

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

du XXX

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

PROJET

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

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

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

considérant ce qui suit:

(1) Le règlement n° 651/2014² de la Commission déclare certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur et les exempte de l'obligation de notification à la Commission préalable à leur octroi. Il prévoit en outre que des critères d'exemption opérationnels peuvent être élaborés pour les infrastructures portuaires et aéroportuaires pour autant que la Commission puisse se constituer une expérience suffisante en matière décisionnelle.

(2) La Commission s'est maintenant constitué l'expérience nécessaire en matière décisionnelle. Afin de simplifier et de clarifier les règles en matière d'aides d'État, de réduire la charge administrative et de permettre à la Commission de se concentrer sur les cas les plus susceptibles de fausser la concurrence, il y a lieu que les aides en faveur des infrastructures portuaires et aéroportuaires relèvent du champ d'application du règlement n° 651/2014.

¹ 1 JO L 248 du 24.9.2015, p. 1.

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

(3) Les aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux enregistrant un trafic de passagers annuel de trois millions de passagers au maximum peuvent améliorer tant l'accessibilité de certaines régions que le développement local, en fonction des particularités de chaque aéroport. À la lumière de l'expérience de la Commission, acquise grâce à l'application des lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes³, les aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux ne faussent pas indûment les échanges ni la concurrence, pour autant que certaines conditions soient remplies. Elles devraient dès lors être couvertes par l'exemption par catégorie lorsqu'elles remplissent les conditions énoncées dans le présent règlement. Il n'y a pas lieu d'établir d'une façon générale un seuil de notification sous forme de montant d'aide, étant donné que l'incidence d'une mesure d'aide sur la concurrence dépend principalement de la taille de l'aéroport et non de la taille de l'investissement. Toutefois, en vertu de ce principe de proportionnalité, les aéroports de moins de 500 000 passagers, dont l'impact concurrentiel sur le marché intérieur est très limité, peuvent bénéficier de critères de compatibilité assouplis et devront alors respecter un seuil de notification.

(3bis) Les aides au fonctionnement des aéroports régionaux enregistrant un trafic de passagers annuel de 500 000 passagers au maximum peuvent également concourir à l'amélioration de l'accessibilité de certaines régions et au développement local et leurs critères peuvent être assouplis en raison de leur faible impact concurrentiel sur le marché intérieur, sous réserve de respecter certaines limitations en montant et en intensité.

(4) Ces conditions devraient viser à limiter les distorsions de concurrence qui nuiraient au maintien de conditions équitables dans le marché intérieur, notamment en veillant à la proportionnalité des montants d'aide. Pour être proportionnée, l'intensité d'aide ne devrait pas excéder l'intensité d'aide maximale autorisée prévue par le présent règlement, qui varie en fonction de la taille de l'aéroport, et le montant d'aide ne devrait pas excéder le déficit de financement de l'investissement ou les limitations fixées par le présent règlement. Il y a lieu que les conditions de compatibilité garantissent un accès ouvert et non discriminatoire aux infrastructures. Il convient de ne pas octroyer d'aides aux aéroports situés à proximité d'un aéroport existant à partir duquel des services aériens réguliers sont exploités, étant donné que de telles aides comportent un risque plus élevé de distorsion de la concurrence et devraient dès lors être notifiées à la Commission, sauf si elles ne sont octroyées à de très petits aéroports (50 000 passagers par an au maximum) que pour assurer le maintien en conditions opérationnelles de l'aéroport, à défaut de toute augmentation de capacité. Dans ce cas, pour lesquels toute distorsion de concurrence significative est exclue compte tenu du très faible trafic dans la mesure où ne peut être mis en œuvre un projet de développement susceptible de modifier les équilibres concurrentiels existants.

...../.....

(6 bis) Les très petits ports, qui répondent presque exclusivement à la demande locale, où l'investissement ne conduit pas à une augmentation significative des capacités du port, et qui n'ont pas d'impact significatif sur le marché européen concerné, ne devraient pas être inclus dans le champ d'application du présent règlement, car les aides à l'investissement et au fonctionnement de ces très petits ports ne constituent pas des aides d'Etat. Tel est le cas pour les ports que le volume de trafic est inférieur à 1 % du volume total du volume UE. Dans de tels cas, un effet potentiel sur la

³ 3 JO C 99 du 4.4.2014, p. 3.

concurrence et le commerce est exclue et les mesures prises par les États membres ne peuvent donc pas constituer une aide d'Etat.

(6 ter) Une infrastructure dans un port, y compris l'infrastructure d'accès, disponible à tous les utilisateurs, et dont l'utilisation ne génère pas un revenu spécifique (par exemple des routes publiques, ferroviaires, des murs de quai, digues, écluses et les quais, les brise-lames, le dragage d'entretien de l'accès maritime accessible à tous les utilisateurs, etc.) n'est pas concernée par le présent règlement, le soutien public pour sa construction, sa mise à niveau ou sa maintenance ne constituant pas une aide d'Etat.

...../.....

(75) « ... Un certain nombre de mesures prises par les Etats membres en matière d'infrastructures locales ne constituent pas des aides, du fait qu'elles ne satisfont pas à tous les critères énoncés à l'article 107, paragraphe 1, du traité, par exemple parce que le bénéficiaire n'exerce pas d'activité économique ou parce que lesdites mesures n'affectent pas les échanges entre Etats membres⁴. »

(11) Il y a donc lieu de modifier le règlement (UE) n° 651/2014 en conséquence,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

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

(1) L'article 1er est modifié comme suit:

– a) au paragraphe 1, les points k) à l) sont remplacés par le texte suivant:

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

l) aux aides en faveur des infrastructures locales;

m) aux aides aux aéroports régionaux; et

n) aux aides aux ports.»

– b) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«Le présent règlement ne s'applique pas:

a) aux aides octroyées dans le secteur de la pêche et de l'aquaculture, qui relève du règlement (UE) n° 1379/2013 du Parlement européen et du Conseil *, exception faite des aides à la formation, des aides visant à favoriser l'accès des PME au financement, des aides à la recherche et au

⁴ Cf. SA.33149 (2014/NN ex 2011/CP) – Germany – Städtische Projektgesellschaft "Wirtschaftsbüro Gaarden - Kiel.

développement, des aides à l'innovation en faveur des PME et des aides en faveur des travailleurs défavorisés et des travailleurs handicapés, **et des aides octroyées dans les régions ultrapériphériques visées aux articles 14 et 15 du présent règlement ;**

b) aux aides octroyées dans le secteur de la production agricole primaire, exception faite **des aides octroyées dans les régions ultrapériphériques visées à l'article 14 et** de la compensation des surcoûts dans les régions ultrapériphériques et les zones à faible densité de population **visées à l'article 15, paragraphe 2, point b),** des aides aux services de conseil en faveur des PME, des aides au financement des risques, des aides à la recherche et au développement, des aides à l'innovation en faveur des PME, des aides environnementales, des aides à la formation et des aides en faveur des travailleurs défavorisés et des travailleurs handicapés;

...../.....

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

Lorsqu'une entreprise exerce ses activités à la fois dans un ou plusieurs des secteurs exclus mentionnés aux points a), b) ou c) du premier alinéa et dans un ou plusieurs autres secteurs entrant dans le champ d'application du présent règlement, ce dernier s'applique aux aides octroyées pour ces autres secteurs ou activités, à condition que les États membres veillent, par des moyens appropriés, tels que la séparation des activités ou la distinction des coûts, à ce que les activités exercées dans le ou les secteurs exclus ne bénéficient pas des aides octroyées conformément au présent règlement.

...../.....

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

- a) Le point 92 est modifié comme suit :

«pôle d'innovation»: une structure ou un groupe organisé de parties indépendantes (jeunes pousses innovantes, petites, moyennes ou grandes entreprises, organismes de recherche et de diffusion des connaissances, organismes sans but lucratif et autres acteurs économiques apparentés) destinés à stimuler un ou plusieurs des objectifs suivants : l'activité d'innovation par des actions de promotion, le partage des équipements et l'échange de connaissances et de savoir-faire, le transfert de connaissances, la mise en réseau, la diffusion de l'information ou la collaboration entre les entreprises et organismes qui constituent le pôle. »

– b) les points suivants sont ajoutés après le point 97 :

97 bis. « Innovation de produit et de service » : L'introduction d'un bien ou d'un service nouveau. Cette définition inclut les améliorations sensibles des spécifications techniques, des composants et des matières, du logiciel intégré, de la convivialité ou autres caractéristiques fonctionnelles.

97 ter. « Innovation de commercialisation » : La mise en œuvre d'une nouvelle méthode de commercialisation impliquant des changements significatifs de la conception ou du conditionnement, du placement, de la promotion ou de la tarification d'un produit.

– c) les points suivants sont ajoutés après le point 143:

144. « parcs de loisir : espaces clos, consacrés au jeu et à la distraction, marqués par leur vocation commerciale et moins orientés vers les loisirs de plein air, les parcs de loisirs accueillent plus de 300.000 visiteurs par an. Il s'agit des parcs qui comportent des décors animés illustrant un thème culturel. Ils doivent donc présenter les quatre caractéristiques suivantes :

- être des parcs aménagés, c'est-à-dire des espaces clos dont l'accès donne lieu à la perception d'un droit d'entrée global, valable pour la visite de l'ensemble du parc ;
- comporter des installations permanentes même si elles ne font l'objet que d'une exploitation saisonnière ;
- ces parcs doivent comporter des décors animés au moyen de figurines ou de personnages vivants, de projections sur écrans ou de tout autre procédé mécanique ou audiovisuel ;
- les décors animés doivent illustrer le thème culturel qui préside à la conception d'ensemble du parc considéré.

Les parcs qui ne répondent pas à ces caractéristiques ne sont pas des parcs de loisirs. »

«Définitions applicables aux aides en faveur des aéroports régionaux

145. «infrastructures aéroportuaires»: les infrastructures et équipements permettant à l'aéroport de fournir des services aéroportuaires aux compagnies aériennes et aux divers prestataires de services et comprenant les pistes, les terminaux, les aires de trafic, les voies de circulation, les infrastructures centralisées d'assistance en escale et tout autre aménagement utilisé directement pour les services aéroportuaires. Les infrastructures aéroportuaires n'incluent toutefois pas les infrastructures et les équipements nécessaires principalement à la poursuite des activités non aéronautiques, tels que les parcs de stationnement, les boutiques et les restaurants;

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

147. «aéroport»: une entité ou un groupe d'entités qui exerce une activité économique consistant à fournir des services aéroportuaires à des compagnies aériennes; *[Question : les critères doivent-ils s'appliquer par plate-forme ou par entreprise, cette dernière pouvant regrouper plusieurs plates-formes tout en répondant à la définition susmentionnée de l'aéroport ?]*

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

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

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

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

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

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

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

...../.....

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

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

155. «infrastructures portuaires»: **une infrastructures et ou une installations dans un port qui dont l'usage génèrent un revenu direct spécifique** pour le gestionnaire du port, notamment les quais d'amarrage des bateaux, les murs de quai, les jetées, les rampes et pontons flottants dans les zones de marée, les bassins intérieurs, les remblais et assèchements des terres, ainsi que les installations de transport à l'intérieur de la zone portuaire. **Une infrastructure dans un port, y compris l'infrastructure d'accès, disponible à tous les utilisateurs, et dont l'utilisation ne génère pas un revenu spécifique (par exemple des routes publiques, ferroviaires, des murs de quai, digues, écluses et les quais, les brise-lames, le dragage d'entretien de l'accès maritime accessible à tous les utilisateurs, etc.) n'est pas concernée par le présent règlement, le soutien public pour sa construction, sa mise à niveau ou sa maintenance ne constituant pas une aide d'Etat.**

...../.....

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

– ii) le point cc) est modifié comme suit :

« cc) en ce qui concerne les aides à l'investissement en faveur des infrastructures locales: ~~10~~ 20 millions EUR ou des coûts totaux excédant ~~20~~ 30 millions EUR pour la même infrastructure. »

– iii) les points suivants sont ajoutés:

«dd)

En ce qui concerne les aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux: les intensités d'aide fixées à l'article 56 bis 1, paragraphes 11 et 12 et le seuil de 10 millions EUR par projet pour les aéroports de 500 000 passagers au plus bénéficiant de l'assouplissement décrit au paragraphe 9bis ;

En ce qui concerne les aides au fonctionnement en faveur des aéroports régionaux accueillant 500 000 passagers au plus : 1 million EUR par an.

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

ff) en ce qui concerne les aides à l'investissement en faveur des ports intérieurs: ~~{20}~~ [50] millions EUR par entreprise et par projet ~~d'investissement unique~~.»

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

(4) À l'article 5, le paragraphe 2 est modifié comme suit :

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

« a) les aides consistant en des subventions et, des bonifications d'intérêt et des remises sur un prix de marché »

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

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

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

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

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

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

- a) Le paragraphe 1 est complété comme suit :

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

Aux fins du calcul de l'intensité de l'aide et des coûts admissibles, tous les chiffres utilisés sont avant impôts ou autres prélèvements. Les coûts admissibles sont étayés de pièces justificatives qui sont claires, spécifiques et contemporaines des faits, sauf lorsqu'une aide relevant du présent règlement est octroyée dans le cadre d'une opération soutenue par un programme de l'Union européenne et qu'une option de coûts simplifiée prévue aux articles 67 et 68 du règlement (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil est appliquée. Dans ce cas, les coûts calculés avec une option de coûts simplifiée sont des coûts admissibles. »

...../.....

— c) le paragraphe 4 est supprimé

...../.....

(7) L'article 12 est remplacé par le texte suivant:

«Article 12

Contrôle

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

Dans le cas de régimes prévoyant l'octroi automatique d'une aide fiscale sur la base des déclarations fiscales des bénéficiaires sans qu'aucun contrôle ex ante ne permette de vérifier que chaque bénéficiaire satisfait aux conditions de compatibilité, les États membres mettent en place un mécanisme de contrôle, **fondé sur une démarche d'analyse-risque adaptée** ~~adapté pour vérifier régulièrement, une fois par exercice, au moins sur une base ex post et sur la base d'un échantillon, et assurant une couverture efficace des dispositifs précités, qui s'assure que~~ si l'ensemble des conditions de compatibilité ont été remplies et pour tirer les conclusions qui s'imposent. Les États membres ~~conservent des registres détaillés des contrôles pendant au moins dix ans à compter de la date du contrôle~~ **conservent le suivi statistique du contrôle des bénéficiaires de ces régimes pendant au moins dix ans à compter de la date du contrôle.**

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

...../.....

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

«Article 13

Champ d'application des aides à finalité régionale

La présente section ne s'applique pas:

...../.....

f) aux aides en faveur des activités des secteurs des transports, des infrastructures correspondantes, de la production et de la distribution d'énergie et des infrastructures énergétiques sauf dans les régions ultrapériphériques visées à l'article 349 du TFUE;

...../.....

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

«Article 15

Aides au fonctionnement à finalité régionale

...../.....

2. Les régimes d'aides au fonctionnement à finalité régionale servent à compenser:

a) Dans les zones admissibles au bénéfice des aides au fonctionnement au sens de l'article 107 § 3 a) du traité, à l'exception des régions ultrapériphériques visées par l'article 349 du traité, ~~compensent~~ les surcoûts liés au transport des marchandises produites dans les zones admissibles au bénéfice des aides au fonctionnement, ainsi que les surcoûts liés au transport des marchandises transformées dans ces zones, sous réserve que les conditions suivantes soient remplies:

i) les bénéficiaires exercent leur activité de production dans ces zones,

ii) les aides sont objectivement quantifiables à l'avance sur la base d'un montant forfaitaire ou d'un montant par tonne-kilomètre ou de toute autre unité pertinente,

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

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

~~b) Dans les régions ultrapériphériques, les régimes d'aides au fonctionnement compensent les surcoûts de fonctionnement qui sont supportés dans ces régions et qui sont la conséquence directe d'un ou de plusieurs des handicaps permanents visés à l'article 349 du traité, y compris ceux liés au transport, lorsque les bénéficiaires exercent leur activité économique dans une région ultrapériphérique, et sous réserve que les conditions suivantes soient remplies :~~

~~i) les bénéficiaires exercent leur activité économique dans une région ultrapériphérique,~~

~~ii) le montant annuel de l'aide par bénéficiaire ou par secteur d'activité octroyé au titre de tous les régimes d'aides au fonctionnement n'excède pas l'un des pourcentages critères suivants:~~

~~i) pour les entreprises exerçant des activités de fabrication:~~

~~— [...%] de la valeur ajoutée brute créée chaque année par le bénéficiaire ou par secteur d'activité dans la région ultrapériphérique concernée, ou~~

~~— [...%] des coûts annuels du travail supportés par le bénéficiaire ou par secteur d'activité dans la région ultrapériphérique concernée, ou~~

~~— 30 % du chiffre d'affaires annuel réalisé par le bénéficiaire ou par secteur d'activité dans la région ultrapériphérique concernée,~~

~~— le montant cumulé par secteur d'activité des surcoûts admissibles à une compensation au titre du présent article.~~

~~ii) pour les entreprises exerçant d'autres activités:~~

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

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

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

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

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

3. Lorsque l'Etat membre applique le quatrième critère prévu au paragraphe 2, point b), ii) du présent article, celui-ci doit remettre tous les trois ans un rapport, sans préjudice du respect des obligations découlant de l'article 11 du présent règlement, afin de vérifier les effets des régimes d'aides au fonctionnement sur les échanges et la concurrence. Ce rapport devra justifier l'absence de surcompensation de manière fiable, à partir du montant des surcoûts et des aides à l'échelle du secteur.

4. L'intensité de l'aide ne peut excéder 100 % des surcoûts admissibles définis dans le présent article.

...../.....

(10 bis) A l'article 20, le paragraphe 1 est modifié comme suit :

1. Les aides couvrant les coûts de coopération supportés par les ~~PME~~ **entreprises de tous secteurs d'activité** participant à des projets de coopération territoriale européenne relevant du règlement (UE) no 1299/2013 sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, du traité et sont exemptées de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues par le présent article et au chapitre I soient remplies.

...../.....

4. L'intensité de l'aide n'excède pas ~~50 %~~ **85 %** des coûts admissibles.

...../.....

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

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

~~a) commencent une activité nouvelle pour elles;~~

~~a) n'aient pas encore distribué de bénéfices; et~~

~~b) ne soient pas issues d'une concentration.~~

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

...../.....

(12 bis) A l'article 27, les paragraphes 6, 7 et 9 sont modifiés comme suit :

« 6. L'intensité des aides à l'investissement en faveur des pôles d'innovation est limitée à 50 % des coûts admissibles. L'intensité de l'aide peut être majorée de 15 points de pourcentage pour les pôles d'innovation situés dans des zones assistées remplissant les conditions de l'article 107, paragraphe 3, point a), du traité et de 5 points de pourcentage pour les pôles d'innovation situés dans des zones assistées remplissant les conditions de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité. **L'intensité d'aide peut être portée à 100% des coûts admissibles en investissement lorsque le pôle intervient au bénéfice d'entreprises en création (entreprises de moins de 5 ans).** »

« 7. Des aides au fonctionnement peuvent être octroyées pour la gestion des pôles d'innovation. ~~Elles sont octroyées pour un maximum de dix ans.~~ **Le montant total des financements jusqu'en 2020 est plafonné à 3 millions d'euros par pôle.** »

« 9. L'intensité de l'aide au fonctionnement n'excède pas 50 % du total des coûts admissibles pendant la période au cours de laquelle l'aide est octroyée. **L'intensité d'aide peut être portée à 100% des coûts admissibles en fonctionnement lorsque le pôle intervient au bénéfice d'entreprises en création (entreprises de moins de 5 ans).** »

...../.....

(12 ter) A l'article 29, les paragraphes 1, 2 et 4 sont modifiés comme suit :

« 1. Les aides en faveur de l'innovation de procédé et d'organisation, **les aides aux innovations de produits et services et les aides aux innovations commerciales** sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3, du traité et sont exemptées de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues par le présent article et au chapitre I soient remplies. »

« 2. Les aides en faveur des grandes entreprises ne sont compatibles avec le marché intérieur que si ces dernières collaborent effectivement avec des PME dans l'activité bénéficiant de l'aide, les PME supportant, quant à elles, au moins 30 % des coûts totaux admissibles. **Cette condition ne s'applique pas aux aides en faveur des petites entreprises à moyenne capitalisation et des entreprises à moyenne capitalisation.** »

« 4. L'intensité de l'aide n'excède pas 15 % des coûts admissibles pour les grandes entreprises, **35 % des coûts admissibles pour les petites entreprises à moyenne capitalisation et les entreprises à moyenne capitalisation,** et 50 % des coûts admissibles pour les PME. »

...../.....

(13 bis) A l'article 41, le paragraphe 5 est modifié comme suit :

« 5. Les aides à l'investissement sont octroyées uniquement aux nouvelles installations. Aucune aide ne peut être octroyée ni versée une fois que l'installation a démarré ses activités et les aides sont indépendantes de la production. **Le versement doit être réalisé avant le démarrage de la production d'énergie ou, si le versement a lieu après la mise en service de l'installation, il ne doit pas être conditionné à la production.**»

...../.....

(13 quater) A l'article 53, le paragraphe 8 est modifié comme suit :

«8. Pour les aides n'excédant pas 3 millions EUR, le montant maximal de l'aide peut également être fixé, sans tenir compte de la méthode visée aux paragraphes 6 et 7, à 90 % des coûts admissibles. »

...../.....

(13 quinquies) A l'article 53, la première phrase du paragraphe 9 est modifiée comme suit :

« Pour ce qui est des activités définies au paragraphe 2, point f), le montant maximal de l'aide n'excède pas soit la différence entre les coûts admissibles et les revenus actualisés du projet soit **80 %** des coûts admissibles.»

...../.....

(13 sexies) L'article 56 est modifié comme suit :

Au paragraphe 6, la phrase suivante est ajoutée : « Le financement peut s'élever à 100% des coûts d'investissement de l'infrastructure lorsqu'elle s'adresse à des entreprises en cours de création (entreprises de moins de 5 ans). »

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

«SECTION 14

Aides aux aéroports régionaux

Article 56 bis **1**

Aides à l'investissement en faveur des aéroports régionaux

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

2. L'investissement concerné offre des perspectives satisfaisantes d'utilisation à moyen terme des capacités aéroportuaires sur la base de prévisions de trafic raisonnables.

3. L'aéroport doit être ouvert à tous les usagers potentiels, et non réservé à un usager en particulier. En cas de limitation physique des capacités, l'aide est allouée sur la base de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires.

4. L'aide n'est pas octroyée à un aéroport situé à une distance de 100 kilomètres ou à un maximum de 60 minutes en voiture, bus, train ou train à grande vitesse d'un aéroport existant à partir duquel des services aériens réguliers au sens de l'article 2, paragraphe 16, du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil sont exploités.

5. L'aide n'est pas octroyée aux aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen de plus de trois millions de passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée. L'aide n'est pas susceptible de permettre à l'aéroport d'augmenter son trafic de passagers annuel moyen au-delà de trois millions de passagers dans les deux ans suivant l'octroi de l'aide.

6. Le présent article ne s'applique pas aux aéroports qui ont enregistré un trafic de fret annuel moyen de plus de 200 000 tonnes au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée. Il ne s'applique pas non plus si l'aide est susceptible de permettre à

l'aéroport d'augmenter son trafic de fret annuel moyen au-delà de 200 000 tonnes dans les deux ans suivant l'octroi de l'aide.

7. Le paragraphe 4 ne s'applique pas aux aéroports ~~qui ont enregistré un trafic de passagers annuel de 50 000 passagers au maximum au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée, à condition que l'aide ne soit pas censée permettre à l'aéroport d'augmenter son trafic de passagers annuel moyen au-delà de 50 000 passagers~~ dont les projets d'investissement ne visent qu'au maintien en conditions opérationnelles des infrastructures existantes, sans augmentation des capacités.

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

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

9bis. Le paragraphe 9 ne s'applique pas aux aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen de 500 000 passagers au plus au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée, à condition que celle-ci ne dépasse pas 10 millions EUR.

10. Les coûts admissibles sont les coûts liés aux investissements dans les infrastructures aéroportuaires.

11. Le montant de l'aide ne dépasse pas:

(a) 50 % des coûts admissibles pour les aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen d'un à trois millions de passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est octroyée;

(b) 75 % des coûts admissibles pour les aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen d'un million de passagers au maximum au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est octroyée.

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

Article 56 bis 2

Aides au fonctionnement en faveur des aéroports

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

2. Ces aides compensent le déficit de financement des coûts d'exploitation admissibles tel que définis au paragraphe 3.

3. Les coûts d'exploitation admissibles sont les coûts liés à l'exploitation aéroportuaire, hors coûts du capital et hors coûts liés aux aides à la commercialisation ou à toute autre incitation accordée aux compagnies aériennes par l'aéroport.

4. Le montant maximal annuel de l'aide ne dépasse pas 1 million EUR.

5. Le bénéficiaire de l'aide doit présenter un plan de réduction du déficit de fonctionnement sur 10 ans.

6. Le présent article ne s'applique pas aux aéroports qui ont enregistré un trafic de passagers annuel moyen supérieur à 500 000 passagers au cours des deux exercices précédant l'année au cours de laquelle l'aide est effectivement octroyée.

...../.....

SECTION 15

Aides en faveur des ports

Article 56 ter

Aides à l'investissement en faveur des ports maritimes

...../.....

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

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

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

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

d) si les coûts admissibles s'élèvent à [120] millions EUR pour les ports maritimes inclus dans le plan de travail d'un corridor de réseau central tel que visé à l'article 47 du règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil: [50] % des coûts admissibles.

...../.....

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

[A défaut :

6. Tout investissement engagé par le même bénéficiaire au cours d'une période de [trois] **[ou deux ?]** ans commençant à la date de début de travaux (**première facture payée depuis le début des travaux**) réalisés grâce **interconnecté** à un autre investissement ayant bénéficié d'une aide dans le même port maritime est considéré comme faisant partie d'un projet d'investissement unique.]

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

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

~~...../.....~~

Article 56 quater

Aides à l'investissement en faveur des ports intérieurs

~~5. Tout investissement engagé par le même bénéficiaire au cours d'une période de [trois] ans commençant à la date de début des travaux réalisés grâce à un autre investissement ayant bénéficié d'une aide dans le même port intérieur est considéré comme faisant partie d'un projet d'investissement unique.~~

[A défaut :

5. Tout investissement engagé par le même bénéficiaire au cours d'une période de [trois] **[ou deux ?]** ans commençant à la date de début des travaux (**première facture payée depuis le début des travaux**) réalisés grâce **interconnecté** à un autre investissement ayant bénéficié d'une aide dans le même port intérieur est considéré comme faisant partie d'un projet d'investissement unique.]

~~6. Toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la construction, la modernisation, l'exploitation ou la location de l'infrastructure et de la superstructure portuaires est attribuée sur une base ouverte, transparente et non discriminatoire, dans le respect des règles sur les marchés publics, le cas échéant. La durée d'application de toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la location ou l'exploitation de l'infrastructure ne peut pas dépasser une durée maximale de [30] ans.~~

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

Article 2

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

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

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

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

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

Article 3

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

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

Fait à Bruxelles, le

Par la Commission

Le président