

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) 2017/1084 DE LA COMMISSION

du 14 juin 2017

modifiant le règlement (UE) n° 651/2014 en ce qui concerne les aides aux infrastructures portuaires et aéroportuaires, les seuils de notification applicables aux aides en faveur de la culture et de la conservation du patrimoine et aux aides en faveur des infrastructures sportives et des infrastructures récréatives multifonctionnelles, ainsi que les régimes d'aides au fonctionnement à finalité régionale en faveur des régions ultrapériphériques, et modifiant le règlement (UE) n° 702/2014 en ce qui concerne le calcul des coûts admissibles

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

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

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission ⁽²⁾ déclare certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur et les exempte de l'obligation de notification à la Commission préalable à leur octroi. Le règlement (UE) n° 651/2014 annonçait l'intention de la Commission de revoir le champ d'application de ce règlement afin d'y inclure d'autres catégories d'aides, et en particulier, les aides aux infrastructures portuaires et aéroportuaires, lorsqu'elle disposerait d'une expérience suffisante en matière décisionnelle.
- (2) Compte tenu de l'expérience acquise par la Commission, et afin de simplifier et de clarifier les règles en matière d'aides d'État, ainsi que de réduire la charge administrative liée à la notification des mesures d'aide d'État ordinaires 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 (UE) n° 651/2014.
- (3) Les aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux enregistrant un trafic de passagers annuel moyen n'excédant pas trois millions de passagers peuvent améliorer tant l'accessibilité de certaines régions que le développement local, en fonction des particularités de chaque aéroport. De telles aides à l'investissement favorisent, par conséquent, la réalisation des priorités de la stratégie Europe 2020 qui visent à renforcer la croissance économique en même temps que la réalisation d'objectifs d'intérêt commun pour l'Union. L'expérience acquise par la Commission dans l'application des lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes ⁽³⁾ montre que les aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux ne faussent

⁽¹⁾ JO L 248 du 24.9.2015, p. 1.

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

⁽³⁾ JO C 99 du 4.4.2014, p. 3.

pas indûment les échanges ni la concurrence, pour autant que certaines conditions soient remplies. Les aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux devraient dès lors être couvertes par l'exemption par catégorie prévue par le règlement (UE) n° 651/2014, pour autant que lesdites conditions soient remplies. Il ne serait pas opportun d'établir un seuil de notification en termes 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 du montant de l'aide.

- (4) Les conditions d'exemption des aides à l'investissement de l'obligation de notification devraient viser à limiter les distorsions de concurrence qui nuiraient au maintien de conditions équitables dans le marché intérieur, notamment en garantissant la proportionnalité du montant d'aide. Pour être proportionnées, les aides à l'investissement devraient remplir deux conditions. L'intensité d'aide ne devrait pas excéder une intensité d'aide maximale autorisée, variant en fonction de la taille de l'aéroport. En outre, le montant de l'aide ne devrait pas excéder la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement. Pour les aides à l'investissement en faveur des très petits aéroports accueillant un maximum de 200 000 passagers par an, il y a lieu de n'imposer qu'une seule de ces conditions. Il convient que les conditions de compatibilité garantissent un accès ouvert et non discriminatoire aux infrastructures. Il convient que l'exemption ne s'applique pas aux aides à l'investissement octroyées aux aéroports situés à proximité d'un aéroport existant à partir duquel des services aériens réguliers sont exploités, étant donné que les aides à ce type d'aéroports comportent un risque plus élevé de distorsion de la concurrence et qu'elles devraient dès lors être notifiées à la Commission, exception faite des aides octroyées à de très petits aéroports accueillant 200 000 passagers par an au maximum, lesquelles ont peu de chance d'entraîner des distorsions de concurrence significatives.
- (5) Les aides au fonctionnement en faveur des très petits aéroports accueillant un maximum de 200 000 passagers par an ne faussent pas indûment les échanges ni la concurrence, pour autant que certaines conditions soient remplies. Il convient que les conditions de compatibilité garantissent, en particulier, que le montant d'aide n'excède pas les pertes d'exploitation et un bénéfice raisonnable et que l'accès aux infrastructures est ouvert et non discriminatoire. En outre, il convient de ne pas conditionner l'octroi d'aides à la conclusion d'accords entre l'exploitant de l'aéroport et une ou plusieurs compagnies aériennes en ce qui concerne les redevances aéroportuaires, les paiements liés au marketing ou d'autres aspects financiers des activités de la compagnie aérienne dans cet aéroport. Les accords entre un aéroport qui bénéficie de ressources publiques et une compagnie aérienne peuvent, dans certaines circonstances, constituer une aide d'État en faveur de la compagnie concernée ⁽¹⁾, auquel cas l'aide en question devrait rester totalement soumise à l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité.
- (6) Les ports maritimes revêtent une importance stratégique pour le bon fonctionnement du marché intérieur et le renforcement de la cohésion économique, sociale et territoriale, objectifs énoncés notamment dans la stratégie Europe 2020 et dans le livre blanc de la Commission intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» ⁽²⁾. Comme souligné dans la communication intitulée «Les ports: un moteur pour la croissance» ⁽³⁾, le fonctionnement efficace des ports dans toutes les régions maritimes de l'Union requiert des investissements publics et privés efficaces. Des investissements sont nécessaires, en particulier, pour l'adaptation des infrastructures d'accès aux ports et des infrastructures portuaires à la taille et à la complexité accrues de la flotte, à l'utilisation d'infrastructures pour carburants alternatifs et aux exigences plus strictes en matière de performance environnementale. Le manque d'infrastructures portuaires de qualité est source de congestion et engendre des surcoûts pour les chargeurs, les transporteurs et les consommateurs.
- (7) Le développement des ports intérieurs et leur intégration dans le transport multimodal sont un objectif majeur de la politique des transports de l'Union. Les règles de l'Union visent explicitement à renforcer l'intermodalité des transports et à favoriser le passage à des modes de transport plus respectueux de l'environnement tels que le transport ferroviaire et maritime/par voie navigable intérieure.
- (8) Les conditions d'exemption des aides en faveur des ports de l'obligation de notification devraient viser à limiter les distorsions de concurrence qui nuiraient au maintien de conditions équitables dans le marché intérieur, notamment en garantissant la proportionnalité du montant d'aide. Pour être proportionnées, les aides devraient remplir deux conditions. L'intensité d'aide ne devrait pas excéder une intensité d'aide maximale autorisée, variant, pour les ports maritimes, en fonction de la taille du projet d'investissement. En outre, le montant de l'aide ne devrait pas excéder la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement, excepté dans le cas des montants d'aide très faibles, pour lesquels il est opportun d'adopter une méthode simplifiée, de façon à réduire la charge administrative. Les conditions de compatibilité devraient également garantir que toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la construction, la modernisation, l'exploitation ou la location d'une infrastructure portuaire est attribuée sur une base concurrentielle, transparente, non discriminatoire et inconditionnelle, sans préjudice des règles de l'Union concernant les marchés publics et les concessions, le cas échéant. Il convient également de garantir un accès équitable et non discriminatoire aux infrastructures.

⁽¹⁾ Voir notamment la section 3.5 des lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes.

⁽²⁾ COM(2011) 144.

⁽³⁾ COM(2013) 295.

- (9) 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 ⁽¹⁾ sont des projets d'intérêt commun revêtant un intérêt stratégique particulier pour l'Union. Les ports maritimes qui font partie de ces réseaux constituent les points d'entrée et de sortie des marchandises transportées en provenance et à destination de l'Union. Les ports intérieurs qui font partie de ces réseaux sont essentiels pour permettre la multimodalité de ces derniers. Les investissements visant à améliorer les performances de ces ports devraient dès lors bénéficier d'un seuil de notification plus élevé.
- (10) Compte tenu de l'expérience acquise dans l'application du règlement (UE) n° 651/2014 et du règlement (UE) n° 702/2014 de la Commission ⁽²⁾, il est aussi opportun d'adapter certaines dispositions de ces règlements.
- (11) En particulier, en ce qui concerne les régimes d'aides au fonctionnement à finalité régionale en faveur des régions ultrapériphériques, l'application de règles différentes pour la compensation des surcoûts liés au transport et celle des surcoûts autres que ceux liés au transport s'est révélée difficile dans la pratique et inadéquate pour remédier aux handicaps structurels mentionnés à l'article 349 du traité, tels que l'éloignement de ces régions, leur insularité, leur faible superficie, leur relief et leur climat difficiles et leur dépendance économique vis-à-vis d'un petit nombre de produits, facteurs dont la permanence et la combinaison nuisent gravement à leur développement. Les règles en vigueur devraient dès lors être remplacées par une méthode qui s'applique à tous les surcoûts. La mise en œuvre des mesures d'aide à l'investissement et au fonctionnement à finalité régionale dans les régions ultrapériphériques qui bénéficient, entre autres, aux entreprises du secteur de la pêche, devrait être compatible avec les obligations que doit respecter l'Union en vertu des accords internationaux auxquels elle est partie contractante. En conséquence, ces mesures d'aide à l'investissement et au fonctionnement à finalité régionale ne devraient pas bénéficier aux bateaux engagés dans des activités de pêche illicite, non déclarée et non réglementée ni contribuer à la surpêche ou à une augmentation de la capacité de pêche des bateaux.
- (12) Compte tenu des effets négatifs limités qu'ont sur la concurrence les aides en faveur de la culture et de la conservation du patrimoine et les aides en faveur des infrastructures sportives et des infrastructures récréatives multifonctionnelles, les seuils de notification applicables aux aides dans ces domaines devraient être relevés.
- (13) Afin de simplifier le calcul des coûts admissibles conformément au règlement (UE) n° 651/2014 et au règlement (UE) n° 702/2014 pour les activités au moins en partie financées par un fonds de l'Union qui autorise l'utilisation d'options de coûts simplifiés, il y a lieu d'adapter les dispositions relatives aux coûts admissibles.
- (14) L'instrument d'Horizon 2020 dédié aux PME mentionné à l'article 22, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 1291/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ permet aux projets de recevoir un label d'excellence de la Commission. Étant donné que ces projets bénéficient de montants d'aide limités à 2,5 millions d'EUR par projet et ciblent exclusivement les PME, ils peuvent être exemptés de l'obligation de notification conformément aux dispositions du règlement (UE) n° 651/2014.
- (15) Il convient dès lors de modifier le règlement (UE) n° 651/2014 et le règlement (UE) n° 702/2014 en conséquence,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

- 1) l'article 1^{er} est modifié comme suit:
 - a) le paragraphe 1 est modifié comme suit:
 - i) les points k) et l) sont remplacés par le texte suivant:
 - «k) aux aides en faveur des infrastructures sportives et des infrastructures récréatives multifonctionnelles;
 - l) aux aides en faveur des infrastructures locales;»

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 702/2014 de la Commission du 25 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides, dans les secteurs agricole et forestier et dans les zones rurales, compatibles avec le marché intérieur, en application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (JO L 193 du 1.7.2014, p. 1).

⁽³⁾ Règlement (UE) n° 1291/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant établissement du programme-cadre pour la recherche et l'innovation «Horizon 2020» (2014-2020) et abrogeant la décision n° 1982/2006/CE (JO L 347 du 20.12.2013, p. 104).

ii) les points m) et n) suivants sont ajoutés:

«m) aux aides en faveur des aéroports régionaux;

n) aux aides en faveur des ports.»

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

«Le présent règlement ne s'applique pas:

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

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

c) aux aides 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;

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 visées à l'article 13.

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

(**) Décision 2010/787/UE du Conseil du 10 décembre 2010 relative aux aides d'État destinées à faciliter la fermeture des mines de charbon qui ne sont pas compétitives (JO L 336 du 21.12.2010, p. 24).»

c) le paragraphe 4 est modifié comme suit:

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

«a) aux régimes d'aides qui n'excluent pas explicitement le versement d'aides individuelles en faveur d'une entreprise faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée, émise dans une décision antérieure de la Commission déclarant une aide octroyée par le même État membre illégale et incompatible avec le marché intérieur, exception faite des régimes d'aides destinés à remédier aux dommages causés par certaines calamités naturelles;»

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

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

2) l'article 2 est modifié comme suit:

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

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

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

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

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

«48. “zones à faible densité de population”: les régions NUTS 2 comptant moins de huit habitants au km² ou les régions NUTS 3 comptant moins de 12,5 habitants au km², ou les zones reconnues comme telles par la Commission dans une décision individuelle relative à une carte des aides à finalité régionale en vigueur au moment de l'octroi de l'aide;»

d) le point 48 bis suivant est inséré:

«48 bis. “zones à très faible densité de population”: les régions NUTS 2 comptant moins de huit habitants au km² ou les zones reconnues comme telles par la Commission dans une décision individuelle relative à une carte des aides à finalité régionale en vigueur au moment de l'octroi de l'aide;»

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

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

f) le point 61 bis suivant est inséré:

«61 bis. “délocalisation”: un transfert, en tout ou en partie, d'une activité identique ou similaire d'un établissement situé sur le territoire d'une partie contractante à l'accord EEE (établissement initial) vers l'établissement dans lequel est effectué l'investissement bénéficiant d'une aide sur le territoire d'une autre partie contractante à l'accord EEE (établissement bénéficiant de l'aide). Il y a transfert si le produit ou le service dans l'établissement initial et l'établissement bénéficiant de l'aide a au moins en partie les mêmes finalités et répond aux demandes ou aux besoins du même type de consommateurs et que des emplois sont supprimés dans une activité identique ou similaire dans un des établissements initiaux du bénéficiaire dans l'EEE;»

g) les titres et les points 144 à 165 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 un aéroport de fournir des services aéroportuaires aux compagnies aériennes et aux divers prestataires de services et comprenant les pistes, les terminaux, les aires de trafic, les voies de circulation, les infrastructures centralisées d'assistance en escale et tout autre aménagement utilisé directement pour les services aéroportuaires, exception faite des infrastructures et des équipements nécessaires principalement à la poursuite d'activités non aéronautiques;

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

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

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

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

149. "infrastructures centralisées d'assistance en escale": les infrastructures généralement exploitées par le gestionnaire d'aéroport et mises à la disposition des différents prestataires de services d'assistance en escale présents à l'aéroport contre rémunération, exception faite des équipements détenus ou exploités par ces derniers;
150. "train à grande vitesse": un train pouvant atteindre une vitesse supérieure à 200 km/h;
151. "assistance en escale": les services rendus sur un aéroport à un usager, tels que décrits à l'annexe de la directive 96/67/CE du Conseil (**);
152. "activités non aéronautiques": les services commerciaux fournis aux compagnies aériennes ou aux autres usagers de l'aéroport, y compris les services auxiliaires fournis aux passagers, aux transitaires ou à d'autres prestataires de services, la location de bureaux et de commerces, les parcs de stationnement, les hôtels;
153. "aéroport régional": un aéroport dont le trafic de passagers annuel moyen n'excède pas 3 millions de passagers;

Définitions applicables aux aides en faveur des ports

154. "port": une zone de terre ferme et d'eau constituée d'infrastructures et d'équipements permettant l'accueil des bateaux, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises, la réception et la livraison de ces marchandises et l'embarquement et le débarquement de passagers, de membres d'équipage et d'autres personnes, ainsi que toute autre infrastructure nécessaire aux transporteurs dans le port;
155. "port maritime": un port destiné principalement à l'accueil des navires de mer;
156. "port intérieur": un port autre que maritime, destiné à l'accueil des bateaux de navigation intérieure;
157. "infrastructures portuaires": les infrastructures et installations destinées à la fourniture de services portuaires liés au transport, par exemple 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 de terres, les infrastructures pour carburants de substitution et les infrastructures pour la collecte des déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison;
158. "superstructures portuaires": les installations de surface (notamment de stockage), les équipements fixes (comme les entrepôts et les terminaux), ainsi que les équipements mobiles (comme les grues), situées dans un port pour la fourniture de services portuaires liés aux transports;
159. "infrastructures d'accès": tout type d'infrastructures nécessaires pour garantir l'accès et l'entrée aux utilisateurs du port, ou la circulation à l'intérieur du port, par voie terrestre, par voie maritime ou par voie navigable intérieure, comme les routes, les voies ferroviaires, les chenaux et les écluses;
160. "dragage": le déblaiement des sédiments qui recouvrent le lit de la voie navigable donnant accès à un port, ou dans un port;
161. "infrastructures pour carburants de substitution": infrastructures portuaires fixes, mobiles ou en mer permettant à un port de fournir aux bateaux des sources d'énergie comme l'électricité, l'hydrogène, les biocarburants, tels que définis à l'article 2, point i), de la directive 2009/28/CE, les carburants de synthèse et paraffiniques, le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse [gaz naturel comprimé (CNG) et gaz naturel liquéfié (LNG)] et le gaz de pétrole liquéfié (LPG), lesquels servent, au moins partiellement, de substituts aux sources d'énergie fossile pour les transports et peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers ainsi qu'à l'amélioration de la performance environnementale du secteur des transports;
162. "bateau": une construction flottante, autpropulsée ou non, ayant une ou plusieurs coques à déplacement ou à effet de surface;
163. "navire de mer": un bateau autre que ceux qui naviguent uniquement ou principalement dans les eaux intérieures ou dans les eaux situées à l'intérieur ou dans le proche voisinage d'eaux abritées;
164. "bateau de navigation intérieure": un bateau destiné uniquement ou principalement à la navigation dans les eaux intérieures ou dans les eaux situées à l'intérieur ou dans le proche voisinage d'eaux abritées;

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

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

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

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

3) le paragraphe 1 de l'article 4 est modifié comme suit:

a) 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 d'EUR par projet; en ce qui concerne les aides au fonctionnement en faveur de la culture et de la conservation du patrimoine: 75 millions d'EUR par entreprise et par an;»

b) le point bb) est remplacé par le texte suivant:

«bb) en ce qui concerne les aides à l'investissement en faveur des infrastructures sportives et des infrastructures récréatives multifonctionnelles: 30 millions d'EUR ou des coûts totaux excédant 100 millions d'EUR par projet; en ce qui concerne les aides au fonctionnement en faveur des infrastructures sportives: 2 millions d'EUR par infrastructure et par an;»

c) les points dd), ee) et ff) suivants sont ajoutés:

«dd) en ce qui concerne les aides en faveur des aéroports régionaux: les intensités et montants d'aide fixés à l'article 56 bis;

ee) en ce qui concerne les aides en faveur des ports maritimes: coûts admissibles à hauteur de 130 millions d'EUR par projet [ou 150 millions d'EUR par projet 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 (*)]; en ce qui concerne le dragage, un projet désigne l'ensemble des dragages effectués pendant une année civile;

ff) en ce qui concerne les aides en faveur des ports intérieurs: coûts admissibles à hauteur de 40 millions d'EUR par projet [ou 50 millions d'EUR par projet dans un port intérieur 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]; en ce qui concerne le dragage, un projet désigne l'ensemble des dragages effectués pendant une année civile.

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

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

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

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

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

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

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

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

6) l'article 7 est modifié comme suit:

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

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

(*) 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).»

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

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

c) le paragraphe 4 est supprimé;

7) à l'article 8, le paragraphe 7 suivant est ajouté:

«7. Par dérogation aux paragraphes 1 à 6, pour déterminer si les plafonds fixés à l'article 15, paragraphe 4, pour les aides au fonctionnement à finalité régionale dans les régions ultrapériphériques sont respectés, seules les aides au fonctionnement à finalité régionale dans les régions ultrapériphériques mises en œuvre en vertu du présent règlement sont prises en compte.»

8) 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 des régimes prévoyant l'octroi automatique d'une aide fiscale, comme ceux basés sur les déclarations fiscales des bénéficiaires, sans qu'aucune vérification ex ante ne permette de vérifier que chaque bénéficiaire satisfait à toutes les conditions de compatibilité, les États membres vérifient régulièrement, au moins a posteriori et sur la base d'échantillons, si l'ensemble des conditions de compatibilité sont remplies, et tirent les conclusions qui s'imposent. Les États membres conservent des registres détaillés des vérifications pendant au moins dix ans à compter de la date de ces dernières.

3. La Commission peut demander à chaque État membre toutes les informations et pièces justificatives qu'elle juge nécessaires pour contrôler l'application du présent règlement, y compris les informations mentionnées aux paragraphes 1 et 2. L'État membre concerné communique toutes les informations et pièces justificatives demandées à la Commission dans un délai de 20 jours ouvrables à compter de la réception de la demande ou dans un délai plus long éventuellement fixé dans cette dernière.»

9) 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 qui y sont liées, et aux aides en faveur du secteur de la production et de la distribution d'énergie et des infrastructures énergétiques, exception faite des aides à l'investissement à finalité régionale dans les régions ultrapériphériques et des régimes d'aides au fonctionnement à finalité régionale;
- 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 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.»

10) 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.»

- c) les paragraphes 16 et 17 suivants sont ajoutés:

«16. Le bénéficiaire confirme qu'il n'a pas procédé à une délocalisation vers l'établissement dans lequel doit avoir lieu l'investissement initial pour lequel l'aide est demandée, dans les deux années précédant la demande d'aide, et s'engage à ne pas le faire dans les deux ans à compter de l'achèvement de l'investissement initial pour lequel l'aide est demandée.

17. Dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture, les aides ne sont pas octroyées à des entreprises qui ont commis une ou plusieurs des infractions énumérées à l'article 10, paragraphe 1, points a) à d), et à l'article 10, paragraphe 3, du règlement (UE) n° 508/2014 du Parlement européen et du Conseil (*) ni en faveur des opérations énumérées à l'article 11 de ce règlement.

(*) Règlement (UE) n° 508/2014 du Parlement européen et du Conseil du 15 mai 2014 relatif au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche et abrogeant les règlements du Conseil (CE) n° 2328/2003, (CE) n° 861/2006, (CE) n° 1198/2006 et (CE) n° 791/2007 et le règlement (UE) n° 1255/2011 du Parlement européen et du Conseil (JO L 149 du 20.5.2014, p. 1).»

11) 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, dans les zones à faible densité de population et dans les zones à très faible densité de population sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, du traité et sont exemptés de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues par le présent article et au chapitre I soient remplies.

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

- a) les aides sont objectivement quantifiables à l'avance sur la base d'un montant forfaitaire ou d'un rapport tonne/kilomètre ou de toute autre unité pertinente;
- b) les surcoûts liés au transport sont calculés sur la base du trajet parcouru par les marchandises à l'intérieur des frontières de l'État membre concerné, en utilisant le moyen de transport qui présente le coût le plus faible pour le bénéficiaire.

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

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

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

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

- a) 35 % de la valeur ajoutée brute créée chaque année par le bénéficiaire dans la région ultrapériphérique concernée;
- b) 40 % des coûts annuels du travail supportés par le bénéficiaire dans la région ultrapériphérique concernée;
- c) 30 % du chiffre d'affaires annuel réalisé par le bénéficiaire dans la région ultrapériphérique concernée.»

12) à l'article 21, le paragraphe 16 est modifié comme suit:

- a) la phrase d'introduction 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:»

- b) le point b) est remplacé par le texte suivant:

«b) dans le cas des prêts et des investissements en quasi-fonds propres structurés comme de la dette, le montant nominal de l'instrument est pris en compte dans le calcul du montant d'investissement maximal aux fins de l'application du paragraphe 9;»

13) à l'article 22, le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Est admissible au bénéfice d'une aide toute petite entreprise non cotée, enregistrée depuis un maximum de cinq ans, qui remplit les conditions suivantes:

- a) elle n'a pas repris l'activité d'une autre entreprise;
- b) elle n'a pas encore distribué de bénéfices; et
- c) elle n'est pas issue d'une concentration.

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

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

14) à l'article 25, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Les aides aux projets de recherche et de développement, y compris les projets qui ont reçu un label d'excellence au titre de l'instrument d'Horizon 2020 dédié aux PME, 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.»

15) 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;»

16) à l'article 52, le paragraphe 2 bis suivant est inséré:

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

17) l'article 53 est modifié comme suit:

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

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

b) le paragraphe 8 est remplacé par le texte suivant:

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

c) 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.»

18) à l'article 54, paragraphe 4, le deuxième alinéa est remplacé par le texte suivant:

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

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

19) à l'article 55, le paragraphe 12 est remplacé par le texte suivant:

«12. Pour les aides n'excédant pas 2 millions d'EUR, le montant maximal de l'aide peut être fixé à 80 % des coûts admissibles, au lieu d'être fixé en appliquant la méthode mentionnée aux paragraphes 10 et 11.»

20) les sections 14 et 15 suivantes sont insérées après l'article 56:

«SECTION 14

Aides en faveur des aéroports régionaux

Article 56 bis

Aides 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 aux paragraphes 3 à 14 du présent article et au chapitre I soient remplies.

2. Les aides au fonctionnement 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 aux paragraphes 3, 4, 10 et 15 à 18 du présent article et au chapitre I soient remplies.

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

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

5. L'investissement concerné n'excède pas ce qui est nécessaire pour accueillir le trafic attendu à moyen terme sur la base de prévisions de trafic raisonnables.
6. L'aide à l'investissement n'est pas octroyée à un aéroport situé dans un rayon de 100 kilomètres ou à 60 minutes en voiture, bus, train ou train à grande vitesse d'un aéroport existant à partir duquel des services aériens réguliers au sens de l'article 2, paragraphe 16, du règlement (CE) n° 1008/2008 sont exploités.
7. Les paragraphes 5 et 6 ne s'appliquent pas aux aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen n'excédant pas 200 000 passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée si l'aide à l'investissement n'est pas susceptible de permettre à l'aéroport d'accroître son trafic de passagers annuel moyen pour le porter à plus de 200 000 passagers au cours des deux exercices suivant l'octroi de l'aide. L'aide à l'investissement octroyée à ce type d'aéroports est conforme soit au paragraphe 11 soit aux paragraphes 13 et 14.
8. Le paragraphe 6 ne s'applique pas lorsque l'aide à l'investissement est octroyée à un aéroport situé dans un rayon de 100 kilomètres d'aéroports existants à partir desquels des services aériens réguliers au sens de l'article 2, paragraphe 16, du règlement (CE) n° 1008/2008 sont exploités, pour autant que la liaison entre chacun de ces autres aéroports existants et l'aéroport bénéficiaire de l'aide implique nécessairement soit un temps de trajet total par voie maritime d'au moins 90 minutes, soit un transport aérien.
9. L'aide à l'investissement n'est pas octroyée aux aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen de plus de trois millions de passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée. Pendant les deux exercices qui suivent son octroi, l'aide à l'investissement n'est pas susceptible de permettre à l'aéroport d'accroître son trafic de passagers annuel moyen pour le porter à plus de trois millions de passagers.
10. L'aide n'est pas octroyée aux aéroports qui ont enregistré un trafic de fret annuel moyen de plus de 200 000 tonnes au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée. Pendant les deux exercices qui suivent son octroi, l'aide n'est pas susceptible de permettre à l'aéroport d'accroître son trafic de passagers annuel moyen pour le porter à plus de 200 000 tonnes.
11. Le montant de l'aide à l'investissement 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.
12. Les coûts admissibles sont les coûts afférents aux investissements dans des infrastructures aéroportuaires, y compris les coûts de planification.
13. Le montant de l'aide à l'investissement n'excède 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 effectivement octroyée;
 - b) 75 % des coûts admissibles pour les aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen n'excédant pas un million de passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée.
14. Les intensités d'aide maximales indiquées au paragraphe 13 peuvent être majorées de 20 points de pourcentage pour les aéroports situés dans des régions périphériques.
15. L'aide au fonctionnement n'est pas octroyée aux aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen de plus de 200 000 passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée.
16. Le montant de l'aide au fonctionnement n'excède pas ce qui est nécessaire pour couvrir les pertes d'exploitation et un bénéfice raisonnable sur la période concernée. L'aide est octroyée soit sous la forme de versements par tranches périodiques fixées ex ante, qui n'augmenteront pas au cours de la période pendant laquelle l'aide est octroyée, soit sous la forme de montants définis ex post sur la base des pertes d'exploitation observées.
17. L'aide au fonctionnement n'est pas versée lorsqu'au cours de l'année civile concernée, le trafic de passagers annuel de l'aéroport excède 200 000 passagers.

18. L'octroi de l'aide au fonctionnement n'est pas subordonné à la conclusion d'accords avec des compagnies aériennes spécifiques en matière de redevances aéroportuaires, de paiements liés au marketing ou d'autres aspects financiers des activités des compagnies aériennes dans l'aéroport concerné.

SECTION 15

Aides en faveur des ports

Article 56 ter

Aides en faveur des ports maritimes

1. Les aides 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):

- a) des investissements dans la construction, le remplacement ou la modernisation d'infrastructures portuaires;
- b) des investissements dans la construction, le remplacement ou la modernisation d'infrastructures d'accès;
- c) de dragage.

3. Les coûts afférents aux activités non liées aux transports, notamment à des installations de production industrielle actives dans un port, à des bureaux ou à des commerces, ainsi qu'à des superstructures portuaires, ne constituent pas des coûts admissibles.

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

5. L'intensité d'aide par investissement visé au paragraphe 2, point a), n'excède pas:

- a) 100 % des coûts admissibles lorsque les coûts totaux admissibles du projet ne dépassent pas 20 millions d'EUR;
- b) 80 % des coûts admissibles lorsque les coûts totaux admissibles du projet sont supérieurs à 20 millions d'EUR sans dépasser 50 millions d'EUR;
- c) 60 % des coûts admissibles lorsque les coûts totaux admissibles du projet sont supérieurs à 50 millions d'EUR, sans dépasser le montant fixé à l'article 4, paragraphe 1, point ee).

L'intensité d'aide n'excède pas 100 % des coûts admissibles déterminés au paragraphe 2, point b), et au paragraphe 2, point c), et ne dépasse pas le montant fixé à l'article 4, paragraphe 1, point ee).

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

7. Toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la construction, la modernisation, l'exploitation ou la location d'une infrastructure portuaire bénéficiant d'une aide est attribuée sur une base concurrentielle, transparente, non discriminatoire et inconditionnelle.

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

9. Pour les aides n'excédant pas 5 millions d'EUR, le montant maximal de l'aide peut être fixé à 80 % des coûts admissibles, au lieu d'être fixé en appliquant la méthode mentionnée aux paragraphes 4, 5 et 6.

Article 56 quater

Aides en faveur des ports intérieurs

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

2. Les coûts admissibles sont les coûts (y compris de planification):
 - a) des investissements dans la construction, le remplacement ou la modernisation d'infrastructures portuaires;
 - b) des investissements dans la construction, le remplacement ou la modernisation d'infrastructures d'accès;
 - c) de dragage.
3. Les coûts afférents aux activités non liées aux transports, notamment à des installations de production industrielle actives dans un port, à des bureaux ou à des commerces, ainsi qu'à des superstructures portuaires, ne constituent pas des coûts admissibles.
4. Le montant de l'aide n'excède pas la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement ou du dragage. La marge d'exploitation est déduite des coûts admissibles ex ante, sur la base de projections raisonnables, ou au moyen d'un mécanisme de récupération.
5. L'intensité d'aide maximale n'excède pas 100 % des coûts admissibles et ne dépasse pas le montant fixé à l'article 4, paragraphe 1, point ff).
6. Toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la construction, la modernisation, l'exploitation ou la location d'une infrastructure portuaire bénéficiant d'une aide est attribuée sur une base concurrentielle, transparente, non discriminatoire et inconditionnelle.
7. L'infrastructure portuaire bénéficiant d'une aide est mise à la disposition des utilisateurs intéressés de manière égale et non discriminatoire, et aux conditions du marché.
8. Pour les aides n'excédant pas 2 millions d'EUR, le montant maximal de l'aide peut être fixé à 80 % des coûts admissibles, au lieu d'être fixé en appliquant la méthode mentionnée aux paragraphes 4 et 5.»

21) l'article 58 est modifié comme suit:

- a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

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

- b) le paragraphe 3 bis suivant est inséré:

«3 bis. Toute aide individuelle octroyée entre le 1^{er} juillet 2014 et le 9 juillet 2017 conformément aux dispositions du présent règlement, tel qu'applicable au moment de l'octroi de l'aide, est compatible avec le marché intérieur et exemptée de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité. Toute aide individuelle octroyée avant le 1^{er} juillet 2014 conformément aux dispositions du présent règlement, à l'exception de l'article 9, tel qu'applicable soit avant, soit après le 10 juillet 2017, est compatible avec le marché intérieur et exemptée de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité.»

- c) le paragraphe 5 suivant est ajouté:

«5. Si le présent règlement est modifié, tout régime d'aides bénéficiant d'une exemption en vertu du présent règlement, tel qu'applicable au moment de l'entrée en vigueur du régime, continuera de bénéficier de cette exemption pendant une période transitoire de six mois.»

22) à l'annexe II, la partie II est remplacée par le texte figurant à l'annexe du présent règlement.

23) l'annexe III est modifiée comme suit:

- a) la note 2 de bas de page 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).»

- b) la première phrase de la note 3 de bas de page est remplacée par le texte suivant:

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

Article 2

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

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

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

Article 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 14 juin 2017.

Par la Commission
Margrethe VESTAGER
Membre de la Commission

ANNEXE

«PARTIE II

à fournir au moyen de l'application informatique établie par la Commission comme prévu à l'article 11

Veillez indiquer la disposition du RGEC au titre de laquelle la mesure d'aide est mise en œuvre.

Objectifs premiers — Objectifs généraux (liste)	Objectifs (liste)	Intensité maximale de l'aide en % ou montant annuel maximal de l'aide en monnaie nationale (sans décimale)	Suppléments pour PME en %	
Aides à finalité régionale — aides à l'investissement ⁽¹⁾ (article 14)	<input type="checkbox"/> Régime	... %	... %	
	<input type="checkbox"/> Aide ad hoc	... %	... %	
Aides à finalité régionale — aides au fonctionnement (article 15)	<input type="checkbox"/> Coûts liés au transport des marchandises dans les zones admissibles [article 15, paragraphe 2, point a)]	... %	... %	
	<input type="checkbox"/> Surcoûts dans les régions ultrapériphériques [article 15, paragraphe 2, point b)]	... %	... %	
<input type="checkbox"/> Aides à finalité régionale en faveur du développement urbain (article 16)		... monnaie nationale	... %	
Aides en faveur des PME (articles 17-18-19-20)	<input type="checkbox"/> Aides à l'investissement en faveur des PME (article 17)	... %	... %	
	<input type="checkbox"/> Aides aux services de conseil en faveur des PME (article 18)	... %	... %	
	<input type="checkbox"/> Aides à la participation des PME aux foires (article 19)	... %	... %	
	<input type="checkbox"/> Aides couvrant les coûts de coopération supportés par les PME participant à des projets de coopération territoriale européenne (article 20)	... %	... %	
Aides en faveur des PME — accès des PME au financement (articles 21-22)	<input type="checkbox"/> Aides au financement des risques (article 21)	... monnaie nationale	... %	
	<input type="checkbox"/> Aides en faveur des jeunes pousses (article 22)	... monnaie nationale	... %	
<input type="checkbox"/> Aides en faveur des PME — aides aux plates-formes de négociation alternatives spécialisées dans les PME (article 23)		... %; dans le cas où la mesure d'aide prend la forme d'une aide aux jeunes pousses: ... monnaie nationale	... %	
<input type="checkbox"/> Aides en faveur des PME — aides couvrant les coûts de prospection (article 24)		... %	... %	
Aides à la recherche, au développement et à l'innovation (articles 25-30)	Aides aux projets de recherche et de développement (article 25)	<input type="checkbox"/> Recherche fondamentale [article 25, paragraphe 2, point a)]	... %	... %
		<input type="checkbox"/> Recherche industrielle [article 25, paragraphe 2, point b)]	... %	... %
		<input type="checkbox"/> Développement expérimental [article 25, paragraphe 2, point c)]	... %	... %
		<input type="checkbox"/> Études de faisabilité [article 25, paragraphe 2, point d)]	... %	... %
	<input type="checkbox"/> Aides à l'investissement en faveur des infrastructures de recherche (article 26)		... %	... %

Objectifs premiers — Objectifs généraux (liste)	Objectifs (liste)	Intensité maximale de l'aide en % ou montant annuel maximal de l'aide en monnaie nationale (sans décimale)	Suppléments pour PME en %
	<input type="checkbox"/> Aides en faveur des pôles d'innovation (article 27)	... %	... %
	<input type="checkbox"/> Aides à l'innovation en faveur des PME (article 28)	... %	... %
	<input type="checkbox"/> Aides en faveur de l'innovation de procédé et d'organisation (article 29)	... %	... %
	<input type="checkbox"/> Aides à la recherche et au développement dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture (article 30)	... %	... %
	<input type="checkbox"/> Aides à la formation (article 31)	... %	... %
Aides aux travailleurs défavorisés et aux travailleurs handicapés (articles 32-35)	<input type="checkbox"/> Aides à l'embauche de travailleurs défavorisés sous forme de subventions salariales (article 32)	... %	... %
	<input type="checkbox"/> Aides à l'emploi de travailleurs handicapés sous forme de subventions salariales (article 33)	... %	... %
	<input type="checkbox"/> Aides destinées à compenser les surcoûts liés à l'emploi de travailleurs handicapés (article 34)	... %	... %
	<input type="checkbox"/> Aides destinées à compenser les coûts de l'assistance fournie aux travailleurs défavorisés (article 35)	... %	... %
Aides à la protection de l'environnement (articles 36-49)	<input type="checkbox"/> Aides à l'investissement permettant aux entreprises d'aller au-delà des normes de protection environnementale de l'Union ou d'augmenter le niveau de protection de l'environnement en l'absence de normes de l'Union (article 36)	... %	... %
	<input type="checkbox"/> Aides à l'investissement en faveur de l'adaptation anticipée aux futures normes de l'Union (article 37)	... %	... %
	<input type="checkbox"/> Aides à l'investissement en faveur des mesures d'efficacité énergétique (article 38)	... %	... %
	<input type="checkbox"/> Aides à l'investissement en faveur des projets promouvant l'efficacité énergétique des bâtiments (article 39)	... monnaie nationale	... %
	<input type="checkbox"/> Aides à l'investissement en faveur de la cogénération à haut rendement (article 40)	... %	... %
	<input type="checkbox"/> Aides à l'investissement en faveur de la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (article 41)	... %	... %
	<input type="checkbox"/> Aides au fonctionnement en faveur de la promotion de l'électricité produite à partir de sources renouvelables (article 42)	... %	... %
	<input type="checkbox"/> Aides au fonctionnement en faveur de la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables dans des installations de petite taille (article 43)	... %	... %
<input type="checkbox"/> Aides sous forme de réductions de taxes environnementales accordées en vertu de la directive 2003/96/CE (article 44)	... %	... %	

Objectifs premiers — Objectifs généraux (liste)	Objectifs (liste)	Intensité maximale de l'aide en % ou montant annuel maximal de l'aide en monnaie nationale (sans décimale)	Suppléments pour PME en %
	<input type="checkbox"/> Aides à l'investissement en faveur de l'assainissement des sites contaminés (article 45)	... %	... %
	<input type="checkbox"/> Aides à l'investissement en faveur des réseaux de chaleur et de froid efficaces (article 46)	... %	... %
	<input type="checkbox"/> Aides à l'investissement en faveur du recyclage et du ré-emploi des déchets (article 47)	... %	... %
	<input type="checkbox"/> Aides à l'investissement en faveur des infrastructures énergétiques (article 48)	... %	... %
	<input type="checkbox"/> Aides aux études environnementales (article 49)	... %	... %
<input type="checkbox"/> Régimes d'aides destinés à remédier aux dommages causés par certaines calamités naturelles (article 50)	Intensité maximale de l'aide	... %	... %
	Type de calamité naturelle	<input type="checkbox"/> séisme <input type="checkbox"/> avalanche <input type="checkbox"/> glissement de terrain <input type="checkbox"/> inondation <input type="checkbox"/> tornade <input type="checkbox"/> ouragan <input type="checkbox"/> éruption volcanique <input type="checkbox"/> feu de végétation	
	Date de survenance de la calamité naturelle	du jj/mm/aaaa au jj/mm/aaaa	
<input type="checkbox"/> Aides sociales au transport en faveur des habitants de régions périphériques (article 51)		... %	... %
<input type="checkbox"/> Aides en faveur des infrastructures à haut débit (article 52)		... monnaie nationale	... %
<input type="checkbox"/> Aides en faveur de la culture et de la conservation du patrimoine (article 53)		... %	... %
<input type="checkbox"/> Régimes d'aides en faveur des œuvres audiovisuelles (article 54)			
		... %	... %
<input type="checkbox"/> Aides en faveur des infrastructures sportives et des infrastructures récréatives multifonctionnelles (article 55)		... %	... %
<input type="checkbox"/> Aides à l'investissement en faveur des infrastructures locales (article 56)		... %	... %
<input type="checkbox"/> Aides en faveur des aéroports régionaux (article 56 bis)		... %	... %
<input type="checkbox"/> Aides en faveur des ports maritimes (article 56 ter)		... %	... %
<input type="checkbox"/> Aides en faveur des ports intérieurs (article 56 quater)		... %	... %

(¹) Dans le cas d'aides ad hoc à finalité régionale complétant des aides accordées au titre d'un ou de plusieurs régimes d'aides, veuillez indiquer l'intensité de l'aide octroyée au titre du régime et l'intensité de l'aide ad hoc.»