsvoorwaarden voor elke begunstigde zijn vervuld, gaan de lidstaten op regelmatige basis eenmaal per belastingjaar, ten minste ex-post en op basis van een steekproef, na of alle verenigbaarheidsvoorwaarden zijn vervuld, en trekken ze de nodige conclusies. De lidstaten houden gedetailleerde dossiers over de controles bij gedurende ten minste 10 jaar vanaf de datum van de controles.

3. De betrokken lidstaat verstrekt de Commissie binnen een termijn van 20 werkdagen, of binnen de in het verzoek vastgestelde langere termijn, alle gegevens en bewijsstukken die de Commissie nodig acht om de toepassing van deze verordening te kunnen monitoren, met inbegrip van de in de leden 1 en 2 vermelde informatie.

Artikel 13

Toepassingsgebied van regionale steun

Dit deel is niet van toepassing op:

a) steun ten behoeve van activiteiten in de ijzer- en staalindustrie, de kolenindustrie, de scheepsbouw, de synthetischevezelindustrie;

b) steun ten behoeve van de vervoersector en de daarmee verband houdende infrastructuur, en de energieproductie, -distributie en -infrastructuur, behalve bij regelingen voor regionale exploitatiesteun;

c) regionale steun in de vorm van regelingen die zijn gericht op een beperkt aantal specifieke economische sectoren. Regelingen die zijn gericht op toeristische activiteiten, breedbandinfrastructuur of de verwerking en afzet van landbouwproducten, gelden niet als gericht op specifieke economische sectoren;

d) individuele regionale investeringssteun voor een begunstigde die op het tijdstip van de steunaanvraag:

i) dezelfde of een vergelijkbare activiteit in een vestiging op het grondgebied van een andere overeenkomstsluitende partij bij de EER-Overeenkomst heeft gesloten in de twee voorafgaande jaren, of

ii) die [concrete plannen] heeft om dit soort activiteit te sluiten binnen een periode vanaf de datum van de steunaanvraag tot twee jaar nadat de initiële investering is voltooid;

e) regionale exploitatiesteun toegekend aan ondernemingen waarvan de hoofdactiviteit valt onder sectie K "Financiële activiteiten en verzekeringen" van NACE Rev. 2, of aan

ondernemingen die intragroepsactiviteiten verrichten en waarvan de hoofdactiviteiten vallen onder de klassen 70.10 "Activiteiten van hoofdkantoren" of 70.22 "Overige adviesbureaus op het gebied van bedrijfsbeheer; adviesbureaus op het gebied van bedrijfsvoering" van NACE Rev. 2."

(8) Artikel 14 wordt als volgt gewijzigd:

a) in lid 6, tweede alinea, wordt de eerste zin vervangen door:

"Bij de verwerving van de activa van een vestiging in de zin van punt 49 of punt 51 van artikel 2 worden alleen de kosten voor de aankoop van de activa van derden die geen banden met de koper hebben, in aanmerking genomen.";

b) in lid 7 wordt de eerste zin vervangen door:

"Voor steun aan grote ondernemingen ten behoeve van een fundamentele verandering in het productieproces moeten de in aanmerking komende kosten hoger liggen dan de in de drie voorgaande belastingjaren doorgevoerde afschrijving voor de met de te moderniseren activiteit verband houdende activa."

(9) Artikel 15 wordt vervangen door:

"Artikel 15

Regionale exploitatiesteun

1. Regelingen inzake regionale exploitatiesteun in ultraperifere gebieden en dunbevolkte gebieden zijn verenigbaar met de interne markt in de zin van artikel 107, lid 3, van het Verdrag en zijn van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag vrijgesteld, mits de in dit artikel en in hoofdstuk I vastgestelde voorwaarden zijn vervuld.

2. In dunbevolkte gebieden compenseren de regelingen voor regionale exploitatiesteun de bijkomende vervoerskosten voor goederen die zijn geproduceerd in voor exploitatiesteun in aanmerking komende gebieden, alsmede de bijkomende vervoerskosten van in die gebieden verder verwerkte goederen, onder de volgende voorwaarden:

a) de steun is vooraf objectief kwantificeerbaar op basis van een vast bedrag of een percentage per tonkilometer of andere relevante eenheid;

b) de bijkomende vervoerskosten worden berekend op basis van het traject van de goederen binnen de nationale grenzen van de betrokken lidstaat, gebruikmakend van vervoermiddelen die voor de begunstigde de laagste kostprijs opleveren.

De steunintensiteit bedraagt ten hoogste 100% van de bijkomende vervoerskosten zoals die in dit lid zijn uiteengezet.

3. In zeer dunbevolkte gebieden gaan regelingen inzake regionale exploitatiesteun de ontvolking tegen of remmen ze deze af, op de volgende voorwaarden:

a) de begunstigden hebben hun economische activiteiten in het betrokken gebied;

b) het jaarlijkse steunbedrag per begunstigde op grond van alle regelingen voor exploitatiesteun samen bedraagt ten hoogste 20% van de jaarlijkse arbeidskosten die de begunstigde in het betrokken gebied moet maken.

4. In ultraperifere gebieden compenseren de regelingen voor exploitatiesteun de bijkomende exploitatiekosten die in ultraperifere gebieden ontstaan als een rechtstreeks gevolg van één of meer van de in artikel 349 van het Verdrag bedoelde blijvende handicaps, wanneer de begunstigden hun economische activiteiten in een ultraperifere gebied hebben, mits het jaarlijkse steunbedrag per begunstigde in het kader van alle op grond van deze verordening

ten uitvoer gelegde regelingen voor exploitatiesteun samen geen van de volgende percentages overschrijdt:

- a) [25%] van de door de begunstigde in het betrokken ultraperifere gebied gegenereerde jaarlijkse bruto toegevoegde waarde;
- b) [30%] van de jaarlijkse arbeidskosten die de begunstigde in het betrokken ultraperifere gebied moet maken;
- c) [20%] van de jaaromzet die de begunstigde in het betrokken ultraperifere gebied behaalt.

Die percentages mogen worden verhoogd met [10 procentpunten] voor ondernemingen met een jaaromzet van maximaal [300 000 EUR].".

(10) In artikel 21, lid 16, wordt de inleidende zin vervangen door:

"Een risicofinancieringsmaatregel waarbij garanties of leningen aan in aanmerking komende ondernemingen worden verstrekt, of investeringen waarbij aan in aanmerking komende ondernemingen als schuld gestructureerd quasi-eigen-vermogen wordt verstrekt, voldoen aan de volgende voorwaarden:".

(11) Artikel 22, lid 2, wordt vervangen door:

"In aanmerking komen niet-beursgenoteerde kleine ondernemingen tot vijf jaar na hun registratie, mits de onderneming aan de volgende voorwaarden voldoet:

- a) zij heeft niet gewoon de activiteit van een andere onderneming overgenomen;
- b) zij heeft nog geen winst heeft uitgekeerd, en
- c) zij is niet ontstaan uit een concentratie.

Voor in aanmerking komende ondernemingen die zich niet hoeven te laten registreren, kan de periode van vijf jaar om in aanmerking te komen, geacht worden aan te vangen op het tijdstip dat de onderneming ofwel haar economische activiteiten aanvangt of belastingplichtig wordt voor haar economische activiteiten.

In afwijking van punt c) van de eerste alinea worden ondernemingen die ontstaan uit een concentratie van ondernemingen die op grond van dit artikel voor steun in aanmerking komen, ook beschouwd als in aanmerking komende onderneming tot vijf jaar vanaf de registratie van de oudste onderneming die bij de concentratie betrokken is."

(12) In artikel 31, lid 3, wordt punt b) vervangen door:

"b) rechtstreeks met het opleidingsproject verband houdende operationele kosten van opleiders en deelnemers aan de opleiding, zoals reiskosten, accommodatiekosten, materiaal en benodigdheden die rechtstreeks met het project verband houden, de afschrijving van werktuigen en uitrusting voor zover deze uitsluitend voor het opleidingsproject worden gebruikt."

(13) In artikel 52 wordt het volgende lid 2 bis ingevoegd:

"2 bis. In plaats van de in aanmerking komende kosten vast te stellen zoals bepaald in lid 2, kan het maximale steunbedrag voor een project ook worden vastgesteld op grond van de concurrerende selectieprocedure zoals vereist in lid 4."

(14) Artikel 53 wordt als volgt gewijzigd:

- a) lid 2, onder a), wordt vervangen door:

"a) musea, archieven, bibliotheken, kunstencentra en cultuurcentra of artistieke of culturele locaties, theaters, bioscopen, operahuizen, concerthallen, andere live-performanceorganisaties, cinematografische erfgoedinstellingen, en andere vergelijkbare artistieke en culturele infrastructuurvoorzieningen, organisaties en instellingen;"

b) in lid 6 wordt de derde zin geschrapt;

c) lid 8 wordt vervangen door:

"8. Voor steun van ten hoogste 2 miljoen EUR mag het maximale steunbedrag, in plaats van dat aan de hand van de in de leden 6 en 7 bedoelde methodiek vast te stellen, ook worden bepaald op 80% van de in aanmerking komende kosten.";

d) in lid 9 wordt de eerste zin vervangen door:

"Voor de activiteiten in de zin van lid 2, onder f), is het maximale steunbedrag niet hoger dan hetzij het verschil tussen de in aanmerking komende kosten en de gediscoteerde inkomsten van het project, hetzij 70% van de in aanmerking komende kosten.".

(15) In artikel 54, lid 4, wordt de tweede alinea vervangen door:

"In beide gevallen bedraagt het maximumbedrag aan uitgaven waarvoor territoriale bestedingsverplichtingen gelden, in geen geval meer dan 80% van het totale productiebudget.

Om projecten voor steun in aanmerking te laten komen, kan een lidstaat ook een minimumvolume aan productieactiviteiten in het betrokken grondgebied eisen, maar dat volume bedraagt ten hoogste 50% van het totale productiebudget.".

(16) De volgende delen worden ingevoegd na artikel 56:

"DEEL 14

Steun voor regionale luchthavens

Artikel 56 bis

Investeringssteun voor regionale luchthavens

1. Investeringssteun voor een luchthaven is verenigbaar met de interne markt in de zin van artikel 107, lid 3, van het Verdrag en is van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag vrijgesteld, mits de in dit artikel en in hoofdstuk I vastgestelde voorwaarden zijn vervuld.

2. De betrokken investering gaat niet verder dan hetgeen nodig is voor het opvangen van het verkeersvolume dat, gebaseerd op redelijke prognoses voor verkeersstromen, voor de middellange termijn wordt verwacht.

3. De luchthaven staat open voor alle potentiële gebruikers. In het geval van een fysieke beperking van de capaciteit vindt de toewijzing plaats aan de hand van relevante, objectieve, transparante en niet-discriminerende criteria.

4. De steun wordt niet toegekend aan een luchthaven die gelegen is binnen een afstand van 100 kilometer of een reistijd van 60 minuten met de auto, bus, trein of hogesnelheidstrein vanaf een bestaande luchthaven van waaruit geregelde luchtdiensten in de zin van artikel 2, punt 16, van Verordening (EG) nr. 1008/2008 worden uitgevoerd.

5. De steun wordt niet toegekend aan luchthavens met een gemiddelde jaarlijkse passagiersstroom van meer dan drie miljoen passagiers gedurende de twee boekjaren voorafgaand aan het jaar waarin de steun daadwerkelijk wordt toegekend. De steun mag naar verwachting niet ertoe leiden dat de luchthaven daarmee haar gemiddelde jaarlijkse

verkeersvolume kan uitbreiden tot meer dan drie miljoen passagiers binnen de twee boekjaren volgend op de toekenning van de steun.

6. De steun wordt niet toegekend aan luchthavens met een gemiddelde jaarlijkse vrachtstroom van meer dan 200 000 ton gedurende de twee boekjaren voorafgaand aan het jaar waarin de steun daadwerkelijk wordt toegekend. Dit artikel is evenmin van toepassing wanneer de steun naar verwachting ertoe leidt dat de luchthaven haar gemiddelde jaarlijkse vrachtstroom kan uitbreiden tot meer dan 200 000 ton binnen de twee boekjaren volgend op de toekenning van de steun.

7. De steun wordt niet toegekend voor de verplaatsing van bestaande luchthavens of de aanleg van een nieuwe passagiersluchthaven, met inbegrip van de ombouw van een bestaand vliegveld tot een passagiersluchthaven.

9. Het steunbedrag is niet hoger dan het verschil tussen de in aanmerking komende kosten en de exploitatiewinst van de investering. De exploitatiewinst wordt op de in aanmerking komende kosten in mindering gebracht, hetzij vooraf op basis van redelijke prognoses, hetzij via een terugvorderingsmechanisme.

10. De in aanmerking komende kosten zijn de kosten met betrekking tot de investeringen in luchthaveninfrastructuur, met inbegrip van planningkosten.

11. Het steunbedrag is niet hoger dan:

- (a) 50% van de in aanmerking komende kosten voor luchthavens met een gemiddelde jaarlijkse passagiersstroom van één tot drie miljoen passagiers gedurende de twee boekjaren voorafgaand aan het jaar waarin de steun daadwerkelijk wordt toegekend;
- (b) 75% van de in aanmerking komende kosten voor luchthavens met een gemiddelde passagiersstroom van maximaal één miljoen passagiers gedurende de twee boekjaren voorafgaand aan het jaar waarin de steun daadwerkelijk wordt toegekend.

12. De maximale steunintensiteiten kunnen worden verhoogd met maximaal 20 procentpunten voor luchthavens in afgelegen gebieden.

13. De leden 2 en 4 zijn niet van toepassing op luchthavens met een jaarlijkse passagiersstroom van maximaal 150 000 passagiers gedurende de twee boekjaren voorafgaand aan het jaar waarin de steun daadwerkelijk wordt toegekend indien van de steun niet valt te verwachten dat de luchthaven daarmee haar gemiddelde jaarlijkse passagiersstroom kan uitbreiden tot meer dan 150 000 passagiers. Aan dit soort luchthavens toegekende steun voldoet hetzij aan lid 9 hetzij aan de leden 11 en 12.

DEEL 15

Steun voor havens

Artikel 56 ter

Investeringssteun voor zeehavens

1. Investeringssteun voor zeehavens is verenigbaar met de interne markt in de zin van artikel 107, lid 3, van het Verdrag en is van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag vrijgesteld, mits de in dit artikel en in hoofdstuk I vastgestelde voorwaarden zijn vervuld.

2. De in aanmerking komende kosten zijn de kosten, met inbegrip van planningkosten, van de investeringen:

- a) ten behoeve van de bouw, vervanging of modernisering van infrastructuur voor zeehavens, en
- b) ten behoeve van de bouw, vervanging of modernisering van toegangsinfrastructuur binnen het havengebied. Dit omvat het baggeren binnen het havengebied, maar sluit het onderhoudsbaggeren uit.

3. Investeringskosten die verband houden met niet-vervoersgerelateerde activiteiten, met inbegrip van industriële productiefaciliteiten die binnen het havengebied actief zijn, kantoren of winkels, maar ook met superstructuren, zijn geen in aanmerking komende kosten.

4. De steunintensiteit ligt niet hoger dan het verschil tussen de in aanmerking komende kosten en de exploitatiewinst van de investering. De exploitatiewinst wordt op de in aanmerking komende kosten in mindering gebracht, hetzij vooraf op basis van redelijke prognoses, hetzij via een terugvorderingsmechanisme.

5. De maximale steunintensiteit voor de in lid 2, onder a), omschreven investeringen bedraagt ten hoogste:

a) 100% van de in aanmerking komende kosten wanneer de in aanmerking komende kosten maximaal 20 miljoen EUR bedragen;

b) 80% van de in aanmerking komende kosten wanneer de in aanmerking komende kosten tussen 20 miljoen EUR en 50 miljoen EUR bedragen;

c) 50% van de in aanmerking komende kosten wanneer de in aanmerking komende kosten tussen 50 miljoen EUR en 100 miljoen EUR bedragen;

d) 50% van de in aanmerking komende kosten wanneer de in aanmerking komende kosten tot 120 miljoen EUR bedragen voor de zeehavens die zijn opgenomen in het werkplan van een kernnetwerkcorridor als bedoeld in artikel 47 van Verordening (EU) nr. 1315/2013.

De maximale steunintensiteit voor de in lid 2, onder b), omschreven investeringen bedraagt ten hoogste 100% van de in aanmerking komende kosten.

6. De in lid 5, eerste alinea, punten b), c) en d), vastgestelde steunintensiteiten kunnen worden verhoogd met 10 procentpunten voor investeringen in steungebieden die aan de voorwaarden van artikel 107, lid 3, onder a), van het Verdrag voldoen, en met 5 procentpunten voor investeringen in steungebieden die aan de voorwaarden van artikel 107, lid 3, onder c), van het Verdrag voldoen.

7. Een gesteunde investering die door dezelfde begunstigde wordt opgestart binnen een periode van drie jaar vanaf de aanvang van de werkzaamheden voor een andere gesteunde investering in dezelfde zeehaven, wordt beschouwd als onderdeel van hetzelfde investeringsproject.

8. Iedere concessie of iedere andere vorm van toewijzing aan een derde om de haveninfrastructuur te bouwen, te moderniseren, te exploiteren en/of te huren, vindt op concurrerende, transparante, niet-discriminerende en onvoorwaardelijke basis plaats. De looptijd van een concessie of iedere andere vorm van toewijzing aan een derde voor het huren of exploiteren van de infrastructuur is de maximale looptijd beperkt tot de periode waarin van deze derde redelijkerwijs verwacht mag worden dat hij de investeringen die hij heeft gemaakt voor de exploitatie van de werken en diensten, samen met een rendement op geïnvesteerd vermogen, terugverdient, rekening houdende met de investeringen die nodig zijn om de specifieke contractuele doelstellingen te halen.

9. De gesteunde haveninfrastructuur wordt tegen marktvoorwaarden op open, transparante en niet-discriminerende basis aan belangstellende gebruikers beschikbaar gesteld.

10. Voor steun van ten hoogste 5 miljoen EUR mag het maximale steunbedrag, in plaats van dat aan hand van de in de leden 4, 5 en 6 bedoelde methodiek vast te stellen, ook worden bepaald op 80% van de in aanmerking komende kosten.

Artikel 56 quater

Investeringssteun voor binnenvaarthavens

1. Investeringssteun voor binnenvaarthavens is verenigbaar met de interne markt in de zin van artikel 107, lid 3, van het Verdrag en is van de aanmeldingsverplichting van artikel 108, lid 3, van het Verdrag vrijgesteld, mits de in dit artikel en in hoofdstuk I vastgestelde voorwaarden zijn vervuld.

2. De in aanmerking komende kosten zijn de kosten, met inbegrip van planningkosten, van de investeringen:

a) ten behoeve van de bouw, vervanging of modernisering van infrastructuur voor binnenvaarthavens, en

b) ten behoeve van de bouw, vervanging of modernisering van toegangsinfrastructuur binnen het havengebied. Dit omvat het baggeren binnen het havengebied, maar sluit het onderhoudsbaggeren uit.

3. Investeringskosten die verband houden met niet-vervoersgerelateerde activiteiten, met inbegrip van industriële productiefaciliteiten die binnen het havengebied actief zijn, kantoren of winkels, maar ook met superstructuren, komen niet in aanmerking.

4. Het steunbedrag is niet hoger dan het verschil tussen de in aanmerking komende kosten en de exploitatiewinst van de investering. De exploitatiewinst wordt op de in aanmerking komende kosten in mindering gebracht, hetzij vooraf op basis van redelijke prognoses, hetzij via een terugvorderingsmechanisme.

5. De maximale steunintensiteit bedraagt ten hoogste 100% van de in aanmerking komende kosten.

6. Een gesteunde investering die door dezelfde begunstigde wordt opgestart binnen een periode van drie jaar vanaf de aanvang van de werkzaamheden voor een andere gesteunde investering in dezelfde binnenvaarthaven, wordt beschouwd als onderdeel van hetzelfde investeringsproject.

7. Iedere concessie of iedere andere vorm van toewijzing aan een derde om de haveninfrastructuur te bouwen, te moderniseren, te exploiteren en/of te huren, vindt op concurrerende, transparante, niet-discriminerende en onvoorwaardelijke basis plaats. De looptijd van een concessie of iedere andere vorm van toewijzing aan een derde voor het huren of exploiteren van de infrastructuur is de maximale looptijd beperkt tot de periode waarin van deze derde redelijkerwijs verwacht mag worden dat hij de investeringen die hij heeft gemaakt voor de exploitatie van de werken en diensten, samen met een rendement op geïnvesteerd vermogen, terugverdient, rekening houdende met de investeringen die nodig zijn om de specifieke contractuele doelstellingen te halen.

8. De gesteunde haveninfrastructuur wordt tegen marktvoorwaarden op open, transparante en niet-discriminerende basis aan belangstellende gebruikers beschikbaar gesteld.

9. Voor steun van ten hoogste 2 miljoen EUR mag het maximale steunbedrag, in plaats van dat aan hand van de in de leden 4 en 5 bedoelde methodiek vast te stellen, ook worden bepaald op 80% van de in aanmerking komende kosten.";

(17) Artikel 58, lid 1, wordt vervangen door:

"1. Deze verordening is van toepassing op individuele steun die is toegekend voordat de desbetreffende bepalingen van deze verordening in werking zijn getreden, wanneer de steun voldoet aan alle in deze verordening vastgestelde voorwaarden, met uitzondering van artikel 9."

Artikel 2

De bijlagen bij Verordening (EU) nr. 651/2014 worden als volgt gewijzigd:

- (1) Bijlage II wordt vervangen door de tekst in de bijlage bij de onderhavige verordening.

[In bijlage II (door de lidstaat in te dienen informatieblad) zullen in deel II nieuwe rubrieken worden gecreëerd voor de nieuwe steuncategorieën (investeringssteun voor luchthavens, zeehavens en binnenvaarhavens) en zal de rubriek over kmo-steun (de artikelen 17 t/m 20) worden opgesplitst in verschillende rubrieken (per artikel).]

- (2) In bijlage III wordt voetnoot 2 vervangen door:

"2. Verordening (EG) nr. 1893/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 tot vaststelling van de statistische classificatie van economische activiteiten NACE Rev. 2 en tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3037/90 en enkele EG-verordeningen op specifieke statistische gebieden (PB L 393 van 30.12.2006, blz. 1)."

- (3) In bijlage III wordt de eerste zin van voetnoot 3 vervangen door:

"Bruto-subsidie-equivalent of, voor maatregelen op grond van de artikelen 16, 21, 22 of 39 van deze verordening, het investeringsbedrag."

Artikel 3

In artikel 7, lid 1, van Verordening (EU) nr. 702/2014 wordt de volgende zin toegevoegd:

"De bedragen van in aanmerking komende kosten kunnen worden berekend in overeenstemming met de opties voor vereenvoudigde kosten uiteengezet in de artikelen 67 en 68 van Verordening (EU) nr. 1303/2013 van het Europees Parlement en de Raad*, mits de concrete actie ten minste gedeeltelijk wordt gefinancierd via het ELFPO en mits de kostencategorie volgens de desbetreffende vrijstellingsbepaling in aanmerking komt.

* Verordening (EU) nr. 1303/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 17 december 2013 houdende gemeenschappelijke bepalingen inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds, het Cohesiefonds, het Europees Landbouwfonds voor plattelandsontwikkeling en het Europees Fonds voor maritieme zaken en visserij en algemene bepalingen inzake het Europees Fonds voor regionale ontwikkeling, het Europees Sociaal Fonds, het Cohesiefonds en het Europees Fonds voor maritieme zaken en visserij, en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 1083/2006 van de Raad (PB L 347 van 20.12.2013, blz. 320)."

Artikel 4

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel,

Voor de Commissie
De voorzitter