



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le XXX
[...] (2024) XXX draft

ANNEX

SENSITIVE*
UNTIL ADOPTION

ANNEXE

de la

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

Approbation du contenu d'un projet de règlement de la Commission déclarant certaines catégories d'aides dans les secteurs des transports par chemin de fer et par voie navigable et du transport multimodal compatibles avec le marché intérieur en application des articles 93, 107 et 108 du traité

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

ANNEXE

Règlement de la Commission déclarant certaines catégories d'aides dans les secteurs des transports par chemin de fer et par voie navigable et du transport multimodal compatibles avec le marché intérieur en application des articles 93, 107 et 108 du traité

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

PROJET

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2022/2586 du Conseil du 19 décembre 2022 sur l'application des articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à certaines catégories d'aides dans les secteurs des transports par chemin de fer et par voie navigable et du transport multimodal¹, et en particulier son article 1^{er},

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

considérant ce qui suit:

- (1) Tout financement public remplissant les critères énoncés à l'article 107, paragraphe 1, du traité constitue une aide d'État et doit être notifié à la Commission en vertu de l'article 108, paragraphe 3, du traité. Toutefois, en vertu de l'article 109 du traité, le Conseil peut déterminer les catégories d'aides qui sont exemptées de cette obligation de notification. Conformément à l'article 108, paragraphe 4, du traité, la Commission peut adopter des règlements concernant ces catégories d'aides d'État.
- (2) Le règlement (UE) 2022/2586 du Conseil habilite la Commission à déclarer que les aides à la coordination des transports visées à l'article 93 du traité peuvent, sous certaines conditions, être exemptées de l'obligation de notification.
- (3) Les aides relatives aux transports par chemin de fer et par voie navigable et au transport multimodal sont réputées compatibles avec le traité si elles répondent aux besoins de la coordination des transports ou si elles correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public, conformément à l'article 93 dudit traité.
- (4) Pour atteindre les objectifs de neutralité climatique de l'UE proposés par la Commission en 2019 et fixés dans le pacte vert pour l'Europe², il est nécessaire de procéder à une transformation écologique et numérique fondamentale des transports dans l'UE. Dans le cadre de la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission de 2020³,

¹ JO L 338 du 30.12.2022, p. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj>.

² Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Le pacte vert pour l'Europe» [COM(2019) 640 final].

³ COM(2020) 789 final.

l'UE a invité les États membres à prendre des mesures destinées à rendre tous les modes de transport plus durables et à promouvoir la transition vers des modes de transport plus durables.

- (5) L'article 11 du traité souligne l'engagement de l'Union en faveur de la protection de l'environnement et de la durabilité, en mettant l'accent sur l'intégration des exigences environnementales dans la définition et la mise en œuvre de ses politiques et actions. La Commission reconnaît l'importance des pratiques durables dans le secteur des transports.
- (6) Sur la base de l'expérience acquise par la Commission dans l'application de l'article 93 du traité, certaines catégories d'aides d'État qui répondent aux besoins de la coordination des transports ne provoquent pas de distorsions majeures de la concurrence et des échanges entre États membres, pour autant qu'elles remplissent certains critères de compatibilité clairs établis sur la base de la vaste pratique décisionnelle de la Commission.
- (7) Le présent règlement devrait s'appliquer aux mesures d'aide d'État accordées à des entreprises des secteurs des transports par chemin de fer et par voie navigable et du transport multimodal.
- (8) Il convient d'exempter de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité les aides qui remplissent l'ensemble des conditions, tant générales que spécifiques à la catégorie d'aides concernée, établies dans le présent règlement.
- (9) Les aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité qui ne sont pas concernées par le présent règlement restent soumises à l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité. Le présent règlement n'empêche nullement les États membres de notifier des aides dont les objectifs correspondent à ceux visés par le présent règlement.
- (10) Le présent règlement devrait permettre une simplification accrue et renforcer la transparence, l'efficacité de l'évaluation et les contrôles du respect des règles en matière d'aides d'État aux niveaux national et de l'UE, tout en préservant les compétences institutionnelles de la Commission et des États membres, ce qui est conforme à la communication de la Commission relative à la modernisation de la politique de l'UE en matière d'aides d'État⁴ et au résultat du bilan de qualité réalisé par la Commission en 2020⁵, qui souligne la nécessité de réduire les charges administratives et de garantir l'efficacité des dépenses publiques.
- (11) Les conditions générales d'application du présent règlement sont fixées sur la base d'un ensemble de principes communs garantissant que les aides: i) servent à la coordination des transports; ii) ont un effet incitatif évident; iii) sont nécessaires, appropriées et proportionnées; iv) sont octroyées en toute transparence et soumises à un mécanisme de contrôle ainsi qu'à une évaluation régulière; et v) n'altèrent pas la concurrence et les échanges dans une mesure qui met en péril les intérêts généraux de l'UE.

⁴ COM(2012) 209 du 8.5.2012.

⁵ Document de travail des services de la Commission du 30 octobre 2020 – Fitness check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance [SWD(2020) 257 final].

- (12) Afin de garantir que l'aide est nécessaire et constitue une incitation à développer d'autres activités ou projets, il convient d'exclure du champ d'application du présent règlement les aides en faveur d'activités que le bénéficiaire entreprendrait de toute façon, même en l'absence d'aide. Il y a lieu qu'une aide ne bénéficie d'une exemption de l'obligation de notification au titre du présent règlement que si le début des travaux liés au projet ou à l'activité correspondants n'intervient qu'après l'introduction d'une demande d'aide écrite par le bénéficiaire.
- (13) En ce qui concerne les aides à l'investissement ad hoc relevant du présent règlement dont les bénéficiaires sont de grandes entreprises, il y a lieu que l'État membre s'assure non seulement que les conditions relatives à l'effet incitatif qui s'appliquent aux bénéficiaires ayant la qualité de PME sont remplies, mais aussi que le bénéficiaire a analysé, comme en témoigne sa documentation interne, la viabilité de l'investissement bénéficiant de l'aide avec et sans aide. Dans de tels cas, l'État membre doit vérifier que cette documentation confirme que l'aide entraînera une augmentation substantielle de la portée de l'investissement soutenu par l'aide, du montant total dépensé par le bénéficiaire pour cet investissement et/ou de la rapidité avec laquelle ce dernier achèvera l'investissement.
- (14) Il y a lieu de continuer de subordonner les régimes d'aides automatiques prenant la forme d'avantages fiscaux à une condition spécifique en ce qui concerne l'effet incitatif, compte tenu du fait que les aides au titre de ces régimes d'aides sont octroyées automatiquement. Cette condition spécifique impose que ces régimes d'aides ne soutiennent que les projets ou activités dont les travaux débutent après l'entrée en vigueur de ces régimes. Cette condition ne doit toutefois pas s'appliquer aux versions ultérieures des régimes d'aides si l'activité a déjà bénéficié des régimes antérieurs prenant la forme d'avantages fiscaux. Le moment décisif pour apprécier l'effet incitatif des versions ultérieures des régimes d'aides est celui où la mesure fiscale a été définie pour la première fois dans le régime initial.
- (15) Il convient de considérer que les aides au fonctionnement destinées à réduire les coûts externes du transport qui remplissent les conditions du présent règlement ont un effet incitatif si elles sont répercutées sur les usagers et, par conséquent, que la demande de services de transport durables augmente et qu'un transfert modal s'opère. La publicité vise à mieux faire connaître les mesures disponibles pour réduire l'écart de compétitivité entre les modes de transport terrestre durables et les modes de transport exclusivement routier ou d'autres modes de transport concurrents et plus polluants, et est donc considérée comme un outil permettant de veiller à ce que ces aides transparaissent dans le prix que les utilisateurs sont invités à payer. En tout état de cause, il convient de ne pas accorder des aides au fonctionnement destinées à réduire les coûts externes du transport lorsque le mode de transport plus polluant n'est pas une solution de remplacement viable au mode de transport durable. Alors que, s'agissant des services de transport de voyageurs, il existe toujours une solution de remplacement plus polluante commercialement viable au transport ferroviaire ou par voie navigable, dans le secteur du fret, la compétitivité dépend de la distance couverte par les opérations de transport. Ce principe ne s'applique pas aux opérations de transport de fret par wagons isolés, étant donné que ce type de transport ferroviaire unimodal est, quelle que soit la distance parcourue, moins rentable que le transport exclusivement routier, en raison des coûts de collecte et de regroupement des wagons des différents clients.
- (16) Dans une optique de transparence, d'égalité de traitement et d'efficacité du contrôle, le présent règlement ne doit s'appliquer qu'aux aides dont il est possible de calculer

précisément et préalablement l'équivalent-subvention brut, sans qu'il soit nécessaire d'effectuer une analyse du risque («aide transparente»). Pour certains instruments d'aide, tels que les prêts, les garanties, les mesures fiscales, les mesures de financement des risques et, en particulier, les avances récupérables, le présent règlement établit les conditions auxquelles les aides peuvent être considérées comme transparentes. Il convient de ne pas considérer les injections de capitaux comme des aides transparentes. Dans le cas des petites et moyennes entreprises (PME), la communication de la Commission sur l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État sous forme de garanties⁶ prévoit des niveaux de primes annuelles au-delà desquels une garantie d'État serait considérée comme ne constituant pas une aide.

- (17) Afin de garantir que l'aide sera proportionnée et limitée au montant nécessaire, le présent règlement fixe des montants d'aide maximaux en termes d'intensité de l'aide par rapport à un ensemble de coûts admissibles. Sur la base de l'expérience acquise par la Commission, l'intensité de l'aide est fixée à un niveau qui permet à la fois de réduire au minimum les distorsions de la concurrence et des échanges causées par l'activité bénéficiant de l'aide, et de remédier de façon appropriée à la défaillance du marché ou à un autre obstacle à la coordination des transports.
- (18) Aux fins du calcul de l'intensité de l'aide, seuls les coûts admissibles doivent être pris en compte. Il convient que la détermination des coûts admissibles soit étayée au moyen de pièces justificatives claires, spécifiques et actualisées. Le présent règlement n'accorde aucune exemption pour les aides qui excèdent l'intensité d'aide applicable. Tous les chiffres utilisés doivent être des montants avant impôts ou autres prélèvements. Les aides payables en plusieurs tranches doivent être actualisées à leur valeur au moment de leur octroi. Les coûts admissibles doivent également être actualisés à leur valeur au moment de l'octroi de l'aide. Il convient que les taux d'intérêt à appliquer aux fins de cette actualisation et pour le calcul du montant de l'aide dans le cas d'une aide ne prenant pas la forme d'une subvention directe soient respectivement le taux d'actualisation et le taux de référence applicables au moment de l'octroi. Ces taux sont fixés dans la communication de la Commission relative à la révision de la méthode de calcul des taux de référence et d'actualisation⁷.
- (19) Il importe que la Commission veille à ce que les aides autorisées n'altèrent pas la concurrence et les échanges dans une mesure qui met en péril les intérêts généraux de l'UE. Il y a donc lieu d'exclure du champ d'application du présent règlement les aides accordées à un bénéficiaire faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée suivant une décision antérieure de la Commission déclarant une aide illégale et incompatible avec le marché intérieur.
- (20) Il convient d'exclure du champ d'application du présent règlement les aides accordées à des entreprises en difficulté, dans la mesure où ces aides doivent être appréciées au regard des lignes directrices concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers⁸.
- (21) Le présent règlement consolide la vaste expérience acquise par la Commission dans l'appréciation des aides au fonctionnement destinées à réduire les coûts externes du

⁶ JO C 155 du 20.6.2008, p. 10.

⁷ JO C 14 du 19.1.2008, p. 6.

⁸ JO C 249 du 31.7.2014, p. 1.

transport. Il convient de quantifier ces aides sur la base des coûts externes évités grâce à l'adoption d'une solution de transport plus écologique plutôt que d'un mode de transport concurrent et plus polluant, comme le transport exclusivement routier. Les aides peuvent prendre la forme d'une réduction des redevances que les entreprises ferroviaires paient pour utiliser l'infrastructure du réseau ferroviaire par rapport aux redevances que les opérateurs routiers paient pour utiliser l'infrastructure routière. Les aides au fonctionnement destinées à réduire les coûts externes du transport ne devraient être couvertes par le présent règlement que lorsque les distorsions de la concurrence et des échanges sont limitées et sous réserve de conditions bien définies. Tel est le cas lorsque les coûts externes évités sont calculés conformément aux règles et à la méthodologie définies dans le manuel de la Commission sur les coûts externes du transport⁹ et que l'intensité d'aide reste inférieure à certains seuils. Cette méthode de calcul garantit que l'aide est strictement limitée à la compensation des coûts externes liés à l'utilisation d'un mode de transport plus durable.

- (22) En outre, les aides au fonctionnement destinées à soutenir les entreprises ferroviaires ou les organisateurs de transports lors du lancement de nouvelles liaisons commerciales ne doivent être couvertes par le présent règlement que lorsque les distorsions de la concurrence et des échanges sont limitées et sous réserve de conditions bien définies. Tel est le cas i) des nouvelles liaisons commerciales de fret ferroviaire et de transport de marchandises par voie navigable; et ii) des nouvelles liaisons commerciales de transport ferroviaire de voyageurs pour les services réguliers de transport de voyageurs entre des terminaux de transport situés soit dans des États membres différents («services de transport ferroviaire de voyageurs transfrontière»), soit à plus de 400 kilomètres l'un de l'autre («services de transport ferroviaire longue distance de voyageurs»). Le montant d'aide est calculé au regard des pertes d'exploitation subies par le bénéficiaire au cours des 5 premières années d'exploitation de la nouvelle liaison commerciale et l'intensité d'aide doit rester inférieure à un certain seuil.
- (23) Les investissements dans les installations de transport ferroviaire et par voie navigable unimodal et multimodal et dans les embranchements particuliers dans toute l'UE sont essentiels pour garantir la connectivité et le fonctionnement durable de l'économie et la cohésion entre les États membres. Ces investissements soutiennent les priorités de la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission de 2020¹⁰, qui accorde la priorité au développement d'installations de transport multimodal. Le présent règlement couvre les aides à l'investissement en faveur de la construction, de la modernisation et de la rénovation d'installations ferroviaires, d'installations de navigation intérieure, d'installations de transport ferroviaire et par voie navigable unimodal et multimodal et des embranchements particuliers. Dans un souci de clarté, le présent règlement s'applique également aux aides d'État en faveur des installations de transport multimodal qui sont situées dans des ports maritimes et qui ont des liaisons ferroviaires ou par voie navigable. Sur la base de l'expérience acquise par la Commission dans l'évaluation de ce type d'aides, le présent règlement vise à réduire la charge administrative causée par la notification des mesures d'aide d'État ordinaires et à permettre à la Commission de se concentrer sur les cas les plus susceptibles de causer

⁹ Commission européenne, direction générale de la mobilité et des transports, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. et al., Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1, office des publications, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

¹⁰ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» [COM(2020) 789 final du 9.12.2020].

des distorsions. Les conditions d'exemption de l'obligation de notification applicables aux aides à l'investissement en faveur d'installations ferroviaires, d'installations de navigation intérieure, d'installations de transport ferroviaire et par voie navigable unimodal et multimodal et d'embranchements particuliers doivent limiter les distorsions de concurrence et des échanges qui compromettraient les conditions de concurrence équitables dans le marché intérieur, notamment en garantissant la proportionnalité de l'aide.

- (24) Les aides à l'investissement en faveur de l'acquisition de véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable et de certaines catégories d'équipements utilisés dans les services de transbordement liés au transport multimodal durable (c'est-à-dire les unités de chargement intermodales et les grues à bord des bateaux) ne doivent être couvertes par le présent règlement que lorsque les distorsions de concurrence et des échanges sont limitées. En ce qui concerne l'acquisition de véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable, c'est le cas lorsque les aides prennent la forme d'une garantie à l'acheteur du véhicule sous réserve de conditions bien définies. Pour ce qui est de l'acquisition de certains types d'équipements pour le transport multimodal durable, c'est le cas pour les régimes d'aides couvrant les grues à bord des bateaux et les unités de chargement intermodales, lorsque l'intensité de l'aide reste inférieure à des seuils bien définis.
- (25) Conformément aux politiques de l'Union concernant les transports et le numérique, des efforts supplémentaires sont nécessaires pour permettre la communication entre les différents systèmes d'information sur les transports, la coordination des réseaux de transport et la concurrence transfrontière, et améliorer la sécurité des transports dans l'UE. Cela est nécessaire en raison des normes différentes qui s'appliquent aux réseaux de transport et de l'absence d'harmonisation technique, de l'incompatibilité des outils et systèmes de collecte et de partage des données et des préoccupations en matière de souveraineté des données. Par ailleurs, la Commission a tiré des enseignements de son expérience dans l'évaluation des mesures de soutien à l'interopérabilité qui lui ont été notifiées au titre des lignes directrices sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires¹¹ qu'elle a adoptées en 2008. Cette expérience montre qu'il existe de graves défaillances du marché en raison de problèmes de coordination et du désavantage du précurseur, lorsque les avantages liés à l'adoption d'une technologie ou d'une norme spécifique vont au-delà de l'intérêt commercial des transporteurs.
- (26) Tel est le cas, par exemple, des systèmes de contrôle des trains et du trafic comme le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). L'ERTMS est un système européen unique de signalisation et de contrôle de la vitesse qui garantit l'interopérabilité des systèmes ferroviaires nationaux, réduisant les coûts d'achat et d'entretien des systèmes de signalisation et augmentant la vitesse des trains, la capacité de l'infrastructure et le niveau de sécurité du transport ferroviaire. L'ERTMS se compose du système européen de contrôle des trains (ETCS), à savoir un système de signalisation en cabine qui comprend la protection automatique des trains, de la radio mobile ferroviaire (RMR), de l'exploitation automatisée des trains (ATO) et de règles d'exploitation. Compte tenu des effets négatifs limités des aides à l'interopérabilité sur la concurrence et les échanges, ainsi que de l'expérience acquise, ces aides doivent être couvertes par le présent règlement dans des conditions bien définies et lorsque le véhicule de transport ferroviaire ou par voie navigable concerné reste immatriculé dans

¹¹ Communication de la Commission, lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires (JO C 184 du 22.7.2008, p. 13).

le registre national pertinent et/ou dans un registre européen des véhicules pertinent pendant 5 ans après la mise en œuvre de l'investissement.

- (27) Afin de favoriser la compétitivité des transports ferroviaire et par voie navigable, il est également nécessaire de promouvoir l'adaptation technique et la modernisation des véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable et de certaines catégories d'équipements pour le transport multimodal durable. Il convient de subordonner le soutien à ces investissements à des conditions qui limitent les distorsions de la concurrence et des échanges qui compromettraient les conditions de concurrence équitables dans le marché intérieur. En particulier, ces conditions doivent garantir la nécessité et la proportionnalité des aides et comprennent des garde-fous concernant le type d'aide, les bénéficiaires admissibles et les coûts admissibles.
- (28) Les aides octroyées aux entreprises en vue de leur adaptation à de futures normes de l'Union peuvent permettre d'atteindre plus rapidement un niveau élevé d'harmonisation et de normalisation. Il convient de ne pas octroyer d'aides lorsque les investissements servent à mettre les entreprises en conformité avec des normes de l'Union qui ont déjà été adoptées. Toutefois, dans les cas où la norme pertinente de l'UE a déjà été adoptée mais n'est pas encore en vigueur, l'aide peut avoir un effet incitatif si elle encourage la mise en œuvre et l'achèvement de l'investissement au moins 12 mois avant l'entrée en vigueur de la norme, si cette dernière ne s'applique pas rétroactivement. Afin de ne pas dissuader les États membres de définir des normes obligatoires nationales plus strictes ou plus ambitieuses que les normes correspondantes de l'UE, les mesures d'aide peuvent avoir un effet incitatif indépendamment de l'existence de telles normes nationales. Il en est de même d'une aide accordée lorsqu'une norme nationale obligatoire a été adoptée en l'absence de normes de l'UE.
- (29) En raison du risque plus élevé de distorsions indues de la concurrence et des échanges, il convient que la Commission effectue l'appréciation de certaines catégories d'aides dès leur notification lorsqu'elles couvrent des montants élevés d'aide octroyés par projet. Il y a lieu que toute aide dont le montant excède le seuil applicable reste soumise à l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité. Il ne doit pas être possible de contourner les seuils fixés dans le présent règlement en scindant artificiellement les projets en plusieurs projets présentant des caractéristiques, des objectifs ou des bénéficiaires similaires.
- (30) Compte tenu de l'incidence plus importante que les régimes d'aide de grande ampleur sont susceptibles d'avoir sur les échanges et la concurrence, il convient que les régimes d'aides dont le budget excède un certain seuil au cours d'une année donnée ou un total calculé sur la base d'une valeur absolue soient en principe soumis à une évaluation au regard des règles relatives aux aides d'État. L'évaluation doit servir à contrôler si les hypothèses et conditions sur la base desquelles le régime a été jugé compatible avec le fonctionnement de l'accord EEE se vérifient, ainsi que l'efficacité de la mesure d'aide à la lumière de ses objectifs généraux et spécifiques. Elle devrait également préciser l'incidence du régime sur la concurrence et les échanges. Afin de garantir un traitement identique dans tous les cas, il convient que l'évaluation au regard des règles relative aux aides d'État soit effectuée sur la base d'un plan d'évaluation approuvé par la Commission. Bien qu'un tel plan doive, en principe, être établi au moment de la conception du régime et approuvé à temps pour que le régime puisse entrer en vigueur, cela peut se révéler impossible dans certains cas. En conséquence, afin de ne pas retarder leur entrée en vigueur, le présent règlement devrait s'appliquer aux régimes concernés pendant une période initiale maximale de six mois. La Commission peut décider de

prolonger cette période après l'approbation du plan d'évaluation. À cette fin, il convient de notifier le plan d'évaluation à la Commission dans les 20 jours ouvrables qui suivent l'entrée en vigueur du régime. La Commission peut aussi, à titre exceptionnel, décider qu'une évaluation n'est pas nécessaire, compte tenu des caractéristiques spécifiques du régime.

- (31) Il convient que la Commission reçoive de l'État membre les informations nécessaires pour pouvoir procéder à l'appréciation du plan d'évaluation. Il convient également qu'elle demande des renseignements complémentaires sans retard injustifié, de sorte que les États membres puissent lui fournir les éléments manquants nécessaires à la prise d'une décision par la Commission. Les modifications apportées à un régime soumis à une évaluation, autres que les modifications qui ne sont pas de nature à compromettre la compatibilité du régime d'aides avec le marché intérieur dans le cadre du présent règlement ou qui ne sont pas de nature à altérer sensiblement le contenu du plan d'évaluation approuvé, doivent être appréciées en tenant compte du résultat de cette évaluation et être exclus du champ d'application du présent règlement. Il convient, en principe, de ne pas considérer les modifications de nature purement formelle ou administrative, y compris celles effectuées dans le cadre de mesures cofinancées par l'UE, comme altérant sensiblement le contenu du plan d'évaluation approuvé.
- (32) Afin de déterminer si les seuils de notification et les intensités d'aide maximales prévus par le présent règlement sont respectés, il convient de tenir compte du montant total des mesures d'aide d'État octroyées pour l'activité ou le projet considérés. Le présent règlement doit préciser les conditions auxquelles les différentes catégories d'aides peuvent être cumulées. Les aides exemptées au titre du présent règlement peuvent être cumulées avec n'importe quelle autre aide compatible exemptée par un autre règlement ou autorisée par la Commission, tant que ces mesures portent sur des coûts admissibles identifiables différents. Lorsque différentes sources d'aide sont liées aux mêmes coûts admissibles identifiables se chevauchant en partie ou totalement, le cumul des aides à concurrence de l'intensité ou du montant d'aide les plus élevés applicables à ces aides est autorisé en vertu du présent règlement. Il convient également que le présent règlement fixe des règles spécifiques pour le cumul des mesures d'aide assorties ou non de coûts admissibles identifiables ainsi que pour le cumul avec des aides de minimis. Dans bien des cas, les aides de minimis ne sont pas octroyées pour des coûts admissibles spécifiques identifiables et il est souvent impossible de les rattacher à de tels coûts. Dans de tels cas, il doit être possible de cumuler les aides de minimis avec des aides d'État exemptées par le présent règlement. Toutefois, lorsqu'une aide de minimis est octroyée pour des coûts admissibles identifiables également couverts par une aide d'État exemptée par le présent règlement, seul le cumul des aides à concurrence de l'intensité d'aide maximale fixée au chapitre II est autorisé.
- (33) Le financement géré au niveau central par les institutions, les agences, des entreprises communes et d'autres organes de l'Union, et qui n'est contrôlé ni directement ni indirectement par les États membres, ne constitue pas une aide d'État. Lorsqu'un tel financement de l'Union est combiné avec une aide d'État, il convient de prendre en compte uniquement cette dernière pour déterminer si les seuils de notification et les intensités d'aide maximales sont respectés, pour autant que le montant total du financement public octroyé pour les mêmes coûts admissibles n'excède pas le taux de financement le plus favorable prévu par les règles applicables du droit de l'Union.
- (34) La transparence des aides d'État est essentielle pour l'application correcte des dispositions du traité et est synonyme de meilleur respect des règles, de

responsabilisation accrue, d'examens par les pairs et, en définitive, de dépenses publiques plus efficaces. Afin de garantir cette transparence, il convient que les États membres créent, au niveau régional ou national, des sites internet exhaustifs consacrés aux aides d'État, présentant les informations succinctes concernant chaque mesure d'aide exemptée par le présent règlement. Conformément aux pratiques habituelles en matière de publication d'informations régies par la directive (UE) 2019/1024 du Parlement européen et du Conseil¹², il convient d'utiliser un format standard rendant possibles la recherche, le téléchargement et la publication aisée des données sur l'internet. Il y a lieu de publier les liens renvoyant aux sites internet concernant les aides d'État de tous les États membres sur le site internet de la Commission. Conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (UE) 2022/2586, il convient de publier sur le site internet de la Commission des informations succinctes pour chaque mesure d'aide exemptée par le présent règlement.

- (35) La mise en œuvre des règles en matière d'aides d'État dépend fortement de la coopération des États membres. En conséquence, il convient que ces derniers prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir le respect du présent règlement, y compris le respect de toutes les conditions pertinentes, dans le cas des aides individuelles octroyées au titre de régimes bénéficiant d'une exemption par catégorie.
- (36) Afin de garantir un contrôle effectif des mesures d'aide conformément au règlement (UE) 2022/2586 du Conseil, il convient d'établir des exigences concernant les informations que les États membres doivent communiquer au sujet des mesures d'aide exemptées par le présent règlement. En outre, il y a lieu d'établir des règles concernant les dossiers que les États membres doivent conserver au sujet des aides exemptées au titre du présent règlement, eu égard aux délais de prescription fixés à l'article 17 du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil¹³.
- (37) Pour renforcer l'effectivité des conditions de compatibilité avec le marché intérieur établies dans le présent règlement, il convient que la Commission puisse retirer le bénéfice de l'exemption par catégorie pour les mesures d'aide futures en cas de non-respect de ces conditions. La Commission doit pouvoir limiter le retrait du bénéfice de l'exemption par catégorie à certains types d'aides, à certains bénéficiaires ou aux mesures d'aide adoptées par certaines autorités, lorsque le non-respect du présent règlement ne concerne qu'un groupe restreint de mesures ou certaines autorités. Un retrait ciblé de ce type devrait constituer une sanction proportionnée directement liée au cas de non-respect du présent règlement concerné. Lorsqu'une aide n'est pas notifiée et ne remplit pas toutes les conditions pour être exemptée de notification, elle constitue une aide illégale, que la Commission examinera dans le cadre de la procédure applicable aux aides non notifiées telle qu'établie dans le règlement (UE) 2015/1589. En cas de non-respect des conditions de compatibilité énoncées aux chapitres I et II, le retrait du bénéfice de l'exemption par catégorie pour les mesures d'aide futures n'a aucune incidence sur l'exemption par catégorie accordée pour les mesures antérieures conformes au présent règlement.

¹² Directive (UE) 2019/1024 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 concernant les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public (refonte) (JO L 172 du 26.6.2019, p. 56).

¹³ Règlement (UE) 2015/1589 du Conseil du 13 juillet 2015 portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (JO L 248 du 24.9.2015, p. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/2015-09-24>).

- (38) Afin d'éliminer les disparités qui pourraient entraîner des distorsions de concurrence et des échanges, et de faciliter la coordination entre les différentes initiatives nationales et de l'Union concernant les PME, ainsi que par souci de clarté administrative et de sécurité juridique, il convient que la définition des PME au sens de l'annexe I du présent règlement se fonde sur celle contenue dans la recommandation 2003/361/CE de la Commission¹⁴.
- (39) Il convient de réviser périodiquement la politique en matière d'aides d'État sur la base de l'expérience acquise par la Commission dans ce domaine. Il convient dès lors de limiter la période d'application du présent règlement. Il y a lieu d'arrêter des dispositions transitoires, notamment les règles applicables aux régimes d'aides bénéficiant d'une exemption par catégorie à l'expiration de la période d'application du présent règlement. Ces règles doivent laisser aux États membres le temps de s'adapter à un futur régime possible,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Chapitre I – Dispositions communes

Article premier

Champ d'application

1. Le présent règlement s'applique aux catégories d'aides suivantes:
 - (a) aux régimes d'aides au fonctionnement visant à réduire les coûts externes du transport;
 - (b) aux régimes d'aides au fonctionnement visant à lancer de nouvelles liaisons commerciales;
 - (c) aux régimes d'aides à l'investissement en faveur de la construction, de la modernisation et de la rénovation d'installations ferroviaires et fluviales de transport multimodal, d'installations ferroviaires ou d'installations de navigation intérieure, ainsi qu'aux aides à l'investissement ad hoc et aux régimes d'aides à l'investissement en faveur de la construction, de la modernisation et de la rénovation de terminaux ferroviaires et fluviaux de fret multimodaux;
 - (d) aux régimes d'aides à l'investissement en faveur de la construction, de la modernisation et de la rénovation d'embranchements particuliers;
 - (e) aux régimes d'aides à l'investissement en faveur de l'acquisition de véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable;

¹⁴ Recommandation de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises (JO L 124 du 20.5.2003, p. 36, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj>).

- (f) aux régimes d'aides à l'investissement en faveur de l'acquisition d'unités de chargement intermodales (UCI) et de grues à bord des bateaux;
- (g) aux régimes d'aides à l'investissement en faveur de l'interopérabilité;
- (h) aux régimes d'aides à l'investissement en faveur de l'adaptation et de la modernisation des véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable et du matériel pour le transport multimodal durable.

2. Le présent règlement ne s'applique à aucune des catégories d'aides suivantes:

- (a) aux régimes d'aides qui n'excluent pas explicitement le versement d'aides individuelles accordées à une entreprise faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée à la suite d'une décision antérieure de la Commission déclarant les aides octroyées par le même État membre illégales et incompatibles avec le marché intérieur;
- (b) aux aides ad hoc accordées à une entreprise faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée à la suite d'une décision antérieure de la Commission déclarant les aides octroyées par le même État membre illégales et incompatibles avec le marché intérieur;
- (c) aux aides subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence aux produits importés;
- (d) aux aides aux entreprises en difficulté;
- (e) aux mesures d'aide d'État qui, par elles-mêmes, par les modalités dont elles sont assorties ou par leur mode de financement, entraînent de manière indissociable une violation du droit de l'Union, en particulier:
 - (i) aux mesures d'aide dont l'octroi est subordonné à l'obligation pour le bénéficiaire d'avoir son siège dans l'État membre concerné ou d'être établi à titre principal dans ledit État membre. Il est toutefois autorisé d'exiger que le bénéficiaire ait un établissement ou une succursale dans l'État membre qui octroie l'aide au moment du versement de l'aide;
 - (ii) aux aides dont l'octroi est soumis à l'obligation pour le bénéficiaire d'utiliser des marchandises produites sur le territoire national ou des services nationaux;
- (f) aux aides d'État en faveur de l'exploitation de services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et d'autres modes ferroviaires et par route qui relèvent du règlement (CE) n° 1370/2007¹⁵;
- (g) aux aides d'État en faveur de l'exploitation de services publics de transport de voyageurs par voie navigable lorsque les États membres ont décidé d'appliquer

¹⁵ Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24>).

le règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil¹⁶ à ces services;

- (h) aux aides d'État en faveur des infrastructures portuaires qui sont appréciées par la Commission directement au regard de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité si elles ne relèvent pas du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission¹⁷, ou, si les infrastructures portuaires sont nécessaires à la prestation d'un SIEG, sont soumises aux règles énoncées dans la décision 2012/21/UE de la Commission¹⁸ et dans la communication de la Commission relative à l'encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public;
- (i) aux régimes d'aides visés au chapitre II s'ils relèvent du champ d'application de l'article 20, une fois écoulés les 6 premiers mois suivant leur entrée en vigueur. Toutefois, la Commission peut décider que le présent règlement continuera de s'appliquer à un régime d'aides pendant plus de 6 mois, après avoir apprécié le plan d'évaluation correspondant notifié par l'État membre. Lorsqu'ils présentent les plans d'évaluation, les États membres communiquent également toutes les informations nécessaires à la Commission pour lui permettre d'apprécier les plans d'évaluation et de prendre une décision;
- (j) aux modifications apportées aux régimes visés au point i), autres que les modifications qui ne compromettent pas la compatibilité du régime d'aides avec le marché intérieur au regard du présent règlement ou qui n'altèrent pas sensiblement le contenu du plan d'évaluation approuvé.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- (a) «infrastructures d'accès»: tout type d'infrastructures nécessaires pour garantir l'accès et l'entrée aux utilisateurs d'une installation ferroviaire ou fluviale de transport multimodal ou d'une installation unimodale ferroviaire ou de navigation intérieure, par voie terrestre, par voie maritime ou par voie navigable intérieure, comme les routes, les voies ferroviaires, les chenaux et les écluses;
- (b) «aide ad hoc»: toute aide qui n'est pas octroyée sur la base d'un régime d'aides;

¹⁶ Voir l'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1370/2007.

¹⁷ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

¹⁸ Décision 2012/21/UE de la Commission du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général [JO L 7 du 11.1.2012, p. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21\(1\)/ojj](http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/ojj)].

- (c) «intensité de l'aide»: le montant brut de l'aide exprimé en pourcentage des coûts admissibles, avant impôts ou autres prélèvements;
- (d) «régime d'aides»: toute disposition sur la base de laquelle, sans qu'il soit besoin de mesures d'application supplémentaires, des aides individuelles peuvent être accordées à des entreprises définies d'une manière générale et abstraite dans ladite disposition, et toute disposition sur la base de laquelle une aide non liée à un projet spécifique peut être octroyée à une ou à plusieurs entreprises pour une période indéterminée et/ou pour un montant indéterminé;
- (e) «infrastructure dédiée»: une infrastructure construite pour une ou des entreprises identifiables au préalable et adaptée à leurs besoins;
- (f) «matériel destiné au transport multimodal durable»: le matériel utilisé dans les services de transbordement annexes au transport multimodal durable, tel que les semi-remorques préhensibles, à l'exclusion du matériel de terminal mobile;
- (g) «registre européen des véhicules»: un registre au sens de l'article 47, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil¹⁹ et de l'article 19 de la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil²⁰;
- (h) «plan d'évaluation»: un document contenant au minimum les éléments suivants: les objectifs du régime d'aides à évaluer, les questions d'évaluation, les indicateurs de résultat, la méthode envisagée pour réaliser l'évaluation, les exigences en matière de collecte des données, le calendrier proposé pour l'évaluation (y compris la date de présentation des rapports d'évaluation intermédiaire et final), la description de l'organisme indépendant réalisant l'évaluation ou les critères qui seront utilisés pour sa sélection et les modalités prévues pour garantir la publicité de l'évaluation;
- (i) «coûts externes du transport»: les coûts engendrés par les usagers des transports sans être supportés par ceux-ci mais par la société tout entière, et qui sont liés notamment aux émissions de gaz à effet de serre, à la pollution atmosphérique, aux blessures et aux décès, au bruit et aux encombrements de la circulation;
- (j) «aide individuelle»: i) une aide ad hoc; et ii) une aide octroyée à un bénéficiaire individuel sur la base d'un régime d'aides;
- (k) «installation de navigation intérieure»: toute installation de service (par exemple, un terminal ou une installation d'entretien ou de stockage) et ses infrastructures d'accès (y compris le matériel physique ou numérique nécessaire à leur fonctionnement) qui sont situées dans l'Union et utilisées pour effectuer des transports par voie navigable, à l'exclusion des installations ou du matériel nécessaires à l'exercice d'activités autres que les transports;

¹⁹ Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte) (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44).

²⁰ Directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 établissant les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, modifiant la directive 2009/100/CE et abrogeant la directive 2006/87/CE (JO L 252 du 16.9.2016, p. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

- (l) «bateau de navigation intérieure»: un bateau de transport de voyageurs ou de fret, destiné uniquement ou essentiellement à naviguer sur les voies d'eau intérieures ou dans les eaux situées à l'intérieur ou dans le proche voisinage d'eaux abritées;
- (m) «unité de chargement intermodale» (UCI): un conteneur, une caisse mobile ou une semi-remorque/un véhicule routier automobile pour le transport de marchandises ou une combinaison de véhicules utilisés pour le transport intermodal;
- (n) «transport intermodal»: la circulation de marchandises (dans une seule et même unité de chargement ou dans un seul et même véhicule) par des modes de transport successifs sans manutention des marchandises elles-mêmes lors du changement de mode;
- (o) «interopérabilité»: des flux de circulation ininterrompus de marchandises ou de voyageurs, en particulier entre États membres ou modes de transport;
- (p) «transport multimodal»: le transport de marchandises ou de voyageurs par au moins deux modes de transport différents;
- (q) «matériel de terminal mobile»: le matériel utilisé pour le chargement, le déchargement et le transbordement de marchandises et les unités de chargement intermodales et pour le déplacement de fret dans une zone du terminal;
- (r) «registre national»: un registre tenu par un État membre au sens de l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil ou de l'article 17 de la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil;
- (s) «nouvelle liaison commerciale de transport de marchandises par voie navigable»: une liaison commerciale qui concerne de nouvelles opérations régulières de transport de marchandises par voie navigable entre au moins deux terminaux qui n'ont pas été reliés par des services réguliers de transport de marchandises depuis au moins 5 ans avant le début des opérations sur la liaison en question;
- (t) «nouvelle liaison commerciale de fret ferroviaire»: une liaison commerciale qui concerne de nouvelles opérations régulières de fret ferroviaire entre au moins deux terminaux qui n'ont pas été reliés par des services réguliers de fret depuis au moins 5 ans avant le début des opérations sur la liaison en question;
- (u) «nouvelle liaison commerciale de transport ferroviaire de voyageurs»: une liaison commerciale qui concerne de nouvelles opérations régulières de transport ferroviaire de voyageurs entre au moins deux terminaux qui n'ont pas été reliés par des services réguliers de transport de voyageurs depuis au moins 5 ans avant le début des opérations sur la liaison en question;
- (v) «nouvel arrivant»: une entreprise ferroviaire au sens de l'article 3, point 1), de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil²¹ qui remplit les deux conditions suivantes:

²¹ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019->

- (i) elle a reçu une licence en vertu de l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE pour le segment de marché concerné moins de 20 ans avant l'octroi de l'aide;
- (ii) elle n'est pas liée, au sens de l'article 3, paragraphe 3, de l'annexe I du présent règlement, à une entreprise ferroviaire ayant reçu une licence au sens de l'article 3, point 14, de la directive 2012/34/UE avant le 1^{er} janvier 2010;
- (w) «activités autres que les transports»: les services commerciaux fournis aux entreprises de transport ou aux autres utilisateurs des installations non liés au transport ferroviaire, par voie navigable ou multimodal durable, y compris les services auxiliaires fournis aux voyageurs, aux transitaires ou à d'autres prestataires de services, tels que la location de bureaux, les commerces et les hôtels;
- (x) «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 les frais de personnel et les coûts liés 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;
- (y) «embranchement particulier»: une infrastructure ferroviaire détenue et exploitée par une entité privée (y compris les voies ferrées et toute autre installation ou tout autre matériel nécessaire pour la rendre fonctionnelle), connectée aux installations de chargement du réseau ferroviaire public qui ne sont pas considérées comme des installations de service au sens de l'annexe II de la directive 2012/34/UE, ainsi que toute infrastructure dédiée desservant une infrastructure détenue et exploitée par une entité privée;
- (z) «terminal ferroviaire et/ou fluvial de fret multimodal»: une structure équipée pour le transbordement entre deux systèmes ferroviaires différents ou entre au moins deux modes de transport (dont l'un est le chemin de fer ou les voies navigables), tels que les terminaux dans les ports intérieurs ou maritimes, le long des voies navigables ou dans les aéroports, ou des plateformes logistiques multimodales;
- (aa) «installation ferroviaire et/ou fluviale de transport multimodal ferroviaire»: une installation de service et ses infrastructures d'accès (y compris le matériel physique ou numérique nécessaire à leur fonctionnement) situées dans l'Union européenne et nécessaires pour assurer un transport ferroviaire ou par voie navigable en combinaison avec d'autres modes de transport, à l'exclusion des installations ou du matériel nécessaires aux activités autres que les transports. Cette définition inclut les terminaux ferroviaires et fluviaux de fret multimodaux;

01-01) consolidant et abrogeant avec effet au 17 juin 2015 la directive 91/440/CEE, telle que modifiée par la directive 2001/12/CE et la directive 2004/51/CE, ainsi que la directive 2007/58/CE.

- (bb) «installation ferroviaire»: toute installation de service (par exemple, les terminaux de fret ferroviaires ou une installation d'entretien ou de stockage) et ses infrastructures d'accès (y compris le matériel physique ou numérique nécessaire à leur fonctionnement) qui sont situées dans l'Union, mentionnées à l'annexe II de la directive 2012/34/UE, à l'exclusion des installations ou du matériel nécessaires à l'exercice d'activités autres que les transports;
- (cc) «entreprise ferroviaire»: toute entreprise publique ou privée visée à l'article 3, point 1), de la directive 2012/34/UE;
- (dd) «plateforme SIF»: une plateforme électronique à point d'accès unique alimentée par des informations nationales des services d'information fluviale et fournissant des services d'information sur les chenaux, des services d'information fluviale et des services d'information sur le trafic et les transports, y compris la planification des itinéraires et des transports, à destination des utilisateurs des SIF et servant à la communication électronique conformément au principe de la transmission unique d'informations;
- (ee) «matériel roulant»: l'un des éléments suivants:
 - i) les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs, y compris les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques, les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques, ainsi que les voitures de voyageurs,
 - ii) les wagons de marchandises, y compris les véhicules surbaissés conçus pour l'ensemble du réseau et les véhicules conçus pour le transport de camions;
- (ff) «transport maritime à courte distance»: l'acheminement de marchandises et de voyageurs par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ces ports et des ports situés dans des pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe²²;
- (gg) «petite et moyenne entreprise» ou «PME»: une entreprise qui remplit les conditions énoncées à l'annexe I du présent règlement;
- (hh) «début des travaux»: soit le début des travaux de construction liés à l'investissement, soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement ou tout autre engagement rendant l'investissement irréversible, selon l'événement qui se produit en premier. L'achat de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont pas considérés comme le début des travaux. Dans le cas des rachats, le «début des travaux» est le moment de l'acquisition des actifs directement liés à l'établissement acquis;
- (ii) «transport multimodal durable»: transport de marchandises ou de voyageurs par au moins deux modes de transport différents, lorsque l'un au moins des modes

²² Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social et au Comité des régions – «Le développement du transport maritime à courte distance en Europe: une alternative dynamique dans une chaîne de transport durable – Deuxième rapport d'avancement bisannuel», COM(1999) 317 final, 29.6.1999.

de transport utilisés est le transport ferroviaire ou le transport par voie navigable, ou le transport routier si ce dernier est combiné au transport maritime à courte distance;

- (jj) «applications télématiques au service du fret»: des applications telles que les systèmes d'information (contrôle en temps réel des marchandises et des trains), les systèmes de triage et d'affectation, les systèmes de réservation, de paiement et de facturation, la gestion des correspondances avec d'autres modes de transport, la production des documents électroniques d'accompagnement;
- (kk) «transporteur»: toute entreprise qui transporte des voyageurs et/ou du fret dans les secteurs du transport ferroviaire, par voie navigable et/ou multimodal;
- (ll) «organisateur de transport»: toute entreprise qui organise le transport de marchandises et fait ainsi le choix entre des modes de transport (telle que les entreprises de logistique, les transitaires, les opérateurs de transport multimodal);
- (mm) «entreprise en difficulté»: une entreprise remplissant les conditions énoncées à l'article 2, point 18, du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission;
- (nn) «véhicule de transport ferroviaire ou par voie navigable»:
 - i) un bateau de navigation intérieure; ou
 - ii) du matériel roulant.

Article 3

Conditions d'exemption

Les régimes d'aides, les aides individuelles octroyées au titre de régimes d'aides et les aides ad hoc sont réputés compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 93 du traité et sont exemptés de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que ces régimes et ces aides remplissent toutes les conditions prévues au chapitre I, ainsi que les conditions spécifiques prévues au chapitre II pour la catégorie d'aides concernée.

Article 4

Seuils de notification

Le présent règlement ne s'applique pas lorsque les seuils suivants, exprimés en montants d'aide maximaux, sont dépassés:

- (a) en ce qui concerne les aides individuelles au fonctionnement visant à lancer de nouvelles liaisons commerciales octroyées dans le cadre d'un régime: 15 000 000 EUR par liaison;
- (b) en ce qui concerne les aides individuelles à l'investissement octroyées dans le cadre d'un régime en faveur de la construction, de la modernisation et de la rénovation d'installations ferroviaires, d'installations de navigation intérieure et

d'installations ferroviaires et fluviales de transport multimodal: 20 000 000 EUR par projet;

- (c) en ce qui concerne les aides ad hoc à l'investissement en faveur de la construction, de la modernisation et de la rénovation de terminaux ferroviaires et fluviaux de fret multimodal: 10 000 000 EUR par projet;
- (d) en ce qui concerne les aides individuelles à l'investissement octroyées dans le cadre d'un régime en faveur d'embranchements particuliers: 2 000 000 EUR par projet.

Article 5

Transparence des aides

1. Le présent règlement ne s'applique qu'aux aides transparentes.
2. Les aides sont considérées comme transparentes s'il est possible d'en calculer précisément et préalablement l'équivalent-subvention brut, sans qu'il soit nécessaire d'effectuer une analyse de risque.
3. Aux fins du présent règlement, les formes d'aides suivantes sont considérées comme transparentes:
 - (a) les aides consistant en des subventions et des bonifications d'intérêts;
 - (b) les aides consistant en des prêts, dès lors que l'équivalent-subvention brut est calculé sur la base du taux de référence en vigueur au moment de l'octroi de l'aide;
 - (c) les aides sous forme d'avantages fiscaux et de réduction des prélèvements, lorsque la mesure prévoit un plafond garantissant que le seuil applicable n'est pas dépassé;
 - (d) les aides consistant en des garanties, lorsqu'une des conditions suivantes s'applique:
 - (i) l'équivalent-subvention brut a été calculé sur la base des primes exemptées définies dans la communication de la Commission sur l'application des articles 87 et 88 du traité aux aides d'État sous forme de garantie²³;
 - (ii) avant la mise en œuvre de la mesure, la méthode de calcul de l'équivalent-subvention brut de la garantie a été approuvée sur la base de la communication de la Commission sur l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État sous forme de garanties, après notification de cette méthode à la Commission en vertu d'un acte contraignant adopté par cette dernière dans le domaine des aides d'État et applicable à ce moment-là, et cette méthode porte explicitement sur le type de garanties et le type d'opérations sous-jacentes concernées dans le cadre de l'application du présent règlement;

²³ Communication de la Commission sur l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État sous forme de garanties. JO C 155 du 20.6.2008, p. 10.

- (iii) les aides sont octroyées en faveur de l'acquisition de véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable sous la forme de garanties conformes aux conditions énoncées à l'article 14 du présent règlement.

Article 6

Effet incitatif

1. Le présent règlement s'applique exclusivement aux aides ayant un effet incitatif.
2. Une aide est réputée avoir un effet incitatif si le bénéficiaire a présenté une demande d'aide écrite à l'État membre concerné avant le début des travaux liés au projet ou à l'activité en question. La demande d'aide contient au moins les informations suivantes:
 - (a) le nom et la taille de l'entreprise;
 - (b) la description du projet ou de l'activité, y compris ses dates de début et de fin;
 - (c) la localisation du projet ou de l'activité;
 - (d) une liste des coûts du projet ou de l'activité;
 - (e) le type d'aide (subvention, prêt, garantie, avance récupérable, apport de fonds propres ou autre) et le montant du financement public nécessaire pour le projet ou l'activité;
3. Les aides ad hoc octroyées aux grandes entreprises sont réputées avoir un effet incitatif si, en plus de veiller au respect des conditions énoncées au paragraphe 2, l'État membre a vérifié, avant d'octroyer l'aide en question, que les documents établis par le bénéficiaire montrent que l'aide débouchera sur un ou plusieurs des résultats suivants:
 - (a) une augmentation notable, résultant des aides, de la portée du projet ou de l'activité;
 - (b) une augmentation notable, résultant des aides, du montant total consacré par le bénéficiaire au projet ou à l'activité;
 - (c) une augmentation notable de la rapidité avec laquelle le bénéficiaire achèvera le projet ou l'activité concernés.
4. Par dérogation aux paragraphes 2 et 3, les mesures sous forme d'avantages fiscaux sont réputées avoir un effet incitatif lorsque les conditions cumulatives suivantes sont remplies:
 - (a) la mesure instaure un droit à des aides selon des critères objectifs et sans autre exercice d'un pouvoir discrétionnaire de la part de l'État membre;
 - (b) la mesure a été adoptée et est entrée en vigueur avant le début de la réalisation du projet ou de l'activité bénéficiant de l'aide, sauf dans le cas de versions ultérieures d'un régime d'aides pour autant que l'activité ait déjà bénéficié des régimes antérieurs prenant la forme d'avantages fiscaux.

5. Par dérogation aux paragraphes 2, 3 et 4, les aides visant à réduire les coûts externes du transport sont réputées avoir un effet incitatif lorsque les conditions énoncées à l'article 10 sont remplies.

Article 7

Intensité de l'aide et coûts admissibles

1. Aux fins du calcul de l'intensité de l'aide et des coûts admissibles, tous les chiffres utilisés sont avant impôts ou autres prélèvements. Toutefois, la taxe sur la valeur ajoutée grevant les coûts ou les dépenses admissibles qui est remboursable en vertu de la législation fiscale nationale applicable n'est pas prise en compte pour le calcul de l'intensité de l'aide et des coûts admissibles. Les coûts admissibles doivent être étayés de pièces justificatives qui doivent être claires, spécifiques et contemporaines des faits. Le montant des coûts admissibles peut être calculé conformément aux options de coûts simplifiés, pour autant qu'une 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 des dispositions applicables du présent règlement. Dans de tels cas, les options de coûts simplifiés prévues dans les règles pertinentes régissant le fonds de l'Union s'appliquent.
2. En outre, pour les projets mis en œuvre conformément aux plans pour la reprise et la résilience tels qu'approuvés par le Conseil sur la base du règlement (UE) 2021/241 du Parlement européen et du Conseil²⁴, le montant des coûts admissibles peut aussi être calculé conformément aux options de coûts simplifiés, pour autant que soient utilisées les options de coûts simplifiés énoncées dans le règlement (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil²⁵ ou le règlement (UE) 2021/1060 du Parlement européen et du Conseil²⁶.
3. Lorsqu'une aide est octroyée sous une forme autre qu'une subvention, le montant de l'aide est son équivalent-subvention brut.
4. Les aides payables dans le futur, notamment celles payables en plusieurs tranches, sont actualisées à leur valeur au moment de leur octroi. Les coûts admissibles sont actualisés à leur valeur au moment de l'octroi de l'aide. Le taux d'intérêt à appliquer

²⁴ Règlement (UE) 2021/241 du Parlement européen et du Conseil du 12 février 2021 établissant la facilité pour la reprise et la résilience (JO L 57 du 18.2.2021, p. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/2023-03-01>).

²⁵ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/2023-03-01>).

²⁶ Règlement (UE) 2021/1060 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen plus, au Fonds de cohésion, au Fonds pour une transition juste et au Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture, et établissant les règles financières applicables à ces Fonds et au Fonds «Asile, migration et intégration», au Fonds pour la sécurité intérieure et à l'instrument de soutien financier à la gestion des frontières et à la politique des visas (JO L 231 du 30.6.2021, p. 159, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/2023-03-01>).

aux fins de l'actualisation est le taux d'actualisation applicable au moment de l'octroi de l'aide.

Article 8

Cumul

1. Afin de déterminer si les seuils de notification fixés à l'article 4 et les intensités d'aide maximales fixées au chapitre II sont respectés, il est tenu compte du montant total des aides d'État accordées en faveur de l'activité, du projet ou de l'entreprise considérés (en fonction du type d'aide).
2. Lorsqu'un financement de l'Union géré au niveau central par les institutions, les agences, des entreprises communes ou d'autres organes de l'Union, et contrôlé ni directement ni indirectement par l'État membre est combiné avec une aide d'État, seule cette dernière est prise en compte pour déterminer si les seuils de notification et les intensités d'aide maximales ou les montants d'aide maximaux sont respectés, pour autant que le montant total du financement public octroyé pour les mêmes coûts admissibles n'excède pas le taux de financement le plus favorable prévu par les règles applicables du droit de l'Union.
3. Les aides aux coûts admissibles identifiables exemptées par le présent règlement peuvent être cumulées avec:
 - (a) toute autre aide d'État, pour autant que la mesure porte sur des coûts admissibles identifiables différents;
 - (b) toute autre aide d'État portant sur les mêmes coûts admissibles, se chevauchant en partie ou totalement, pour autant que ce cumul ne conduise pas à un dépassement de l'intensité ou du montant d'aide les plus élevés applicables à ces aides en vertu du présent règlement;
 - (c) toute aide de minimis portant sur les mêmes coûts admissibles, pour autant que ce cumul ne conduise pas à un dépassement de l'intensité ou du montant d'aide les plus élevés applicables à ces aides en vertu du présent règlement.

Article 9

Publication et information

1. L'État membre concerné veille à ce que les informations suivantes soient publiées sur un site internet exhaustif consacré aux aides d'État, au niveau national ou régional:
 - (a) les informations succinctes visées à l'article 19, présentées en utilisant le formulaire type établi à l'annexe III du présent règlement, ou un lien permettant d'y accéder;
 - (b) le texte intégral de chaque mesure d'aide, comme indiqué à l'article 19, ou un lien permettant d'y accéder;

- (c) les informations visées à l'annexe IV du présent règlement concernant chaque aide individuelle de plus de 100 000 EUR.
2. Pour les régimes d'aides sous forme d'avantages fiscaux, les conditions énoncées au paragraphe 1 sont considérées comme remplies si l'État membre publie les informations requises pour les montants des aides individuelles, en fonction des tranches suivantes en millions d'EUR:
- 0,1 à 0,5;
- 0,5 à 1;
- 1 à 2;
- 2 à 5;
- 5 à 10;
- 10 à 15;
- 15 et plus.
3. Les informations visées au paragraphe 1, point c), sont organisées et présentées sous une forme normalisée, décrite à l'annexe III, et permettent l'exécution de fonctions de recherche et de téléchargement efficaces. Elles sont publiées dans un délai de 6 mois à compter de la date d'octroi de l'aide ou, pour les aides sous forme d'avantage fiscal, dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle la déclaration fiscale doit être introduite. Elles peuvent être consultées pendant au moins 10 ans après la date à laquelle l'aide a été octroyée.
4. Le texte intégral du régime d'aides ou de l'aide ad hoc visé au paragraphe 1, contient, en particulier, une référence expresse au présent règlement, par la citation de son titre et l'indication de sa référence de publication au *Journal officiel de l'Union européenne*, et aux dispositions spécifiques du chapitre II concernées par ce régime d'aides ou, le cas échéant, à la législation nationale qui garantit le respect des dispositions pertinentes du présent règlement. Le régime d'aides ou l'aide ad hoc est accompagné(e) par ses dispositions d'exécution et ses modifications.
5. La Commission publie sur son site internet:
- (a) les liens renvoyant aux sites internet relatifs aux aides d'État visés au paragraphe 1; et
- (b) les informations succinctes visées à l'article 19.

Chapitre II – Dispositions spécifiques applicables aux différentes catégories d'aides

SECTION 1 – AIDES AU FONCTIONNEMENT

Sous-section A – Aides au fonctionnement visant à réduire les coûts externes du transport

Article 10

Aides à la réduction des coûts externes du transport

1. Les régimes d'aides au fonctionnement visant à réduire les coûts externes du transport sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 93 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. Les opérations de transport ferroviaire, fluvial et/ou multimodal durable de voyageurs et de marchandises peuvent bénéficier d'une aide. Les aides sont accordées aux transporteurs et/ou aux organisateurs de transport qui choisissent des solutions durables de transport terrestre.
3. Les coûts admissibles sont la part des coûts externes du transport qu'une utilisation unimodale ou multimodale du transport ferroviaire, du transport par voie navigable et/ou du transport maritime à courte distance dans le cadre d'un transport multimodal durable permet d'éviter par rapport à des modes de transport concurrents plus polluants. Les coûts externes évités sont calculés conformément aux règles et à la méthode définies dans le manuel de la Commission sur les coûts externes du transport, tel que modifié ou remplacé²⁷. Les États membres peuvent utiliser la méthode des coûts externes pour couvrir tous les coûts d'exploitation, y compris ceux liés à l'utilisation des infrastructures.
4. L'intensité de l'aide n'excède pas [50] % des coûts admissibles.
5. L'intensité de l'aide peut être majorée de [5-10] points de pourcentage pour les aides octroyées aux opérations de transport combiné telles que définies à l'article 1^{er} de la directive 92/106/CEE²⁸.
6. Pour les aides octroyées en faveur d'opérations de transport dans le secteur du fret, la distance couverte par le mode de transport bénéficiant de l'aide ne dépasse pas:
 - (a) en cas de transport multimodal:

²⁷ Commission européenne, direction générale de la mobilité et des transports, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K. et al., *Handbook on the external costs of transport* – Version 2019 – 1.1, Office des publications, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

²⁸ JO L 368 du 17.12.1992, p. 38 [après l'adoption de la modification de la directive 92/106/CEE (2023/0396 (COD)), à remplacer par «conformes à l'article 1^{er} *quater*, paragraphe 2, de la directive 92/106/CEE»].

- (i) 800 kilomètres pour le transport ferroviaire;
 - (ii) 375 kilomètres pour le transport par voie navigable;
 - (iii) 750 kilomètres pour le transport maritime à courte distance; et
 - (b) en cas de transport unimodal:
 - (i) 350 kilomètres pour le transport ferroviaire (à l'exception des opérations par wagons isolés);
 - (ii) 375 kilomètres pour le transport par voie navigable.
7. Afin de garantir que les aides ne sont octroyées que pour des services de transport terrestre durable effectivement fournis, leur octroi se fera sur la base d'unités effectives de service de transport fournies, telles que les voyageurs-kilomètres pour les services de transport de voyageurs, les tonnes-kilomètres ou les véhicules-kilomètres pour les services de transport de marchandises ou, de manière plus générale, l'unité de production du service de transport, et non sur une base forfaitaire.
8. Les aides octroyées à une entreprise ferroviaire, à une entreprise de transport par voie navigable et à une entreprise de transport maritime à courte distance ont pour effet de maintenir ou d'accroître le transfert modal. À cet effet, les entreprises ferroviaires, les entreprises de transport par voie navigable et les entreprises de transport maritime à courte distance rendent publiques au moins les informations suivantes sur les aides reçues: l'autorité chargée de l'octroi, la date d'octroi de l'aide, les montants d'aide reçus, la période et les opérations couvertes par l'aide.

Sous-section B – Aides au fonctionnement visant à lancer de nouvelles liaisons commerciales

Article 11

Aides au lancement de nouvelles liaisons commerciales

1. Les régimes d'aides au lancement de nouvelles liaisons commerciales de fret ferroviaire et de transport de marchandises par voie navigable et de nouvelles liaisons commerciales de transport ferroviaire de voyageurs sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 93 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. L'aide est fournie:
 - (a) à des entreprises ferroviaires et/ou à des organisateurs de transport qui collectent des informations sur la demande et organisent des opérations régulières de transport de marchandises entre des terminaux de transport afin de lancer de nouvelles liaisons commerciales de fret ferroviaire et de transport de marchandises par voie navigable; et/ou
 - (b) à des entreprises ferroviaires qui organisent des services réguliers de transport de voyageurs entre des terminaux de transport situés soit dans des États membres différents (le «transport ferroviaire de voyageurs

transfrontière») soit à plus de 400 kilomètres l'un de l'autre (le «transport ferroviaire de voyageurs longue distance»).

3. L'aide peut prendre la forme de subventions versées périodiquement pour des périodes n'excédant pas un an.
4. Les coûts admissibles correspondent aux pertes d'exploitation subies pour la liaison concernée, pendant une période maximale de 5 ans à compter de la date à laquelle le bénéficiaire commence à exploiter la nouvelle liaison commerciale. Sans préjudice de la phrase précédente, les coûts d'exploitation liés et antérieurs au lancement de la nouvelle liaison peuvent être pris en compte et se refléter dans la quantification des coûts admissibles liés à la première année d'exploitation de la nouvelle liaison commerciale.
5. Aux fins du présent article, on entend par «pertes d'exploitation» une différence négative entre les recettes et les coûts d'exploitation supportés pour la liaison concernée, ainsi que les coûts d'exploitation des travaux liés et antérieurs au lancement de la nouvelle liaison commerciale. L'intensité de l'aide n'excède pas 80 % des coûts admissibles la première année, 70 % des coûts admissibles la deuxième année, 60 % des coûts admissibles la troisième année, 50 % des coûts admissibles la quatrième année et 40 % des coûts admissibles la cinquième année.
6. Les coûts affectés à la nouvelle liaison commerciale peuvent couvrir l'ensemble des coûts d'exploitation directs supportés pour exploiter la nouvelle liaison commerciale et une contribution appropriée aux coûts d'exploitation communs à la nouvelle liaison commerciale et à d'autres activités. Les recettes à prendre en considération comprennent la totalité des recettes tirées de la nouvelle liaison commerciale.
7. Lorsque l'aide est versée à l'avance, les coûts admissibles sont estimés ex ante sur la base de projections raisonnables et ils sont actualisés à leur valeur à la date d'octroi de l'aide. Les États membres mettent en place un mécanisme de contrôle et de récupération afin de garantir que l'aide ne dépasse pas l'intensité d'aide autorisée.

SECTION 2 – AIDES À L'INVESTISSEMENT

Sous-section A – Aides à l'investissement en faveur des installations ferroviaires et fluviales de transport unimodal et multimodal et des embranchements particuliers

Article 12

Aides à la construction, à la modernisation et à la rénovation d'installations ferroviaires et fluviales de transport unimodal et multimodal

1. Les aides à la construction, à la modernisation et à la rénovation (y compris le remplacement) d'installations ferroviaires, d'installations de navigation intérieure et d'installations ferroviaires et fluviales de transport multimodal 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 aides sont octroyées à toute entreprise qui construit, modernise et/ou rénove des installations ferroviaires, des installations de navigation intérieure et des installations ferroviaires et fluviales de transport multimodal sur la base de régimes d'aides, à l'exception des aides à la construction, à la modernisation et à la rénovation de terminaux ferroviaires et fluviaux de fret multimodaux, qui peuvent également être octroyées en tant qu'aides ad hoc. Des aides ad hoc ne peuvent être octroyées que si la demande potentielle de capacité, du moins à moyen terme, dépasse la capacité combinée actuelle de l'installation bénéficiant d'une aide et d'autres installations existantes ou déjà prévues qui pourraient raisonnablement servir de substituts à l'installation bénéficiant de l'aide.
3. Les coûts admissibles sont les coûts d'investissement en actifs corporels (fixes et mobiles) et incorporels directement liés à la construction, à la modernisation ou à la rénovation de l'installation concernée. L'investissement peut porter sur les installations de surface (notamment de stockage), le matériel fixe (comme les entrepôts et les terminaux) et le matériel de terminal mobile (comme les grues télescopiques), situés dans l'installation pour la fourniture de services liés au transport. Les études de faisabilité et de topologie ainsi que les coûts de planification et d'installation sont également admissibles.
4. Les coûts afférents aux activités autres que les transports ne sont pas admissibles.
5. Le montant de l'aide n'excède pas le plus bas des seuils suivants:
 - (a) la différence entre les coûts admissibles et la somme de la marge d'exploitation de l'investissement sur sa durée de vie économique et de la valeur terminale actualisée de cet investissement (valeur résiduelle à la fin de la durée de vie économique de l'investissement). La marge d'exploitation comprend également les marges nettes d'exploitation marginales générées par les activités autres que les transports liées aux activités de transport à exercer dans l'installation concernée (telles que la location d'espaces commerciaux situés dans l'installation). La marge d'exploitation et la valeur terminale sont déduites des coûts admissibles ex ante, sur la base de projections raisonnables, ou ex post au moyen d'un mécanisme de récupération;
 - (b) 50 % des coûts admissibles.
6. Pour les aides n'excédant pas 3 000 000 EUR par projet, le montant maximal de l'aide peut être fixé à 50 % des coûts admissibles, au lieu d'être fixé en appliquant la méthode mentionnée au paragraphe 5.
7. L'accès à l'installation bénéficiant de l'aide est ouvert, transparent et non discriminatoire pour tous les utilisateurs intéressés, conformément à la législation sectorielle, notamment la directive 2012/34/UE.
8. Toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la construction, la modernisation, l'exploitation ou la location de l'installation bénéficiant de l'aide est attribuée sur une base concurrentielle, transparente, non discriminatoire et inconditionnelle.
9. Lorsque le propriétaire, l'exploitant et tout utilisateur final prévu de l'installation de transport bénéficiant de l'aide font partie de la même entreprise ou sont des entreprises liées au sens de l'annexe I du présent règlement, l'exploitation de l'installation est

attribuée selon une procédure ouverte, concurrentielle, transparente et non discriminatoire²⁹.

Article 13

Aides à la construction, à la modernisation et à la rénovation d'embranchements particuliers

1. Les régimes d'aides à la construction, à la modernisation et à la rénovation (y compris le remplacement) d'embranchements particuliers sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 93 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. Les aides sont octroyées à toute entreprise qui construit, modernise et/ou rénove des embranchements particuliers.
3. Les coûts admissibles sont les coûts d'investissement en actifs corporels (fixes et mobiles) et incorporels directement liés à la construction, à la modernisation et à la rénovation de l'embranchement particulier. Les coûts d'investissement peuvent inclure des études de faisabilité et de topologie et les coûts de planification et d'installation. Les plateformes de chargement/déchargement et le matériel utilisé pour le chargement/déchargement des trains sur le site du ou des utilisateurs spécialisés ne sont pas inclus dans les coûts admissibles.
4. Le montant de l'aide n'excède pas le plus bas des seuils suivants:
 - (a) la différence entre les coûts admissibles et la somme de la marge d'exploitation de l'investissement sur sa durée de vie économique et de la valeur terminale actualisée de cet investissement (valeur résiduelle à la fin de la durée de vie économique de l'investissement). La marge d'exploitation et la valeur terminale sont déduites des coûts admissibles ex ante, sur la base de projections raisonnables, ou ex post au moyen d'un mécanisme de récupération;
 - (b) 50 % des coûts admissibles.
5. Pour les aides n'excédant pas 500 000 EUR par projet, le montant maximal de l'aide peut être fixé à 50 % des coûts admissibles, au lieu d'être fixé en appliquant la méthode mentionnée au paragraphe 4.

Sous-section B – Aides à l'investissement en faveur de l'acquisition de véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable et du matériel pour le transport multimodal durable

Article 14

Aides à l'acquisition de véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable

²⁹ Les entreprises liées en question sont autorisées à participer à la procédure.

1. Les régimes d'aides à l'investissement en faveur de l'acquisition de véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 93 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. Les coûts admissibles sont tous les coûts d'investissement liés à l'acquisition de véhicules neufs ou d'occasion pour le transport ferroviaire ou par voie navigable. Ces coûts peuvent comprendre, en particulier, le prix du véhicule et les frais de livraison. Les coûts d'études de conception, de services de conseil ou d'ingénierie peuvent être admissibles à condition d'être liés aux investissements visés au présent article et d'en faire partie intégrante.
3. Les aides sont octroyées:
 - (a) aux nouveaux arrivants dans le secteur ferroviaire;
 - (b) aux entreprises ferroviaires, aux opérateurs de transport par voie navigable ou aux opérateurs de crédit-bail dans les secteurs ferroviaire et de la navigation intérieure – lorsqu'ils sont considérés comme des PME.
4. L'aide prend la forme d'une garantie à l'acheteur du véhicule pour le transport ferroviaire ou par voie navigable. Les garanties peuvent être fournies directement aux bénéficiaires finals ou aux établissements de crédit et autres établissements financiers agissant en tant qu'intermédiaires financiers (pour autant que le bénéficiaire conserve le libre choix de l'intermédiaire financier). L'intermédiaire financier doit être en mesure de démontrer qu'il a recours à un mécanisme garantissant que les avantages sont répercutés autant que possible sur les bénéficiaires finals sous la forme de volumes de financement plus importants, de portefeuilles plus risqués, d'exigences moindres en matière de sûretés requises ou de taux d'intérêt moins élevés que ce ne serait le cas sans ces garanties publiques.
5. La garantie est fournie sur de nouveaux prêts individuels en vue de l'acquisition de véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable. Le montant nominal du prêt sous-jacent n'excède pas les coûts admissibles. La couverture de garantie ne peut excéder 80 % du prêt sous-jacent. Les garanties publiques sont fournies moyennant une prime d'au moins 50 points de base si la notation souveraine de l'État membre qui octroie l'aide est égale à AAA-A.
6. La durée de la garantie est limitée à un maximum de 15 ans.
7. Les aides à l'acquisition de véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable peuvent être cumulées avec des aides à l'interopérabilité et/ou des aides à l'adaptation technique et à la modernisation si les surcoûts nets liés à l'interopérabilité, tels que définis à l'article 16, paragraphe 6, et/ou aux investissements en faveur de la modernisation et de l'adaptation technique, tels que définis à l'article 17, paragraphe 6, sont exclus des coûts admissibles visés au paragraphe 2.

Article 15

Aides à l'acquisition d'unités de chargement intermodales (UCI) et de grues à bord des bateaux

1. Les régimes d'aides à l'investissement en faveur de l'acquisition d'unités de chargement intermodales neuves ou d'occasion et/ou de grues à bord des bateaux neuves ou d'occasion sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 93 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. Les aides sont octroyées à toute entreprise qui investit dans l'acquisition d'unités de chargement intermodales et de grues à bord des bateaux.
3. Les coûts admissibles s'élèvent:
 - (a) pour les unités de chargement intermodales (UCI): à la différence de coût entre les unités de transport utilisées exclusivement pour le transport routier et les UCI qui peuvent être transbordées aux fins du transport multimodal durable;
 - (b) pour les grues à bord des bateaux: au prix d'acquisition total.
4. Les coûts admissibles peuvent inclure des études de faisabilité et les coûts de planification et d'installation.
5. Le montant de l'aide n'excède pas une intensité d'aide de 30 % des coûts admissibles dans la situation visée au paragraphe 3, point a), et 20 % des coûts admissibles dans la situation visée au paragraphe 3, point b).

Sous-section C – Aides à l'investissement en faveur de l'interopérabilité et en faveur de l'adaptation technique et de la modernisation

Article 16

Aides à l'interopérabilité

1. Les régimes d'aides à l'investissement en faveur d'investissements dans des actifs corporels et incorporels contribuant à des flux de circulation ininterrompus entre États membres ou entre modes de transport sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 93 du traité et sont exemptés de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions fixées dans le présent article et au chapitre I soient remplies.
2. Les aides sont octroyées à toute entreprise réalisant des investissements dans le déploiement des technologies d'interopérabilité visées au paragraphe 3.
3. Les projets d'investissement admissibles sont les suivants:
 - (a) le système européen de contrôle des trains (ETCS), le futur système de communications mobiles ferroviaires (FRMCS) et l'exploitation automatisée

des trains, qui font partie du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), tel que décrit dans le droit dérivé de l'Union³⁰;

- (b) l'attelage automatique numérique (DAC)³¹;
 - (c) l'adaptation du matériel roulant aux différents systèmes électriques;
 - (d) l'adaptation du matériel roulant aux différents écartements de voies;
 - (e) l'adaptation des bateaux de navigation intérieure en vue de la desserte de ports maritimes;
 - (f) l'adaptation des bateaux de navigation intérieure à l'évolution des conditions de navigabilité, y compris les faibles niveaux d'eau;
 - (g) l'automatisation du matériel roulant et des bateaux de navigation intérieure;
 - (h) l'adaptation des véhicules aux UCI de transport;
 - (i) les technologies clés nécessaires à la mise en œuvre des services d'information fluviale, telles que la plateforme SIF, le système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure, les avis à la batellerie, le système d'identification automatique intérieur et la notification électronique internationale;
 - (j) les applications télématiques et autres logiciels au service du fret, dans la mesure où ils contribuent à des flux de circulation ininterrompus, en particulier les systèmes d'identification, de suivi et de traçabilité intermodaux, ainsi que les plateformes d'échange de données intermodales. Les investissements dans des applications au service des voyageurs, tels que les systèmes permettant aux voyageurs de recevoir des informations avant et pendant le trajet, les systèmes de réservation et de paiement pour les voyageurs, la gestion des bagages et la gestion des correspondances entre les trains de voyageurs et d'autres modes de transport de voyageurs ne sont pas admissibles au bénéfice d'une aide.
4. Sont admissibles tous les coûts nécessaires à la mise en œuvre des investissements admissibles. Ces coûts peuvent comprendre, en particulier, les coûts nécessaires à l'achat et à l'installation de la technologie pertinente, les coûts de gestion du projet et les coûts de livraison. Les coûts de maintenance ne sont pas admissibles au bénéfice d'une aide. Les coûts liés aux études, aux essais et aux autorisations, ainsi qu'aux installations pilotes et aux prototypes sont admissibles au bénéfice d'une aide. Les actifs financés au moyen d'aides à l'interopérabilité peuvent être neufs ou avoir déjà

³⁰ Règlement d'exécution (UE) 2023/1695 de la Commission du 10 août 2023 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant le règlement (UE) 2016/919 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 380).

³¹ Le DAC est une composante interopérable permettant de coupler et de découpler automatiquement le matériel roulant dans un train de marchandises, tant physiquement (connexion mécanique et ligne aérienne pour le freinage, par exemple) que numériquement (alimentation électrique et connexion de données, par exemple). Le DAC revêt une importance cruciale pour un transport ferroviaire de fret européen moderne et numérique. Il permettra non seulement d'accroître l'efficacité grâce aux processus d'automatisation, mais aussi de garantir un approvisionnement énergétique suffisant pour les applications télématiques, ainsi que la sécurité de la communication des données sur l'ensemble du train. [Référence au droit dérivé pertinent de l'UE à insérer après adoption].

été utilisés. En ce qui concerne les investissements en matière d'interopérabilité liés à l'ERTMS, les coûts afférents à l'intégration des fonctions du système global de radionavigation par satellite européen (EGNSS) dans l'ERTMS devraient pouvoir bénéficier d'une aide. Les coûts liés au GSM-R ne sont pas admissibles au bénéfice d'une aide.

5. L'intensité des aides n'excède pas:
 - (a) 80 % des coûts admissibles dans le cas des projets d'investissement relevant du paragraphe 3, points a) et b),
 - (b) 50 % des coûts admissibles dans le cas des projets d'investissement relevant du paragraphe 3, points c) à j).
6. En ce qui concerne les investissements en faveur de l'interopérabilité dans des véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable, une unité de chargement intermodale ou des grues à bord des bateaux dont l'acquisition est prévue, les coûts admissibles doivent être limités aux surcoûts nets liés à l'interopérabilité, pour autant que ces coûts ne soient pas déjà couverts par une autre forme d'aide, en particulier les aides visées aux articles 14 et 15. Les surcoûts nets liés à l'interopérabilité sont calculés comme étant la différence entre, d'une part, le coût d'achat total du véhicule pour le transport ferroviaire ou par voie navigable, de l'unité de chargement intermodale ou des grues à bord des bateaux dont l'acquisition est prévue et qui sont équipés au moyen de tels investissements et, d'autre part, le coût d'achat total de ce même véhicule, de cette même unité de chargement intermodale ou de ces mêmes grues, ou d'un véhicule, d'une unité ou de grues similaires, en l'absence d'investissements en faveur de l'interopérabilité selon le scénario contrefactuel.
7. Pendant au moins cinq ans suivant l'octroi de l'aide, les dispositions contractuelles relatives au transfert ou à l'utilisation contre rémunération (par exemple, la location) d'actifs financés par une aide à l'interopérabilité comportent une clause précisant que l'investissement garantissant l'interopérabilité de l'actif concerné a été financé au moyen d'une aide d'État. Ces dispositions précisent également les obligations correspondantes prévues au paragraphe 9 et indiquent le montant de l'aide.
8. L'investissement est mis en œuvre et finalisé au moins un an avant la date à laquelle l'investissement bénéficiant d'une aide devient obligatoire au niveau de l'UE.
9. Les véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable qui sont visés par l'investissement bénéficiant d'une aide continuent de figurer dans le registre national pertinent de tout État membre ou dans un registre européen pertinent pendant au moins cinq ans suivant la mise en œuvre de l'investissement.

Article 17

Aides en faveur de l'adaptation technique et de la modernisation des véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable et des équipements pour le transport multimodal durable

1. Les régimes d'aides à l'investissement en faveur d'investissements dans des actifs corporels et incorporels contribuant à l'adaptation technique et à la modernisation des véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable et des équipements pour

le transport multimodal durable sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 93 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. Les aides sont octroyées à toute entreprise réalisant des investissements en faveur de l'adaptation technique et de la modernisation des véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable et des équipements pour le transport multimodal durable visés au paragraphe 3.
3. Les investissements admissibles sont les suivants:
 - (a) la mise à niveau et/ou la rénovation du matériel roulant;
 - (b) la mise à niveau et/ou la rénovation de bateaux de navigation intérieure, par exemple en vue d'améliorer l'hydrodynamisme et l'efficacité;
 - (c) la mise à niveau et/ou la rénovation d'équipements pour le transport multimodal durable;
 - (d) l'adaptation technique des navires aux nouveaux types de fret;
 - (e) les applications télématiques et autres logiciels au service du fret ne relevant pas de l'article 16, tels que les systèmes fournissant des informations exclusivement au sein d'un seul mode de transport ou les systèmes de réservation et de paiement numériques qui ne contribuent pas à des flux de circulation ininterrompus. Les investissements dans des applications au service des voyageurs, tels que les systèmes permettant aux voyageurs de recevoir des informations avant et pendant le trajet, les systèmes de réservation et de paiement pour les voyageurs, la gestion des bagages et la gestion des correspondances entre les trains de voyageurs et d'autres modes de transport de voyageurs ne sont pas admissibles au bénéfice d'une aide;
 - (f) les systèmes logistiques, tels que les logiciels d'optimisation de la charge;
 - (g) les logiciels de prévision du trafic (heure de départ/d'arrivée estimée) et les logiciels d'optimisation des itinéraires.
4. Sont admissibles tous les coûts nécessaires à la mise en œuvre des investissements admissibles. Ces coûts peuvent comprendre, en particulier, les coûts nécessaires à l'achat et à l'installation de la technologie pertinente, les coûts de mise à niveau d'une technologie installée existante, les coûts de gestion du projet et les coûts de livraison. Les coûts liés aux études, aux essais et aux autorisations, ainsi qu'aux installations pilotes et aux prototypes, sont admissibles au bénéfice d'une aide.
5. L'intensité des aides n'excède pas 20 % des coûts admissibles.
6. En ce qui concerne les investissements dans des véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable dont l'acquisition est prévue, les coûts admissibles doivent être limités aux surcoûts nets liés à l'adaptation technique et à la modernisation, pour autant que ces coûts ne soient pas déjà couverts par une autre forme d'aide, en particulier les aides visées aux articles 14 et 15. Les surcoûts nets liés à l'adaptation technique et à la modernisation sont calculés comme étant la différence entre, d'une part, le coût d'achat

total du véhicule pour le transport ferroviaire ou par voie navigable dont l'acquisition est prévue et qui est équipé au moyen de tels investissements et, d'autre part, le coût d'achat total du même véhicule ou d'un véhicule similaire nécessitant une adaptation technique et une modernisation selon le scénario contrefactuel.

7. Pendant au moins cinq ans suivant l'octroi de l'aide, les dispositions contractuelles relatives au transfert ou à l'utilisation contre rémunération (par exemple, la location) d'actifs financés par une aide en faveur de l'adaptation technique et de la modernisation des véhicules et des équipements pour un transport multimodal durable comportent une clause précisant que l'adaptation ou la modernisation de l'actif concerné a été financée au moyen d'une aide d'État et indiquant le montant de celle-ci.
8. L'investissement est mis en œuvre et finalisé au moins un an avant la date à laquelle l'investissement bénéficiant d'une aide devient obligatoire au niveau de l'UE.

Chapitre III - Suivi

Article 18

Retrait du bénéfice de l'exemption par catégorie

Lorsqu'un État membre octroie une aide présumée exemptée de l'obligation de notification en vertu du présent règlement sans remplir les conditions définies aux chapitres I et II, la Commission peut, après avoir donné à cet État membre la possibilité de faire connaître son point de vue, adopter une décision indiquant que toutes les futures mesures d'aide, ou certaines d'entre elles, adoptées par l'État membre concerné et qui, dans le cas contraire, rempliraient les conditions du présent règlement, doivent être notifiées à la Commission conformément à l'article 108, paragraphe 3, du traité. Les mesures à notifier peuvent être limitées aux mesures octroyant certains types d'aides ou bénéficiant à certains bénéficiaires, ou aux mesures d'aide adoptées par certaines autorités de l'État membre concerné.

Article 19

Communication des informations et rapports

Les États membres transmettent à la Commission:

- (a) par l'intermédiaire du système de notification électronique de la Commission, les informations succinctes concernant chaque mesure d'aide exemptée par le présent règlement en utilisant le formulaire type établi à l'annexe III du présent règlement, ainsi qu'un lien fournissant l'accès au texte intégral de la mesure d'aide, y compris ses modifications, dans les 20 jours ouvrables suivant son entrée en vigueur;

- (b) un rapport annuel, comme indiqué dans le règlement (CE) n° 794/2004 de la Commission³², sous forme électronique, sur l'application du présent règlement, contenant les informations précisées dans ledit règlement, pour chaque année complète ou chaque partie de l'année durant laquelle le présent règlement s'applique.

Article 20

Évaluation

1. Les régimes d'aides visés à l'article 1^{er}, paragraphe 2, points i) et j), sont soumis à une évaluation ex post si le montant d'aide ou les dépenses comptabilisées dépassent 150 000 000 EUR pour une année donnée ou 750 000 000 EUR sur leur durée totale, soit la durée combinée du régime d'aides et de tout régime antérieur à celui-ci poursuivant un objectif similaire et couvrant une zone géographique similaire, à compter du XXX. Compte tenu des objectifs de l'évaluation, et afin de ne pas imposer de charge disproportionnée aux États membres, les évaluations ex post ne sont requises que pour les régimes d'aides dont la durée totale excède trois ans à compter du XXX.
2. L'obligation de procéder à une évaluation ex post peut être levée pour les régimes d'aides qui font immédiatement suite à un régime poursuivant un objectif similaire et couvrant une zone géographique similaire qui ont fait l'objet d'une évaluation, pour lequel un rapport d'évaluation final conforme au plan d'évaluation approuvé par la Commission a été rendu et qui n'a pas conduit à des constatations négatives. Lorsque le rapport d'évaluation final d'un régime n'est pas conforme au plan d'évaluation approuvé, ce régime est suspendu avec effet immédiat. Toute version ultérieure d'un tel régime suspendu, poursuivant un objectif similaire et couvrant une zone géographique similaire, ne bénéficie pas d'une exemption par catégorie.
3. L'évaluation sert à contrôler si les hypothèses et conditions sur la base desquelles le régime a été jugé compatible avec le marché intérieur se vérifient, en particulier la nécessité et l'efficacité de la mesure d'aide à la lumière de ses objectifs généraux et spécifiques. L'évaluation porte également sur l'incidence du régime sur la concurrence et les échanges.
4. En ce qui concerne les régimes d'aides soumis à l'obligation d'évaluation conformément au paragraphe 1, les États membres notifient un projet de plan d'évaluation comme suit:
 - (a) dans les 20 jours ouvrables suivant l'entrée en vigueur du régime d'aides, si le budget alloué au régime d'aides dépasse 150 000 000 EUR pour une année donnée ou 750 000 000 EUR sur la durée totale du régime;
 - (b) dans les 30 jours ouvrables suivant une modification majeure portant le budget alloué au régime d'aides à plus de 150 000 000 EUR pour une année donnée ou à plus de 750 000 000 EUR sur la durée totale du régime;

³² Règlement (CE) n° 794/2004 de la Commission du 21 avril 2004 concernant la mise en œuvre du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (JO L 140 du 30.4.2004, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22>).

- (c) dans les 30 jours ouvrables suivant l'inscription dans les comptes officiels de dépenses au titre du régime qui excèdent 150 000 000 EUR pour une année donnée.
- 5. Le projet de plan d'évaluation est établi conformément à la méthodologie commune d'évaluation des aides d'État adoptée par la Commission. Les États membres publient le plan d'évaluation approuvé par la Commission.
- 6. L'évaluation ex post est réalisée par un expert indépendant de l'autorité chargée de l'octroi de l'aide, sur la base du plan d'évaluation. Chaque évaluation inclut au moins un rapport d'évaluation intermédiaire et un rapport d'évaluation final. Les États membres publient les deux rapports.
- 7. Le rapport d'évaluation final est soumis à la Commission au plus tard neuf mois avant l'expiration du régime exempté. Cette période peut être réduite pour les régimes soumis à l'obligation d'évaluation au cours de leurs deux dernières années de mise en œuvre. La portée et les modalités précises de chaque évaluation sont définies dans la décision approuvant le plan d'évaluation. La notification de toute mesure d'aide ultérieure poursuivant un objectif similaire indique comment il a été tenu compte des résultats de l'évaluation.

Article 21

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 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 individuelle 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 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 fixé dans cette dernière.

Chapitre IV – Dispositions finales

Article 22

Dispositions transitoires

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.
2. Toute aide non exemptée de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité en vertu du présent règlement est appréciée par la Commission au regard des encadrements, lignes directrices et communications applicables.
3. À l'expiration de la durée de validité du présent règlement, tout régime d'aides qu'il exempté continue de bénéficier de l'exemption pendant une période d'adaptation de six mois.

Article 23

1. Le présent règlement entre en vigueur le XXX.
2. Il est applicable jusqu'au XXX.

Fait à Bruxelles, le

Par la Commission

*La présidente
Ursula von der Leyen*

ANNEXE I

Définition des PME

Article premier

Entreprise

Est considérée comme entreprise toute entité, indépendamment de sa forme juridique, exerçant une activité économique. Sont notamment considérées comme telles les entités exerçant une activité artisanale ou d'autres activités à titre individuel ou familial, les sociétés de personnes ou les associations qui exercent régulièrement une activité économique.

Article 2

Effectif et seuils financiers définissant les catégories d'entreprises

1. La catégorie des micro, petites et moyennes entreprises (PME) est constituée des entreprises qui occupent moins de 250 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 50 000 000 EUR et/ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 43 000 000 EUR.
2. Dans la catégorie des PME, une petite entreprise est définie comme une entreprise qui occupe moins de 50 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel et/ou le total du bilan annuel n'excède pas 10 000 000 EUR.
3. Dans la catégorie des PME, une micro-entreprise est définie comme une entreprise qui occupe moins de 10 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel et/ou le total du bilan annuel n'excède pas 2 000 000 EUR.

Article 3

Types d'entreprises pris en considération pour le calcul de l'effectif et des montants financiers

1. Est une «entreprise autonome» toute entreprise qui n'est pas qualifiée comme entreprise partenaire au sens du paragraphe 2 ou comme entreprise liée au sens du paragraphe 3.
2. Sont des «entreprises partenaires» toutes les entreprises qui ne sont pas qualifiées comme entreprises liées au sens du paragraphe 3 et entre lesquelles existe la relation suivante: une entreprise (entreprise en amont) détient, seule ou conjointement avec une ou plusieurs entreprises liées au sens du paragraphe 3, 25 % ou plus du capital ou des droits de vote d'une autre entreprise (entreprise en aval).

Une entreprise peut toutefois être qualifiée d'autonome, donc n'ayant pas d'entreprises partenaires, même si le seuil de 25 % est atteint ou dépassé, lorsque l'on est en présence des catégories d'investisseurs suivants, et à la condition que ceux-ci ne soient pas, à titre individuel ou conjointement, liés au sens du paragraphe 3 avec l'entreprise concernée:

- a) sociétés publiques de participation, sociétés de capital à risque, personnes physiques ou groupes de personnes physiques ayant une activité régulière d'investissement en capital à risque (*business angels*) qui investissent des fonds propres dans des entreprises non cotées en bourse,

pourvu que le total de l'investissement desdits *business angels* dans une même entreprise n'excède pas 1 250 000 EUR;

- b) universités ou centres de recherche à but non lucratif;
- c) investisseurs institutionnels, y compris fonds de développement régional;
- d) autorités locales autonomes ayant un budget annuel inférieur à 10 000 000 EUR et moins de 5 000 habitants.

3. Sont des «entreprises liées» les entreprises qui entretiennent entre elles l'une ou l'autre des relations suivantes:

- a) une entreprise a la majorité des droits de vote des actionnaires ou associés d'une autre entreprise;
- b) une entreprise a le droit de nommer ou de révoquer la majorité des membres de l'organe d'administration, de direction ou de surveillance d'une autre entreprise;
- c) une entreprise a le droit d'exercer une influence dominante sur une autre entreprise en vertu d'un contrat conclu avec celle-ci ou en vertu d'une clause des statuts de celle-ci;
- d) une entreprise actionnaire ou associée d'une autre entreprise contrôle seule, en vertu d'un accord conclu avec d'autres actionnaires ou associés de cette autre entreprise, la majorité des droits de vote des actionnaires ou associés de celle-ci.

Il y a présomption qu'il n'y a pas d'influence dominante, dès lors que les investisseurs énoncés au paragraphe 2, deuxième alinéa, ne s'immiscent pas directement ou indirectement dans la gestion de l'entreprise considérée, sans préjudice des droits qu'ils détiennent en leur qualité d'actionnaires ou d'associés.

Les entreprises qui entretiennent l'une ou l'autre des relations visées au premier alinéa à travers une ou plusieurs autres entreprises, ou avec des investisseurs visés au paragraphe 2, sont également considérées comme liées.

Les entreprises qui entretiennent l'une ou l'autre de ces relations à travers une personne physique ou un groupe de personnes physiques agissant de concert, sont également considérées comme entreprises liées pour autant que ces entreprises exercent leurs activités ou une partie de leurs activités dans le même marché en cause ou dans des marchés contigus.

Est considéré comme marché contigu le marché d'un produit ou service se situant directement en amont ou en aval du marché en cause.

4. Hormis les cas visés au paragraphe 2, deuxième alinéa, une entreprise ne peut pas être considérée comme une PME si 25 % ou plus de son capital ou de ses droits de vote sont contrôlés, directement ou indirectement, par un ou plusieurs organismes publics ou collectivités publiques, à titre individuel ou conjointement.

5. Les entreprises peuvent établir une déclaration relative à leur qualification d'entreprise autonome, partenaire ou liée, ainsi qu'aux données relatives aux seuils énoncés dans l'article 2. Cette déclaration peut être établie même si la dispersion du capital ne permet pas de savoir précisément qui le détient, l'entreprise déclarant de bonne foi qu'elle peut légitimement présumer ne pas être détenue à 25 % ou plus par une entreprise ou conjointement par des

entreprises liées entre elles ou à travers des personnes physiques ou un groupe de personnes physiques. De telles déclarations sont effectuées sans préjudice des contrôles ou vérifications prévus par les réglementations nationales ou de l'Union.

Article 4

Données à retenir pour le calcul de l'effectif et des montants financiers et période de référence

1. Les données retenues pour le calcul de l'effectif et des montants financiers sont celles afférentes au dernier exercice comptable clos et sont calculées sur une base annuelle. Elles sont prises en compte à partir de la date de clôture des comptes. Le montant du chiffre d'affaires retenu est calculé hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et hors autres droits ou taxes indirects.
2. Lorsqu'une entreprise, à la date de clôture des comptes, constate un dépassement dans un sens ou dans un autre et sur une base annuelle, des seuils de l'effectif ou des seuils financiers énoncés à l'article 2, cette circonstance ne lui fait acquérir ou perdre la qualité de moyenne, petite ou microentreprise que si ce dépassement se produit pour deux exercices consécutifs.
3. Dans le cas d'une entreprise nouvellement créée et dont les comptes n'ont pas encore été clos, les données à considérer font l'objet d'une estimation de bonne foi en cours d'exercice.

Article 5

L'effectif

1. L'effectif correspond au nombre d'unités de travail par année (UTA), c'est-à-dire au nombre de personnes ayant travaillé dans l'entreprise considérée ou pour le compte de cette entreprise à temps plein pendant toute l'année considérée. Le travail des personnes n'ayant pas travaillé toute l'année, ou ayant travaillé à temps partiel, quelle que soit sa durée, ou le travail saisonnier, est compté comme fractions d'UTA. L'effectif est composé:
 - a) des salariés;
 - b) des personnes travaillant pour cette entreprise, ayant un lien de subordination avec elle et assimilées à des salariés au regard du droit national;
 - c) des propriétaires exploitants;
 - d) des associés exerçant une activité régulière dans l'entreprise et bénéficiant d'avantages financiers de la part de l'entreprise.
2. Les apprentis ou étudiants en formation professionnelle bénéficiant d'un contrat d'apprentissage ou de formation professionnelle ne sont pas comptabilisés dans l'effectif. La durée des congés de maternité ou congés parentaux n'est pas comptabilisée.

Article 6

Détermination des données de l'entreprise

1. Dans le cas d'une entreprise autonome, la détermination des données, y compris de l'effectif, s'effectue uniquement sur la base des comptes de cette entreprise.

2. Les données, y compris l'effectif, d'une entreprise ayant des entreprises partenaires ou liées, sont déterminées sur la base des comptes et autres données de l'entreprise, ou – s'ils existent – des comptes consolidés de l'entreprise, ou des comptes consolidés dans lesquels l'entreprise est reprise par consolidation.

Aux données visées au premier alinéa sont agrégées les données des éventuelles entreprises partenaires de l'entreprise considérée, situées immédiatement en amont ou en aval de celle-ci. L'agrégation est proportionnelle au pourcentage de participation au capital ou des droits de vote (le plus élevé de ces deux pourcentages). En cas de participation croisée, le plus élevé de ces pourcentages s'applique.

Aux données visées aux premier et deuxième alinéas sont ajoutées 100 % des données des éventuelles entreprises directement ou indirectement liées à l'entreprise considérée et qui n'ont pas déjà été reprises dans les comptes par consolidation.

3. Pour l'application du paragraphe 2, les données des entreprises partenaires de l'entreprise considérée résultent de leurs comptes et autres données, consolidés s'ils existent, auxquelles sont ajoutées 100 % des données des entreprises liées à ces entreprises partenaires, sauf si leurs données ont déjà été reprises par consolidation.

Pour l'application du paragraphe 2, les données des entreprises liées à l'entreprise considérée résultent de leurs comptes et autres données, consolidés s'ils existent. À celles-ci sont agrégées proportionnellement les données des éventuelles entreprises partenaires de ces entreprises liées, situées immédiatement en amont ou en aval de celles-ci, si elles n'ont pas déjà été reprises dans les comptes consolidés dans une proportion au moins équivalente au pourcentage défini au paragraphe 2, deuxième alinéa.

4. Lorsque les comptes consolidés ne font pas apparaître l'effectif d'une entreprise donnée, le calcul de celui-ci s'effectue en agrégeant de façon proportionnelle les données relatives aux entreprises avec lesquelles cette entreprise est partenaire, et par addition de celles relatives aux entreprises avec lesquelles elle est liée.

Annexe II

Mesures relevant du RECT et mesures devant être notifiées conformément aux lignes directrices relatives aux aides d'État au transport terrestre et multimodal (ci-après les «LDTTM»)

Objectif principal	RECT		LDTTM	
	Mesure	Intensité autorisée	Mesure	Intensité autorisée
Aides au fonctionnement visant à réduire les coûts externes du transport	Régimes d'aides	<i>50 % des coûts admissibles</i> <i>[60] % des coûts admissibles dans le cas des aides octroyées en faveur d'opérations de transport combiné</i>	Aides ad hoc Régimes d'aides comportant des intensités d'aide plus élevées que celles autorisées par le RECT Régimes d'aides non fondés sur le manuel de la Commission	<i>75 % des coûts admissibles</i>
Aides au fonctionnement visant à lancer de nouvelles liaisons commerciales	Régimes d'aides Montant des aides individuelles octroyées au titre d'un régime d'aides < 15 Mio EUR par projet	<i>80 % des coûts admissibles la 1^{ère} année d'exploitation, 70 % la 2^e année, 60 % la 3^e année, 50 % la 4^e année et 40 % la 5^e année</i>	Aides ad hoc Montant des aides individuelles octroyées au titre d'un régime d'aides ≥ 15 Mio EUR par projet	<i>80 % des coûts admissibles la 1^{ère} année d'exploitation, 70 % la 2^e année, 60 % la 3^e année, 50 % la 4^e année et 40 % la 5^e année</i>
Aides à l'investissement en faveur de la construction, de la modernisation et de la rénovation d'installations de transport ferroviaire ou par voie navigable unimodal ou multimodal	Régimes d'aides Montant des aides individuelles octroyées au titre d'un régime d'aides < 20 Mio EUR par projet Aides ad hoc en faveur de terminaux de fret multimodaux durables < 10 Mio EUR	<i>50 % des coûts admissibles dans le cas des aides < 3 Mio EUR par projet</i> <i>50 % des coûts admissibles, mais dans la limite de la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement sur sa durée de vie et sa valeur</i>	Aides ad hoc Aide ad hoc en faveur de terminaux de fret multimodaux durables ≥ 10 Mio EUR Montant des aides individuelles octroyées au titre d'un régime d'aides ≥ 20 Mio EUR par projet Régimes d'aides comportant des intensités d'aide plus	<i>Déficit de financement limité à 100 % des coûts admissibles</i> <i>Pas de seuil pour les aides ad hoc octroyées au moyen d'une procédure de mise en concurrence</i>

		<i>finale</i> dans le cas des aides \geq 3 Mio EUR par projet	élevées que celles autorisées par le RECT	
Aides à l'investissement en faveur de la construction, de la modernisation et de la rénovation d'embranchements particuliers	Régimes d'aides Montant des aides individuelles octroyées au titre d'un régime d'aides < 2 Mio EUR par projet	<i>50 % des coûts admissibles</i> dans le cas des aides $< 500\,000$ EUR par projet <i>50 % des coûts admissibles, mais dans la limite de la différence entre les coûts admissibles et la marge d'exploitation de l'investissement sur sa durée de vie et sa valeur finale</i> dans le cas des aides $\geq 500\,000$ EUR par projet	Aides ad hoc Montant des aides individuelles octroyées au titre d'un régime d'aides ≥ 2 Mio EUR par projet Régimes d'aides comportant des intensités d'aides plus élevées que celles autorisées par le RECT	<i>Déficit de financement limité à 100 % des coûts admissibles</i>
Aides à l'investissement en faveur de l'acquisition de véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable	Régimes d'aides	<i>Montant nominal du prêt sous-jacent \leq coûts admissibles. Couverture de garantie $\leq 80\%$ du prêt sous-jacent</i>	Aides ad hoc Régimes d'aides comportant des intensités d'aides plus élevées que celles autorisées par le RECT	<i>Montant nominal du prêt sous-jacent \leq coûts admissibles. Couverture de garantie $\leq 90\%$ du prêt sous-jacent</i>
Aides à l'investissement en faveur de l'acquisition d'UCI et de grues à bord des bateaux	Régimes d'aides	<i>30 % des coûts admissibles (pour les UCI)</i> <i>20 % des coûts admissibles (pour les grues à bord des bateaux)</i>	S/O	
Aides à l'investissement en faveur de l'interopérabilité	Régimes d'aides	<i>50 % des coûts admissibles</i> <i>80 % des coûts admissibles</i>	Aides ad hoc Régimes d'aides comportant des intensités d'aides plus élevées que	<i>50 % des coûts admissibles</i> <i>80 % des coûts admissibles (pour</i>

		<i>(pour l'ERTMS et le DAC)</i>	celles autorisées par le RECT ou en faveur d'investissements ne figurant pas dans la liste des investissements relevant du RECT	<i>l'ERTMS et le DAC)</i> <i>Déficit de financement limité à 100 % des coûts admissibles</i>
Aides à l'investissement en faveur de l'adaptation technique et de la modernisation des véhicules et des équipements pour un transport multimodal durable	Régimes d'aides	<i>20 % des coûts admissibles</i>	Aides ad hoc Régimes d'aides comportant des intensités d'aides plus élevées que celles autorisées par le RECT ou en faveur d'investissements ne figurant pas dans la liste des investissements relevant du RECT	<i>20 % des coûts admissibles</i> <i>Déficit de financement limité à 100 % des coûts admissibles</i>

Annexe III

INFORMATIONS CONCERNANT LES AIDES D'ÉTAT EXEMPTÉES AU TITRE DU PRÉSENT RÈGLEMENT

PARTIE I – à fournir au moyen du système de notification électronique de la Commission conformément à l'article 19

Numéro de l'aide	<i>(à compléter par la Commission)</i>	
État membre	
Numéro de référence de l'État membre	
Région	Nom de la région ou des régions (NUTS ⁽¹⁾)	Statut de région assistée ⁽²⁾
Autorité d'octroi	Nom Adresse postale Adresse internet
Intitulé de la mesure d'aide	
Base juridique nationale (référence à la publication officielle nationale concernée)	
Lien internet vers le texte intégral de la mesure d'aide	
Type de mesure	<input type="checkbox"/> Régime <input type="checkbox"/> Aide <i>ad hoc</i>	Nom du bénéficiaire et du groupe ⁽³⁾ auquel il appartient
Modification d'un régime d'aides ou d'une aide <i>ad hoc</i> existant(e)	<input type="checkbox"/> Prolongation <input type="checkbox"/> Modification	Numéro de l'aide attribué par la Commission
Durée ⁽⁴⁾	<input type="checkbox"/> Régime	du jj/mm/aaaa au jj/mm/aaaa
Date d'octroi ⁽⁵⁾	<input type="checkbox"/> Aide <i>ad hoc</i>	jj/mm/aaaa
Secteur(s) économique(s) concerné(s)	<input type="checkbox"/> Tous les secteurs économiques admissibles au bénéfice de l'aide <input type="checkbox"/> Aide limitée à certains secteurs: veuillez préciser au niveau du groupe de la NACE ⁽⁶⁾	

Type de bénéficiaire	<input type="checkbox"/> PME		
	<input type="checkbox"/> Grandes entreprises		
Budget	Montant annuel total du budget prévu au titre du régime ⁽⁷⁾	Monnaie nationale (sans décimale)	
	Montant total de l'aide ad hoc accordée à l'entreprise ⁽⁸⁾	Monnaie nationale (sans décimale)	
	<input type="checkbox"/> Pour les garanties ⁽⁹⁾	Monnaie nationale (sans décimale)	
Instrument d'aide	<input type="checkbox"/> Subvention/Bonification d'intérêts		
	<input type="checkbox"/> Prêt/Avances récupérables		
	<input type="checkbox"/> Garantie [le cas échéant, avec référence à la décision de la Commission ⁽¹⁰⁾]		
	<input type="checkbox"/> Avantage fiscal ou exonération de taxation		
	<input type="checkbox"/> Financement des risques		
	<input type="checkbox"/> Autres (veuillez préciser) Veuillez indiquer laquelle des grandes catégories ci-dessous conviendrait le mieux en termes d'effets/fonction: <input type="checkbox"/> Subvention <input type="checkbox"/> Prêt <input type="checkbox"/> Garantie <input type="checkbox"/> Avantage fiscal <input type="checkbox"/> Financement des risques		
<input type="checkbox"/> Si cofinancement par un/des fonds de l'UE	Nom du/des fonds de l'UE:	Montant du financement (par fonds de l'UE)	Monnaie nationale (sans décimale)

⁽¹⁾ NUTS — Nomenclature des unités territoriales statistiques. En règle générale, la région est classée au niveau 2.
⁽²⁾ Article 107, paragraphe 3, point a), du TFUE (statut «A»); article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE (statut «C»); régions non assistées, à savoir non admissibles au bénéfice des aides à finalité régionale (statut «N»);
⁽³⁾ On entend par «entreprise» aux fins des règles de concurrence énoncées dans le traité et du présent règlement, toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement. La Cour de justice a jugé que des entités contrôlées (de droit ou de fait) par la même entité devaient être considérées comme constituant une seule et même entreprise.
⁽⁴⁾ Période pendant laquelle l'autorité d'octroi peut s'engager à octroyer l'aide.
⁽⁵⁾ Déterminée conformément à l'article 2, point 27, du règlement.
⁽⁶⁾ NACE Rév. 2 — nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne. En règle générale, le secteur est précisé au niveau du groupe.
⁽⁷⁾ Dans le cas d'un régime d'aides: veuillez indiquer le montant annuel total du budget prévu au titre du régime ou une estimation des pertes fiscales par an pour tous les instruments d'aide contenus dans ce régime.
⁽⁸⁾ En cas d'octroi d'une aide ad hoc: veuillez indiquer le montant total de l'aide/des pertes fiscales.
⁽⁹⁾ Pour les garanties, veuillez indiquer le montant (maximal) des prêts garantis.
⁽¹⁰⁾ Le cas échéant, référence à la décision de la Commission approuvant la méthode de calcul de l'équivalent-subvention brut, conformément à l'article 5, paragraphe 2, point c), du règlement.

PARTIE II – à fournir au moyen du système de notification électronique de la Commission conformément à l'article 19

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

Objectif principal	Intensité d'aide maximale en % des coûts admissibles	Budget total
Régime d'aides au fonctionnement visant à réduire les coûts externes (article 10)	... %	... devise nationale (par régime et par an)
Régime d'aides au fonctionnement visant à lancer de nouvelles liaisons commerciales (article 11)	... %	... devise nationale
Régime d'aides à l'investissement en faveur d'installations (article 12)	... %	... devise nationale
Aides à l'investissement ad hoc en faveur de terminaux de fret multimodaux durables (article 12)	... %	... devise nationale (par projet)
Régime d'aides à l'investissement en faveur d'embranchements particuliers (article 13)	... %	... devise nationale
Régime d'aides à l'investissement en faveur de l'acquisition de véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable (article 14)	... %	... devise nationale
Régime d'aides à l'investissement en faveur de l'acquisition d'UCI et de grues à bord des bateaux (article 15)	... %	... devise nationale
Régime d'aides à l'investissement en faveur de l'interopérabilité (article 16)	... %	... devise nationale
Régime d'aides à l'investissement en faveur de l'adaptation technique et de la modernisation (article 17)	... %	... devise nationale

Annexe IV

Dispositions relatives à la publication des informations précisées à l'article 9

Les États membres organisent leurs sites internet exhaustifs consacrés aux aides d'État, sur lesquels doivent être publiées les informations visées à l'article 7, de manière à permettre un accès aisé à celles-ci. Les informations sont publiées sous la forme de feuilles de calcul rendant possibles la recherche, l'extraction et la publication aisée des données sur l'internet, par exemple au format CSV ou XML. Le site internet est accessible, sans restriction, à toute partie intéressée. Aucune inscription préalable n'est nécessaire pour y accéder.

Pour les aides individuelles visées à l'article 9, paragraphe 1, point c), il convient de publier les informations suivantes:

- a) nom du bénéficiaire,
- b) identifiant du bénéficiaire,
- c) type d'entreprise (PME/grande entreprise) au moment de l'octroi de l'aide,
- d) région du bénéficiaire, au niveau NUTS II³³,
- e) secteur d'activité au niveau du groupe NACE³⁴,
- f) élément d'aide, montant exprimé en monnaie nationale, sans décimale³⁵,
- g) instrument d'aide³⁶ [subvention/bonification d'intérêts, prêt/avances récupérables/subvention remboursable, garantie, avantage fiscal ou exonération de taxation, financement des risques, autre (à préciser)],
- h) date d'octroi,
- i) objectif de l'aide,
- j) autorité d'octroi,
- k) numéro de la mesure d'aide³⁷.

³³ NUTS – Nomenclature des unités territoriales statistiques. En règle générale, la région est classée au niveau 2.

³⁴ 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).

³⁵ Pour les aides au fonctionnement, le montant d'aide annuel par bénéficiaire. Pour les aides à l'investissement, le montant de l'investissement. Pour les mesures relevant de l'article 12, l'équivalent-subvention brut.

³⁶ Si l'aide est octroyée au moyen de plusieurs instruments d'aide différents, le montant d'aide est indiqué par instrument.

³⁷ Tel qu'attribué par la Commission selon la procédure électronique visée à l'article 11 du présent règlement.