



Bruxelles, le **XXX**  
[...](2015) **XXX** draft

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

**du **XXX****

**modifiant le règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité**

**PROJET**

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

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

du **XXX**

**modifiant le règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité**

## PROJET

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 108, paragraphe 4,

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 horizontales<sup>1</sup>, et notamment son article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, points a) et b),

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

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement n° 651/2014<sup>2</sup> de la Commission 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. Il prévoit en outre que des critères d'exemption opérationnels peuvent être élaborés pour les infrastructures portuaires et aéroportuaires pour autant que la Commission puisse se constituer une expérience suffisante en matière décisionnelle.
- (2) La Commission s'est maintenant constitué l'expérience nécessaire en matière décisionnelle. 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 du champ d'application du règlement n° 651/2014.
- (3) Les aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux enregistrant un trafic de passagers annuel de trois millions de passagers au maximum peuvent améliorer tant l'accessibilité de certaines régions que le développement local, en fonction des particularités de chaque aéroport. À la lumière de l'expérience de la Commission, acquise grâce à l'application des lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes<sup>3</sup>, les aides à l'investissement en faveur des aéroports

---

<sup>1</sup> JO L 248 du 24.9.2015, p. 1.

<sup>2</sup> 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).

<sup>3</sup> JO C 99 du 4.4.2014, p. 3.

régionaux ne faussent pas indûment les échanges ni la concurrence, pour autant que certaines conditions soient remplies. Elles devraient dès lors être couvertes par l'exemption par catégorie lorsqu'elles remplissent les conditions énoncées dans le présent règlement. Il n'y a pas lieu 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 la taille de l'investissement.

- (4) Ces conditions devraient viser à limiter les distorsions de concurrence qui nuiraient au maintien de conditions équitables dans le marché intérieur, notamment en veillant à la proportionnalité des montants d'aide. Pour être proportionnée, l'intensité d'aide ne devrait pas excéder l'intensité d'aide maximale autorisée prévue par le présent règlement, qui varie en fonction de la taille de l'aéroport, et le montant d'aide ne devrait pas excéder le déficit de financement de l'investissement. Il y a lieu que les conditions de compatibilité garantissent un accès ouvert et non discriminatoire aux infrastructures. Il convient de ne pas octroyer d'aides aux aéroports situés à proximité d'un aéroport existant à partir duquel des services aériens réguliers sont exploités, étant donné que de telles aides comportent un risque plus élevé de distorsion de la concurrence et devraient dès lors être notifiées à la Commission, sauf si elles sont octroyées à de très petits aéroports (50 000 passagers par an au maximum), pour lesquels toute distorsion de concurrence significative est exclue compte tenu du très faible trafic.
- (5) Les ports maritimes revêtent une importance stratégique pour la réalisation des principaux objectifs de l'Union tels que le bon fonctionnement du marché intérieur et le renforcement de la cohésion économique, sociale et territoriale, 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»<sup>4</sup>. Comme indiqué dans la communication intitulée «Les ports: un moteur pour la croissance»<sup>5</sup>, l'Union a besoin de ports efficaces dans toutes les régions maritimes, ce qui 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 et superstructures 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, comme la directive 92/106/CEE du Conseil<sup>6</sup>, vise explicitement à renforcer l'intermodalité des transports. Le livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» encourage également le passage à des modes de transport plus respectueux de l'environnement tels que le transport ferroviaire et maritime/par voie navigable intérieure. Dans sa communication intitulée «Vers un transport par voies

---

<sup>4</sup> COM(2011) 144.

<sup>5</sup> COM(2013) 295.

<sup>6</sup> Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38).

navigables intérieures de qualité - NAIADES II», la Commission affirmait que «[l]es infrastructures du transport par voies navigables intérieures de l'UE ne sont pas suffisamment interconnectées et intégrées aux autres modes de transport»<sup>7</sup>.

- (7) Les conditions d'exemption applicables aux 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 assurant la proportionnalité du montant d'aide. Pour être proportionnées, les aides ne devraient pas excéder l'intensité d'aide maximale autorisée prévue par le présent règlement, 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. 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 Conseil<sup>8</sup> 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 investissements visant à améliorer les performances de ces ports devraient bénéficier d'un seuil de notification plus élevé.
- (9) [Le règlement du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports a introduit des comptes transparents et séparés qui permettent de déceler aisément l'utilisation de fonds publics par les organes de gestion des ports et les prestataires de services portuaires. Cette transparence financière encourage une utilisation efficiente des fonds publics dans les ports et facilite, le cas échéant, le contrôle des aides d'État. En outre, le règlement introduit des procédures communes et transparentes d'octroi des marchés de services portuaires et une politique de facturation des infrastructures portuaires transparente et autonome.]<sup>9</sup>
- (10) À la lumière de l'expérience acquise grâce à l'application du règlement n° 651/2014, il convient également de préciser ou de modifier certaines dispositions qui se sont révélées difficiles à appliquer. 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 autres que ceux liés au transport s'est révélée difficile dans la pratique et inadéquate pour remédier aux handicaps visés à l'article 349 du traité; ces dispositions devraient être remplacées par une méthode qui s'applique à tous les surcoûts. 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.
- (11) Il y a donc lieu de modifier le règlement (UE) n° 651/2014 en conséquence,

---

<sup>7</sup> COM(2013) 623.

<sup>8</sup> 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).

<sup>9</sup> [Le règlement est actuellement en cours d'examen par le Parlement européen et le Conseil, et son adoption définitive est attendue pour la fin de 2016.]

## A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

### *Article premier*

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

(1) L'article 1<sup>er</sup> est modifié comme suit:

– a) au paragraphe 1, les points k) à 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;

m) aux aides aux aéroports régionaux; et

n) aux aides aux ports.»

– b) le paragraphe 3 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, qui relève du règlement (UE) n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil<sup>\*</sup>, 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 de la compensation des surcoûts dans les régions ultrapériphériques et les zones à faible densité de population, 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 mises en œuvre dans les régions ultrapériphériques et les zones à faible densité de population, 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).»

– c) le paragraphe 4, 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 mis en œuvre dans les régions ultrapériphériques et les zones à faible densité de population, 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 42 est remplacé par le point suivant:

«42. «aide au fonctionnement à finalité régionale»: toute aide visant à réduire les dépenses courantes de l'entreprise, couvrant des catégories de coûts tels 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 pas 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;»

– b) le point 48 est remplacé par le point suivant:

«48. «zones à faible densité de population»: les régions NUTS 2 comptant moins de huit habitants au km<sup>2</sup> ou les régions NUTS 3 comptant moins de 12,5 habitants au km<sup>2</sup>;»

– c) le point 55 est remplacé par le point suivant:

«55. «zone admissible au bénéfice des aides au fonctionnement»: toute région ultrapériphérique mentionnée à l'article 349 du traité ou toute zone à faible densité de population, telle que définie au point 48;»

– d) le point suivant est inséré:

«61 *bis*. «arrêt d'une activité identique ou similaire»: l'arrêt total ou partiel d'une activité résultant en 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 un établissement ou une réduction d'au moins 50 % du nombre de travailleurs dans un établissement;»

– e) 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. Les infrastructures aéroportuaires n'incluent toutefois pas les infrastructures et les équipements nécessaires principalement à la poursuite des activités non aéronautiques, tels que les parcs de stationnement, les boutiques et les restaurants;

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 qui exerce une activité économique consistant à fournir des services aéroportuaires à des compagnies aériennes;

147. «services aéroportuaires»: les services fournis à des compagnies aériennes par l'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 pour la fourniture de services d'assistance en escale;

148. «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;

149. «train à grande vitesse»: un train pouvant atteindre une vitesse supérieure à 200 km/h;

150. «assistance en escale»: les services rendus sur un aéroport à un usager, tels que décrits à l'annexe de la directive 96/67/CE\*\*;

151. «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;

### **Définitions applicables aux aides en faveur des ports**

152. «port»: une zone de terre ferme et d'eau constituée d'infrastructures et d'équipements permettant, essentiellement, 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, ainsi que toute autre infrastructure dont les transporteurs ont besoin dans la zone portuaire;

153. «port maritime»: un port destiné principalement à l'accueil des bateaux de mer;

154. «port intérieur»: tout port autre qu'un port maritime, ayant un accès indirect à la mer par des voies navigables intérieures;

155. «infrastructures portuaires»: les infrastructures et installations qui génèrent un revenu direct pour le gestionnaire du port, 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, ainsi que les installations de transport à l'intérieur de la zone portuaire;

156. «superstructures portuaires»: les installations de surface, les bâtiments, ainsi que les équipements mobiles (p. ex. les grues) et les équipements fixes qui sont directement liés à la fonction de transport du port;

157. «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 brise-lames, les chenaux d'accès et les écluses;

158. «dragage»: le déblaiement du sable, des sédiments ou d'autres substances qui recouvrent le lit de la voie navigable donnant accès à un port afin de permettre aux bateaux d'accéder au port;

159. «dragage d'entretien»: le dragage effectué régulièrement pour maintenir l'accessibilité de la voie d'accès;

\*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).»

(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 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 entreprise et 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 suivant est ajouté:

«k) les aides sous la forme de vente ou de location d'actifs corporels sous la valeur du marché, si leur valeur est établie soit par une évaluation effectuée par un expert indépendant avant la vente ou la location, 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, une troisième phrase 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'UE qui autorise l'utilisation de ces 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, par exemple 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) L'article 12 est remplacé 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 de 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 aux conditions de compatibilité, les États membres mettent en place un mécanisme de contrôle adapté pour vérifier 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 ont été remplies et pour tirer les conclusions qui s'imposent. Les États membres conservent des registres détaillés des contrôles pendant au moins dix ans à compter de la date du contrôle.

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 visées aux paragraphes 1 et 2.»

(8) L'article 13 est remplacé par le texte suivant:

#### *«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 correspondantes, et de la production et de la distribution d'énergie ou des infrastructures énergétiques, exception faite des régimes d'aides au fonctionnement dans les régions ultrapériphériques et dans les zones à faible densité de population;
- (c) aux régimes d'aides à finalité régionale qui ciblent 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 accordées à un bénéficiaire qui, au moment de l'introduction de la demande d'aide, i) a cessé une activité identique ou similaire dans l'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 demande de l'aide et se terminant dans les deux ans suivant l'achèvement de l'investissement initial.  
Ne sont concernées que les fermetures ayant lieu sur le territoire d'une partie contractante de l'EEE différente de celle où l'aide a été octroyée.
- (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.

(9) 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.»

(10) 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 compensent 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 que les conditions suivantes soient remplies:

- a) les bénéficiaires exercent leur activité de production dans ces zones,
- b) les aides sont objectivement quantifiables à l'avance sur la base d'un montant forfaitaire ou d'un montant par tonne-kilomètre ou de toute autre unité pertinente,
- c) ces 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 régions ultrapériphériques, les régimes d'aides au fonctionnement compensent les surcoûts de fonctionnement qui sont supportés dans ces régions et qui sont la conséquence directe d'un ou de plusieurs des handicaps permanents visés à l'article 349 du traité, lorsque les bénéficiaires exercent leur activité économique dans une région ultrapériphérique, et sous réserve des conditions suivantes:

a) le montant annuel de l'aide par bénéficiaire octroyé au titre de tous les régimes d'aides au fonctionnement n'excède pas l'un des pourcentages suivants:

i) pour les entreprises exerçant des activités de fabrication:

— [...] de la valeur ajoutée brute créée chaque année par le bénéficiaire dans la région ultrapériphérique concernée, ou

— [...] des coûts annuels du travail supportés par le bénéficiaire dans la région ultrapériphérique concernée, ou

— [...] du chiffre d'affaires annuel réalisé par le bénéficiaire dans la région ultrapériphérique concernée.

ii) pour les entreprises exerçant d'autres activités:

— [...] de la valeur ajoutée brute créée chaque année par le bénéficiaire dans la région ultrapériphérique concernée, ou

— [...] des coûts annuels du travail supportés par le bénéficiaire dans la région ultrapériphérique concernée, ou

— [...] du chiffre d'affaires annuel réalisé par le bénéficiaire dans la région ultrapériphérique concernée.

iii) les pourcentages fixés aux points i) et ii) peuvent être majorés de [...] points de pourcentage] dans les régions ultrapériphériques qui sont situées à plus de 4 000 km de la capitale de l'État membre concerné; ou

b) pour les entreprises enregistrant un chiffre d'affaires annuel maximum de [300 000 EUR], en lieu et place des pourcentages visés au point a), le montant annuel de l'aide par entreprise bénéficiaire octroyé au titre de tous les régimes d'aides au fonctionnement n'excède pas [150 000 EUR].»

(11) À l'article 21, la phrase introductive du paragraphe 16 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:»

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

«Les entreprises admissibles sont de petites entreprises non cotées, enregistrées depuis un maximum de cinq ans, à condition que les petites entreprises nouvellement enregistrées:

- a) commencent une activité nouvelle pour elles;
- b) n'aient pas encore distribué de bénéfices; et
- c) ne soient pas issues 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.»

(13) 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.»

(14) À l'article 52, le paragraphe 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 comme exigé au paragraphe 4.»

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

– a) le paragraphe 2, 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 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.»

(16) 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 n'excède pas 50 % du budget global de la production.»

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

#### «SECTION 14

#### *Aides aux 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 offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme des capacités aéroportuaires sur la base de prévisions de trafic raisonnables.
3. L'aéroport doit être ouvert à tous les usagers potentiels, et non réservé à un usager en particulier. En cas de limitation physique des capacités, 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 à une distance de 100 kilomètres ou à un maximum de 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 du Parlement européen et du Conseil 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. L'aide n'est pas susceptible de permettre à l'aéroport d'augmenter son trafic de passagers annuel moyen au-delà de trois millions de passagers dans les deux ans suivant l'octroi de l'aide.
6. Le présent article ne s'applique pas 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 l'aide est susceptible de permettre à l'aéroport d'augmenter son trafic de fret annuel moyen au-delà de 200 000 tonnes dans les deux ans suivant l'octroi de l'aide.
7. Le paragraphe 4 ne s'applique pas aux aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel de 50 000 passagers au maximum au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée, à condition que l'aide ne soit pas censée permettre à l'aéroport d'augmenter son trafic de passagers annuel moyen au-delà de 50 000 passagers.
8. L'aide n'est pas octroyée pour la délocalisation d'aéroports existants ou 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 liés aux investissements dans les infrastructures aéroportuaires.
11. Le montant de l'aide ne dépasse pas:
- (a) 50 % des coûts admissibles pour les aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen d'un à trois millions de passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est octroyée;
  - (b) 75 % des coûts admissibles pour les aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen d'un million de passagers au maximum au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est octroyée.

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

## 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:

- (c) dans la construction ou la modernisation d'infrastructures et de superstructures portuaires maritimes, à l'exception d'équipements mobiles; et
- (d) dans la construction ou la modernisation d'infrastructures d'accès, incluant le dragage et excluant le dragage d'entretien, destinées à des infrastructures portuaires maritimes exploitées à des fins commerciales.

Les coûts d'investissement relatifs aux activités non liées au transport, y compris à des installations de production industrielle actives dans le périmètre du port, à des bureaux ou à des commerces, ne sont pas admissibles.

3. 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.

4. L'intensité maximale de l'aide pour les investissements visés au paragraphe 2, point a), n'excède pas:

a) si les coûts admissibles s'élèvent à [20] millions EUR maximum: [100] % des coûts admissibles;

b) si les coûts admissibles sont compris entre [20] millions EUR et [50] millions EUR: [80] % des coûts admissibles;

c) si les coûts admissibles sont compris entre [50] millions EUR et [100] millions EUR: [50] % des coûts admissibles;

d) si les coûts admissibles s'élèvent à [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 du Parlement européen et du Conseil: [50] % des coûts admissibles.

L'intensité maximale de l'aide pour les investissements définis au paragraphe 2, point b), ne dépasse pas [100] % des coûts admissibles.

5. Les intensités d'aide définies au paragraphe 4, 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.

6. Tout investissement 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.

7. Toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la construction, la modernisation, l'exploitation ou la location de l'infrastructure et de la superstructure portuaires est attribuée sur une base ouverte, transparente et non discriminatoire, dans le respect des règles de l'Union sur les marchés publics [et du règlement établissant un cadre pour l'accès au marché des services portuaires et la transparence financière des ports<sup>10</sup>], le cas échéant. La durée d'application de toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la location ou l'exploitation de l'infrastructure ne peut pas dépasser une durée maximale de [30] ans.

8. Les infrastructures sont mises à la disposition des utilisateurs intéressés sur une base ouverte, transparente et non discriminatoire. Le prix à payer pour l'utilisation de l'infrastructure correspond au prix du marché.

#### *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 93, 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:

- (e) dans la construction ou la modernisation d'infrastructures et de superstructures portuaires intérieures, à l'exception d'équipements mobiles; et
- (f) dans la construction ou la modernisation d'infrastructures d'accès, incluant le dragage et excluant le dragage d'entretien, destinées à des infrastructures portuaires intérieures exploitées à des fins commerciales.

Les coûts d'investissement relatifs aux activités non liées aux transports, y compris à des installations de production industrielle actives dans le périmètre du port, à des bureaux ou à des commerces, ne sont pas admissibles.

3. 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.

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

5. Tout investissement engagé par le même bénéficiaire au cours d'une période de [trois] ans commençant à la date de début des 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.

6. Toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la construction, la modernisation, l'exploitation ou la location de l'infrastructure et de la superstructure portuaires est attribuée sur une base ouverte, transparente et non discriminatoire, dans le

---

<sup>10</sup> [Le règlement est actuellement en cours d'examen par le Parlement européen et le Conseil, et son adoption définitive est attendue à la fin de 2016.]

respect des règles sur les marchés publics, le cas échéant. La durée d'application de toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la location ou l'exploitation de l'infrastructure ne peut pas dépasser une durée maximale de [30] ans.

7. Les infrastructures sont mises à la disposition des utilisateurs intéressés sur une base ouverte, transparente et non discriminatoire. Le prix à payer pour l'utilisation de l'infrastructure correspond au prix du marché.»

(18) 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 qu'il prévoit, à l'exception de l'article 9.»

### *Article 2*

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

(19) L'annexe II est remplacée par le texte suivant:

[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'aide (aides à l'investissement en faveur des aéroports, des ports maritimes et des ports intérieurs) et l'entrée sur les aides aux PME (articles 17 à 20) sera scindée en plusieurs entrées (par article).]

(20) 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).»

### *Article 3*

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*