



COMISIÓN

EUROPEA

Bruselas, **XXX**  
[...](2015) **XXX** draft

## **REGLAMENTO (UE) .../... DE LA COMISIÓN**

de **XXX**

**por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 651/2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado**

### **PROYECTO**

(Texto pertinente a efectos del EEE)



# REGLAMENTO (UE) .../... DE LA COMISIÓN

de **XXX**

**por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 651/2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado**

## PROYECTO

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 108, apartado 4,

Visto el Reglamento (UE) 2015/1588 del Consejo, de 13 de julio de 2015, sobre la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de ayudas estatales horizontales<sup>1</sup>, y en particular su artículo 1, apartado 1, letras a) y b),

Previo consulta al Comité Consultivo sobre Ayudas Estatales, Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 651/2014<sup>2</sup> de la Comisión declara determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior y exentas de la obligación de notificación a la Comisión antes de su concesión. Establece asimismo que podrán elaborarse criterios de exención operativos para las infraestructuras portuarias y aeroportuarias si se ha acumulado la experiencia suficiente.
- (2) La Comisión ya ha acumulado la experiencia necesaria. Con el fin de simplificar y aclarar las normas sobre ayudas estatales, reducir la carga administrativa y permitir a la Comisión centrarse en los casos que más pueden falsear la competencia, las ayudas para infraestructuras portuarias y aeroportuarias deben incluirse en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 651/2014.
- (3) Las ayudas a la inversión para aeropuertos regionales con un volumen anual de hasta tres millones de pasajeros pueden mejorar tanto la accesibilidad de determinadas regiones como el desarrollo local, dependiendo de las características de cada aeropuerto. A la luz de la experiencia de la Comisión como consecuencia de la aplicación de las Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas<sup>3</sup>, las ayudas a la inversión para los aeropuertos regionales no falsean indebidamente los intercambios comerciales y la competencia, siempre que se cumplan determinadas condiciones. Por tanto, deben ser objeto de la exención por categorías si cumplen las

---

<sup>1</sup> DO L 248 de 24.9.2015, p. 1.

<sup>2</sup> Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, DO L 187 de 26.6.2014, p. 1. <sup>3</sup> DO C 99 de 4.4.2014, p. 3.

condiciones establecidas en el presente Reglamento. No es adecuado establecer un umbral de notificación en términos del importe de la ayuda, puesto que el impacto en la competencia de una medida de ayuda depende principalmente del tamaño del aeropuerto y no del volumen de la inversión.

- (4) Dichas condiciones deben estar encaminadas a limitar los falseamientos de la competencia que socavarían la igualdad de condiciones en el mercado interior, en particular garantizando la proporcionalidad del importe de la ayuda. Con el fin de que sea proporcional, la intensidad de la ayuda no debe superar la intensidad máxima de ayuda autorizable prevista en el presente Reglamento, que varía en función del tamaño del aeropuerto, y el importe de la ayuda no debe sobrepasar el déficit de financiación de la inversión. Las condiciones de compatibilidad deben garantizar un acceso abierto y no discriminatorio a la infraestructura. Las ayudas no deben concederse a aeropuertos situados en las proximidades de un aeropuerto desde el que operen servicios aéreos regulares, porque las ayudas a tales aeropuertos entrañan un mayor riesgo de falseamiento de la competencia y, por tanto, deben ser notificadas a la Comisión, a menos que se concedan a aeropuertos muy pequeños (de hasta 50 000 pasajeros anuales), donde pueda excluirse un riesgo grave de falseamiento de la competencia debido a su escaso tráfico.
- (5) Los puertos marítimos revisten una importancia estratégica para la consecución de objetivos imprescindibles de la Unión, como el buen funcionamiento del mercado interior y el fortalecimiento de la cohesión económica, social y territorial, como se indica, entre otros, en la Estrategia Europa 2020 y en el libro blanco de la Comisión titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»<sup>3</sup>. Como se subraya en la Comunicación titulada «Puertos: motor de crecimiento»<sup>4</sup>, la Unión necesita en todas las regiones marítimas puertos que funcionen eficazmente, lo que requiere unas inversiones públicas y privadas eficientes. En particular, las inversiones son necesarias para adaptar las infraestructuras de acceso a los puertos y las infraestructuras y superestructuras portuarias al mayor tamaño y complejidad de la flota y al uso de infraestructuras para combustibles alternativos, así como a unos requisitos más estrictos en materia medioambiental. La falta de infraestructuras portuarias de alta calidad aumenta la congestión e incrementa los costes para expedidores, transportistas y consumidores.
- (6) El desarrollo de los puertos interiores y su integración en el transporte multimodal es uno de los principales objetivos de la política de transportes de la Unión. La legislación de la Unión, como la Directiva 92/106/CEE del Consejo<sup>5</sup>, pretende explícitamente reforzar la intermodalidad del transporte. El libro blanco «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», también fomenta la reorientación hacia modos de transporte más ecológicos, como el transporte ferroviario, el marítimo y el realizado por vías navegables interiores. En su Comunicación titulada «Hacia la calidad del transporte por vías navegables NAIADES II», la Comisión afirmó que «la infraestructura de vías

---

<sup>3</sup> COM(2011) 144.

<sup>4</sup> COM(2013) 295.

<sup>5</sup> Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para el transporte combinado de mercancías entre los Estados miembros (DO L 368 de 17.12.1992, p. 38).

navegables de la UE no está suficientemente interconectada e integrada con otros modos de transporte»<sup>6</sup>.

- (7) Las condiciones para eximir la ayuda a los puertos deben tener como objetivo limitar los falseamientos de la competencia que irían en detrimento de la igualdad de condiciones en el mercado interior, en particular garantizando la proporcionalidad del importe de la ayuda. Con el fin de que sea proporcional, la ayuda no debe superar la intensidad máxima autorizable de ayuda a los puertos marítimos prevista en el presente Reglamento, que varía según el tamaño del proyecto de inversión. El importe de la ayuda no debe exceder de la diferencia entre los costes subvencionables y el beneficio de explotación de la inversión. Igualmente, debe garantizarse un acceso abierto y no discriminatorio a la infraestructura.
- (8) Las inversiones incluidas en los planes de trabajo de los corredores de la red básica creados por el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>7</sup>, son proyectos de interés común con una relevancia estratégica especial para la Unión. Los puertos marítimos que forman parte de dichas redes constituyen los puntos de acceso y de salida de las mercancías transportadas hacia y desde la Unión. Las inversiones destinadas a mejorar el funcionamiento de dichos puertos deben beneficiarse de un umbral de notificación más elevado.
- (9) [El Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece un marco para el acceso al mercado de servicios portuarios y la transparencia financiera de los puertos ha introducido una contabilidad separada y transparente que permite identificar fácilmente el uso de fondos públicos por parte de los organismos gestores de los puertos y los proveedores de servicios. Esta transparencia financiera alienta un uso eficiente de los fondos públicos en los puertos y facilita, en su caso, el control de las ayudas estatales. Además, el Reglamento establece una serie de procedimientos comunes y transparentes para adjudicar los contratos de servicios portuarios
- (10) Sobre la base de la experiencia adquirida como consecuencia de la aplicación del Reglamento n.º 651/2014, también es conveniente aclarar o modificar determinadas disposiciones que han resultado difíciles de aplicar. En particular, por lo que se refiere a los regímenes de ayudas regionales de funcionamiento en las regiones ultraperiféricas, la aplicación de normas distintas para la compensación de los costes adicionales de transporte y otros costes adicionales ha resultado difícil en la práctica, e inapropiada para hacer frente a los factores adversos a que se refiere el artículo 349 del Tratado, por lo que las disposiciones deben sustituirse por un método aplicable a todos los gastos adicionales. Teniendo en cuenta los limitados efectos negativos sobre la competencia de la ayuda a la cultura y la conservación del patrimonio, el umbral de notificación para la ayuda en estos ámbitos debería incrementarse.
- (11) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 651/2014 en consecuencia.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

---

<sup>6</sup> COM(2013) 623.

<sup>7</sup> Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE, DO L 348 de 20.12.2013, p. 1.

## Artículo 1

El Reglamento (UE) n.º 651/2014 queda modificado como sigue:

(1) El artículo 1 queda modificado como sigue:

– a) en el apartado 1, las letras k) a l) se sustituyen por el texto siguiente:

«k) ayudas a infraestructuras deportivas y recreativas multifuncionales; l)

ayudas a infraestructuras locales;

m) ayudas a aeropuertos regionales; y

n) ayudas a puertos.».

– b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«El presente Reglamento no se aplicará a:

a) las ayudas concedidas en el sector de los productos de la pesca y la acuicultura, cubierto por el Reglamento (UE) n.º 1379/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo\*, a excepción de las ayudas a la formación, las ayudas para el acceso de las PYME a la financiación, las ayudas en el ámbito de la investigación y el desarrollo, las ayudas a la innovación en favor de las PYME, las ayudas a los trabajadores desfavorecidos y a los trabajadores con discapacidad, y los regímenes regionales de ayudas de funcionamiento en las regiones ultraperiféricas y las zonas poco pobladas;

b) las ayudas concedidas en el sector de la producción agrícola primaria, a excepción de la compensación de los costes adicionales en las regiones ultraperiféricas y las zonas poco pobladas, las ayudas para servicios de consultoría en favor de las PYME, las ayudas a la financiación de riesgo, las ayudas de investigación y desarrollo, las ayudas a la innovación en favor de las PYME, las ayudas para la protección del medio ambiente, las ayudas a la formación y las ayudas a los trabajadores desfavorecidos y a los trabajadores con discapacidad;

c) las ayudas, distintas de las ayudas regionales de funcionamiento en regiones ultraperiféricas y en zonas poco pobladas, concedidas en el sector de la transformación y comercialización de productos agrícolas, en los casos siguientes:

i) cuando el importe de la ayuda se determine en función del precio o de la cantidad de dichos productos adquiridos a productores primarios o comercializados por las empresas interesadas; o ii) cuando la ayuda dependa de que se repercuta total o parcialmente sobre los productores primarios;

d) las ayudas destinadas a facilitar el cierre de minas de carbón no competitivas, tal como se establece en la Decisión 2010/787/UE del Consejo;

e) las categorías de ayudas regionales excluidas en el artículo 13.

---

\* Reglamento (UE) n.º 1379/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura, se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1184/2006 y (CE) n.º 1224/2009 del Consejo y se deroga el Reglamento (CE) n.º 104/2000 del Consejo, DO L 354 de 28.12.2013, p. 1.»; – c) en el apartado 4, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) las ayudas a empresas en crisis, a excepción de los regímenes de ayudas destinados a reparar los perjuicios causados por determinados desastres naturales y los regímenes de

ayudas regionales de funcionamiento en regiones ultraperiféricas y en zonas poco pobladas, a condición de que dichos regímenes no traten a las empresas en crisis más favorablemente que a las demás empresas.».

(2) El artículo 2 queda modificado como sigue:

– a) el punto 42 se sustituye por el texto siguiente:

«(42) "ayudas regionales de funcionamiento": ayudas para reducir los gastos corrientes de una empresa; incluyen categorías de costes tales como los de personal, materiales, servicios contratados, comunicaciones, energía, mantenimiento, alquileres, administración, etc., pero excluyen los gastos de amortización y los costes de financiación si se incluyeron en los costes subvencionables cuando se concedió la ayuda a la inversión;»; – b) el punto 48 se sustituye por el texto siguiente:

«(48) "zonas poco pobladas": regiones NUTS 2 con menos de 8 habitantes por km<sup>2</sup> o NUTS 3 con menos de 12,5 habitantes por km<sup>2</sup>;»;

– c) el punto 55 se sustituye por el texto siguiente:

«(55) "zonas que pueden optar a ayudas de funcionamiento": regiones ultraperiféricas contempladas en el artículo 349 del Tratado o zonas poco pobladas, tal y como se definen en el punto 48;»;

– d) se inserta el punto siguiente:

«(61 *bis*) "cese de la misma actividad o de una actividad similar": cese total y también ceses parciales que provoquen importantes pérdidas de puestos de trabajo. A este efecto, se consideran importantes pérdidas de puestos de trabajo las de al menos 100 empleos en un centro de trabajo o una reducción del empleo en un establecimiento de al menos el 50 % de la plantilla;»;

– e) tras el punto 143 se añaden los puntos siguientes:

#### **«Definiciones aplicables a las ayudas a los aeropuertos regionales**

(144) "infraestructura aeroportuaria": infraestructura y equipos destinados a la prestación de servicios aeroportuarios por el aeropuerto a compañías aéreas y a los diversos prestadores de servicios, incluyendo pistas, terminales, plataformas, pistas de rodaje, infraestructura centralizada de asistencia en tierra y cualesquiera otras instalaciones que apoyen directamente los servicios aeroportuarios, excluida la infraestructura y los equipos necesarios básicamente para el ejercicio de actividades no aeronáuticas, como aparcamientos de automóviles, tiendas y restaurantes;

(145) "compañía aérea": cualquier compañía aérea que posea una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro o por un Estado de la Zona Europea Común de Aviación en virtud del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo\*;

(146) "aeropuerto": entidad o grupo de entidades que realizan la actividad económica de prestación de servicios aeroportuarios a las compañías aéreas;

(147) "servicios aeroportuarios": servicios prestados a las compañías aéreas por el aeropuerto o por cualquiera de sus filiales a efectos de la asistencia en tierra a las aeronaves, desde el aterrizaje hasta el despegue, así como a la carga y los pasajeros, con objeto de permitir a las compañías aéreas prestar servicios de transporte aéreo, incluida la

prestación de servicios de asistencia en tierra y de infraestructura centralizada de asistencia en tierra;

- (148) "infraestructura centralizada de asistencia en tierra": infraestructura gestionada normalmente por el gestor aeroportuario y puesta a disposición de los distintos prestadores de servicios de asistencia en tierra que operan en el aeropuerto a cambio del pago de una remuneración, excluidos los equipos que sean propiedad o sean operados por los proveedores de servicios de asistencia en tierra;
- (149) "tren de alta velocidad": tren capaz de alcanzar velocidades superiores a 200 km/h;
- (150) "servicios de asistencia en tierra": servicios prestados a los usuarios en los aeropuertos, tal como se describen en la Directiva 96/67/CE\*\*;
- (151) "actividades no aeronáuticas": otros servicios comerciales a las compañías aéreas o a los usuarios del aeropuerto, incluidos los servicios complementarios a los pasajeros, transitarios u otros proveedores de servicios, alquiler de oficinas y tiendas, aparcamientos de automóviles y hoteles;

### **Definiciones aplicables a las ayudas a los puertos**

- (152) "puerto": zona compuesta por terrenos y agua dotada de infraestructuras y equipos destinados principalmente a la recepción de buques, su carga y descarga, el almacenamiento de mercancías, la recepción y entrega de dichas mercancías, y el embarque y desembarque de pasajeros, y cualquier otra infraestructura necesaria para los operadores de transporte dentro de la zona portuaria;
- (153) "puerto marítimo": puerto destinado principalmente a la recepción de buques marítimos por mar;
- (154) "puerto interior": puerto distinto de un puerto marítimo, con un acceso indirecto al mar a través de vías navegables interiores;
- (155) "infraestructura portuaria": infraestructura e instalaciones, dentro de la zona portuaria, que generan ingresos directos para el organismo gestor del puerto, como atracaderos utilizados para el amarre de buques, diques de abrigo, embarcaderos y pontones flotantes en zonas de marea, dársenas interiores, rellenos y superficies ganadas al mar, los activos necesarios para la adaptación de las infraestructuras al uso de combustibles alternativos e instalaciones de transporte.
- (156) "superestructura portuaria": elementos de superficie, edificios, equipos móviles (por ejemplo, grúas) y equipos fijos relacionados directamente con la función de transporte del puerto;
- (157) "infraestructura de acceso": cualquier tipo de infraestructura necesaria para el acceso y entrada por tierra, mar o vía fluvial de los usuarios de los puertos marítimos o interiores, en particular carreteras y vías férreas de acceso, rompeolas, canales de acceso y esclusas;
- (158) "dragado": eliminación de arena, sedimentos u otras sustancias del fondo del acceso navegable a un puerto con el fin de permitir la llegada de buques al mismo;
- (159) "dragado de mantenimiento": dragado rutinario con el fin de mantener accesible la vía navegable;



\* Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad, DO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

\*\* Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, DO L 272 de 25.10.1996, p. 36.».

(3) El artículo 4 queda modificado como sigue:

– a) el apartado 1 se modifica como sigue:

– i) la letra z) se sustituye por el texto siguiente:

«z) en las ayudas a la inversión en cultura y conservación del patrimonio: [150] millones EUR por proyecto; en las ayudas de funcionamiento a la cultura y la conservación del patrimonio: [75] millones EUR por empresa y por año;».

– ii) se añaden las letras siguientes:

«dd) en las ayudas a la inversión para aeropuertos regionales: las intensidades de ayuda establecidas en el artículo 56 *bis*, apartados 11 y 12; ee) en las ayudas a la inversión en puertos marítimos: [100] millones EUR por proyecto de inversión único [o [120] millones EUR por proyecto de inversión único en un puerto marítimo incluido en el plan de trabajo del corredor de la red básica a que se refiere el artículo 47 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo\*]; ff) en las ayudas a la inversión para los puertos interiores: [20] millones EUR por proyecto de inversión único.

---

\* Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión 661/2010/UE, DO L 348 de 20.12.2013, p. 1.».

(4) En el artículo 5, apartado 2, se añade la letra siguiente:

«k) las ayudas en forma de venta o arrendamiento de activos materiales por debajo de los tipos de mercado, si el valor se ha establecido mediante tasación de un perito independiente antes de la venta o el alquiler o por referencia a un parámetro público, actualizado con regularidad y generalmente aceptado.».

(5) En el artículo 6, el apartado 5 queda modificado como sigue:

a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) las ayudas de funcionamiento de finalidad regional y las ayudas regionales al desarrollo urbano, si cumplen las condiciones establecidas en los artículos 15 y 16;»; b) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) las ayudas para compensar los costes adicionales del empleo de trabajadores con discapacidad y las ayudas para compensar los costes de la asistencia prestada a los trabajadores desfavorecidos, si se cumplen las condiciones pertinentes establecidas en los artículos 34 y 35;».

(6) El artículo 7 queda modificado como sigue:

– a) en el apartado 1, se añade la tercera frase siguiente:

«Los importes de los costes subvencionables podrán calcularse con arreglo a las opciones de costes simplificadas establecidas en los artículos 67 y 68 del Reglamento (UE) n.º 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo\*, siempre que la operación sea financiada, al menos parcialmente, mediante un fondo de la UE que permita el uso de estas opciones de costes

simplificadas y que la categoría de costes sea subvencionable de conformidad con la disposición de exención de que se trate.»;

– b) en el apartado 3, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«Las ayudas pagaderas en el futuro, por ejemplo las ayudas pagaderas en varios plazos, se actualizarán a su valor en el momento en que se concedan.»; – c) se suprime el apartado 4.

---

\* Reglamento (UE) n.º 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, por el que se establecen disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al

Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y por el que se establecen disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1083/2006 del Consejo, DO L 347 de 20.12.2013, p. 320.».

(7) El artículo 12 se sustituye por el texto siguiente:

#### «Artículo 12

#### **Seguimiento**

1. A fin de permitir a la Comisión controlar las ayudas exentas de notificación en virtud del presente Reglamento, los Estados miembros o bien, en el caso de las ayudas a proyectos europeos de cooperación territorial, el Estado miembro en el que esté establecida la autoridad de gestión, conservarán registros detallados de la información y la documentación justificativa necesarias para determinar el cumplimiento de todas las condiciones establecidas en el presente Reglamento. Estos registros se conservarán durante 10 años a partir de la fecha de concesión de la ayuda *ad hoc* o de la última ayuda en virtud del régimen.

2. En el caso de regímenes de ayuda fiscal concedida automáticamente sobre la base de las declaraciones fiscales de los beneficiarios, y cuando no exista un control previo de que se cumplen todas las condiciones de compatibilidad para cada beneficiario, los Estados miembros establecerán un mecanismo de control adecuado para verificar, como mínimo una vez al año, sobre la base de controles *a posteriori* y por muestreo, que se cumplen todas las condiciones de compatibilidad y a efectos de extraer las conclusiones necesarias. Los Estados miembros deberán conservar registros detallados de los controles durante al menos 10 años a partir de la fecha de los controles.

3. El Estado miembro de que se trate deberá facilitar a la Comisión, en un plazo de 20 días hábiles o en el plazo más largo que pueda establecerse en la solicitud, toda la información y la documentación justificativa que la Comisión considere necesaria para controlar la aplicación del presente Reglamento, incluida la información a la que se hace referencia en los apartados 1 y 2.

(8) El artículo 13 se sustituye por el texto siguiente:

#### «Artículo 13

#### **Ámbito de aplicación de las ayudas regionales**

La presente sección no se aplicará a:

a) las ayudas que favorezcan las actividades de los sectores del acero, el carbón, la construcción naval o las fibras sintéticas;

- b) las ayudas al sector de los transportes, así como a las infraestructura conexas, y a las infraestructuras de producción y distribución de energía, con excepción de los regímenes de ayudas de funcionamiento en regiones ultraperiféricas y zonas poco pobladas;
- c) las ayudas regionales en forma de regímenes dirigidos a sectores específicos de actividad económica; los regímenes dirigidos a actividades turísticas, a las infraestructuras de banda ancha o a la transformación y comercialización de productos agrícolas no se considerarán dirigidos a sectores específicos de actividad económica;
- d) las ayudas regionales individuales a la inversión concedidas a un beneficiario que en el momento de solicitud de la ayuda, i) haya puesto fin a una actividad idéntica o similar en un establecimiento en el EEE durante los dos años anteriores, o ii) tenga planes concretos para poner fin a dicha actividad en un plazo que comenzará a partir de la fecha de solicitud de ayuda hasta dos años después de que se haya completado la inversión inicial. Esto solo se aplicará a la finalización de una actividad en una Parte Contratante del EEE distinta de aquella en la que se conceda la ayuda;
- e) las ayudas regionales de funcionamiento concedidas a empresas cuyas actividades principales estén incluidas en el ámbito de la sección K «Actividades financieras y de seguros» de la NACE Rev. 2 o a empresas que realicen actividades intragrupo y cuyas actividades principales estén incluidas en las categorías 70.10 «Actividades de las sedes centrales» o 70.22 «Otras actividades de consultoría de gestión empresarial» de la NACE Rev. 2.».

(9) El artículo 14 queda modificado como sigue:

- a) en el apartado 6, la primera frase del párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«En el caso de adquisición de activos de un establecimiento, a tenor del artículo 2, apartados 49 o 51, solo podrán tenerse en cuenta los costes relativos a la adquisición de activos a terceros no relacionados con el comprador.»;

- b) en el apartado 7, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«En el caso de ayudas concedidas a grandes empresas para una transformación fundamental en el proceso de producción, los costes subvencionables deberán superar la amortización de los activos relativos a la actividad que se va a modernizar en los tres ejercicios fiscales anteriores.».

(10) El artículo 15 se sustituye por el texto siguiente:

#### *«Artículo 15*

### **Ayudas regionales de funcionamiento**

1. Los regímenes de ayudas regionales de funcionamiento en regiones ultraperiféricas y en zonas poco pobladas serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, del Tratado, y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.
2. En zonas poco pobladas, los regímenes de ayudas regionales de funcionamiento compensarán los costes adicionales del transporte de mercancías producidas en zonas que puedan optar a ayudas de funcionamiento, así como los costes adicionales del transporte de mercancías transformadas en esas zonas, con arreglo a las siguientes condiciones: a) que los beneficiarios tengan su actividad productiva en dichas zonas;

b) que las ayudas sean objetivamente cuantificables con anterioridad, de conformidad con una cantidad a tanto alzado o coeficiente por tonelada/kilómetro, o cualquier otra unidad pertinente;

c) que los costes de transporte adicionales se calculen sobre la base del trayecto de las mercancías dentro de la frontera nacional del Estado miembro de que se trate, utilizando el medio de transporte que tenga el menor coste para el beneficiario.

La intensidad de ayuda no excederá la totalidad de los costes adicionales de transporte, tal como se establece en el presente apartado.

3. En las regiones ultraperiféricas, los regímenes de ayudas de funcionamiento compensarán los costes adicionales de funcionamiento incurridos como efecto directo de una o varias de las desventajas permanentes contempladas en el artículo 349 del Tratado, cuando los beneficiarios desarrollen su actividad económica en una región ultraperiférica, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

a) que el importe anual de las ayudas por beneficiario en el marco de los regímenes de ayudas de funcionamiento no sea superior a uno de los siguientes porcentajes: i) para las empresas que desarrollan actividades de producción:

- [...] %] del valor añadido bruto generado anualmente por el beneficiario en la región ultraperiférica en cuestión; o

- [...] %] de los costes laborales anuales en que incurra el beneficiario en la región ultraperiférica en cuestión; o

- [...] %] del volumen de negocios anual del beneficiario obtenido en la región ultraperiférica en cuestión; ii) para las empresas que desarrollan otras actividades:

- [...] %] del valor añadido bruto generado anualmente por el beneficiario en la región ultraperiférica en cuestión; o

- [...] %] de los costes laborales anuales en que incurra el beneficiario en la región ultraperiférica en cuestión; o

- [...] %] del volumen de negocios anual del beneficiario obtenido en la región ultraperiférica en cuestión; iii) los porcentajes establecidos en los incisos i) y ii) podrán incrementarse en [...] puntos porcentuales en regiones ultraperiféricas situadas a más de 4 000 kilómetros de la capital del Estado miembro de que se trate; o

b) para las empresas con un volumen de negocios anual de hasta [300 000 EUR], como alternativa a los porcentajes establecidos en la letra a), que el importe anual de las ayudas por empresa beneficiaria en el marco de los regímenes de ayudas de funcionamiento no sea superior a [150 000] EUR.».

(11) En el artículo 21, la frase introductoria del apartado 16 se sustituye por el texto siguiente:

«Las medidas de financiación de riesgo que proporcionen garantías o préstamos a empresas subvencionables o inversiones en cuasicapital estructurado como deuda en empresas subvencionables deberán cumplir las condiciones siguientes:».

(12) En el artículo 22, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«Serán subvencionables las pequeñas empresas no cotizadas, registradas desde hace cinco años como máximo, siempre que la pequeña empresa nuevamente registrada:

a) inicie una actividad nueva para esta empresa,

- b) todavía no haya distribuido beneficios, y
- c) no surja de una operación de concentración.

En el caso de empresas subvencionables que no estén obligadas a registrarse, podrá considerarse que el período de cinco años empieza a contar desde el momento en que la empresa inicie su actividad económica o bien esté sujeta a impuesto por su actividad económica.».

(13) En el artículo 31, el apartado 3, letra b), se sustituye por el texto siguiente:

«b) los costes en que incurran los formadores y los beneficiarios de la formación, directamente relacionados con el proyecto de formación, como gastos de viaje y alojamiento, materiales y suministros vinculados directamente al proyecto, y la amortización de instrumentos y equipos, en la medida en que se utilicen exclusivamente para el proyecto de formación;».

(14) En el artículo 52 se inserta el apartado siguiente:

«2 bis) como alternativa al establecimiento de los costes subvencionables según lo previsto en el apartado 2, el importe máximo de la ayuda para un proyecto podrá establecerse sobre la base del procedimiento de selección competitiva de conformidad con lo dispuesto en el apartado 4.».

(15) El artículo 53 queda modificado como sigue:

– a) la letra a) del apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«a) museos, archivos, bibliotecas, centros o espacios artísticos y culturales, teatros, cines, teatros de ópera, salas de conciertos, otras organizaciones que realicen actuaciones en directo, instituciones de patrimonio cinematográfico y otras infraestructuras, organizaciones e instituciones artísticas y culturales similares;»;

– b) en el apartado 9, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«En el caso de las actividades contempladas en el apartado 2, letra f), el importe máximo de la ayuda no deberá ser superior bien a la diferencia entre los costes subvencionables y los ingresos actualizados del proyecto, bien al 70 % de los costes subvencionables.».

(16) En el artículo 54, apartado 4, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«En ambos casos, el importe máximo de gasto sujeto a los requisitos de territorialización no podrá rebasar en ningún caso el 80 % del presupuesto de producción global.

Los Estados miembros también podrán exigir un nivel mínimo de actividad de producción en el territorio de que se trate para que los proyectos puedan ser objeto de la ayuda, pero ese nivel no podrá rebasar el 50 % del presupuesto de producción global.».

(17) Tras el artículo 56 se insertan la siguientes secciones:

#### «SECCIÓN 14

#### *Ayudas a los aeropuertos regionales*

#### *Artículo 56 bis*

#### **Ayudas a la inversión a los aeropuertos regionales**

«1. Las ayudas a la inversión a un aeropuerto serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, del Tratado, y quedarán exentas de la obligación de

notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.

2. La inversión de que se trate deberá presentar perspectivas satisfactorias a medio plazo en lo relativo a la capacidad del aeropuerto, sobre la base de unas previsiones de tráfico razonables.
3. El aeropuerto deberá estar abierto a todos los usuarios potenciales y no estará destinado a un usuario específico. En caso de que exista una limitación física de capacidad, la asignación se realizará sobre la base de criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.
4. No se concederá ayuda a un aeropuerto situado a menos de 100 kilómetros de distancia o 60 minutos de tiempo de desplazamiento en automóvil, autobús, ferrocarril o tren de alta velocidad de un aeropuerto existente desde el que se ofrezcan servicios aéreos regulares, en el sentido del artículo 2, apartado 16, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo.
5. No se concederá ayuda a aeropuertos con un tráfico medio anual superior a tres millones de pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda efectivamente la ayuda. La ayuda no deberá traducirse en un aumento del tráfico medio anual del aeropuerto superior a tres millones de pasajeros en los dos ejercicios económicos siguientes a la concesión de la ayuda.
6. El presente artículo no se aplicará a los aeropuertos con un tráfico medio anual superior a 200 000 toneladas de mercancías durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda efectivamente la ayuda. Tampoco se aplicará cuando se espere que la ayuda lleve al aeropuerto a aumentar su tráfico medio anual de mercancías en más de 200 000 toneladas en un plazo de dos años a partir de la concesión de la ayuda.
7. El apartado 4 no se aplicará a los aeropuertos con un tráfico anual de hasta 50 000 pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda efectivamente la ayuda, siempre que no se espere que la ayuda lleve al aeropuerto a aumentar su tráfico medio anual de pasajeros en más de 50 000 pasajeros.
8. La ayuda no se concederá para el traslado de aeropuertos existentes o para la creación de un nuevo aeropuerto de pasajeros (incluida la reconversión de un aeródromo existente en un aeropuerto de pasajeros).
9. El importe de la ayuda no deberá exceder de la diferencia entre los costes subvencionables y el beneficio de explotación de la inversión. El beneficio de explotación se deducirá de los costes subvencionables previos, sobre la base de previsiones realistas, o mediante un mecanismo de reembolso.
10. Los costes subvencionables serán los correspondientes a inversiones en infraestructuras aeroportuarias.
11. El importe de la ayuda no será superior a:
  - a) el 50 % de los costes subvencionables para los aeropuertos con un tráfico medio anual de pasajeros de uno a tres millones de pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda la ayuda;
  - b) el 75 % de los costes subvencionables para los aeropuertos con un tráfico medio anual de pasajeros de hasta un millón de pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda la ayuda.

12. La intensidad máxima de la ayuda podrá incrementarse en 20 puntos porcentuales en el caso de los aeropuertos situados en regiones remotas.

## SECCIÓN 15

### *Ayudas a puertos*

#### *Artículo 56 ter*

#### **Ayudas a la inversión en puertos marítimos**

1. Las ayudas a la inversión en puertos marítimos serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, del Tratado, y quedarán exentas de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.
2. Los costes subvencionables (incluidos los costes de planificación) serán los correspondientes a inversiones para la construcción o mejora de:
  - a) infraestructuras y de puertos marítimos, con excepción de los equipos móviles; e
  - b) infraestructuras de acceso, incluido el dragado y excluido el dragado de mantenimiento, destinadas a la explotación comercial de las infraestructuras de los puertos marítimos.

Las infraestructuras subvencionables no beneficiarán a un usuario o grupo de ellos, estarán abiertas a todos los usuarios, incluidos los potenciales, y el acceso a las mismas se realizará sobre una base no discriminatoria, no siendo susceptibles de un aprovechamiento especial o individualizado por parte de ningún operador, ni del gestor de la infraestructura.

La amortización y los costes de mantenimiento de dichas infraestructuras subvencionadas serán repercutidos a los usuarios de los puertos a través de los precios establecidos por el organismo gestor del puerto u otro mecanismo establecido a tal efecto. Dicha repercusión estará prevista en la concesión de la ayuda.

No serán financiables los costes de mantenimiento de las infraestructuras, incluyendo los relativos a las infraestructuras de acceso.

No serán subvencionables los costes de inversión relativos a otras actividades relacionadas, incluidas las instalaciones industriales activas en el perímetro del puerto, oficinas o almacenes.

3. El importe de la ayuda no deberá exceder de la diferencia entre los costes subvencionables y el beneficio de explotación de la inversión. El beneficio de explotación se deducirá de los costes subvencionables previos, sobre la base de previsiones realistas o de un mecanismo de reembolso.

4. La intensidad máxima de la ayuda para las inversiones contempladas en el apartado 2, letra a), no excederá de:

- a) si los costes subvencionables son de un importe total de hasta [20] millones EUR: el [100] % de los costes subvencionables;

- b) si los costes subvencionables son superiores a [20] millones EUR y hasta un máximo de [50] millones EUR: el [80] % de los costes subvencionables;
- c) si los costes subvencionables son superiores a [50] millones EUR y hasta un máximo de [100] millones EUR: el [50] % de los costes subvencionables;
- d) si los costes subvencionables son de un importe de hasta [120] millones EUR para los puertos marítimos incluidos en el plan de trabajo del corredor de la red básica a que se refiere el artículo 47 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo: el [50] % de los costes subvencionables.

La intensidad máxima de la ayuda para las inversiones contempladas en el apartado 2, letra b), no deberá ser superior al [100] % de los costes subvencionables.

5. Las intensidades de ayuda establecidas en el apartado 4, párrafo primero, letras b), c) y d), podrán incrementarse en [10] puntos porcentuales en el caso de las inversiones en zonas asistidas que cumplan las condiciones establecidas en el artículo 107, apartado 3, letra a), del Tratado, y en [5] puntos porcentuales en el caso de las inversiones en zonas asistidas que cumplan las condiciones establecidas en el artículo 107, apartado 3, letra c), del Tratado.

6. Bis Los importes totales recogidos en el apartado 4, párrafo primero, letras a), b), c) y d) podrán ser incrementados en un 20% en el caso de las Regiones Ultraperiféricas

7. Los proyectos subvencionables estarán concebidos de forma unitaria desde el punto de vista funcional, no permitiéndose el fraccionamiento artificial de los mismos, ni la agrupación de proyectos diferentes en un único proyecto.

8.

#### *Artículo 56 quater*

#### **Ayudas a la inversión en puertos interiores**

1. Las ayudas a la inversión en puertos interiores serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 93 del Tratado, y quedarán exentas de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.

2. Los costes subvencionables (incluidos los costes de planificación) serán los correspondientes a inversiones para la construcción o mejora de:

- a) infraestructuras y superestructuras de puertos interiores, con excepción de los equipos móviles; e
- b) infraestructuras de acceso, incluido el dragado y excluido el dragado de mantenimiento, destinadas a la explotación comercial de las infraestructuras de los puertos interiores.

No serán subvencionables los costes de inversión relativos a otras actividades relacionadas, incluidas las instalaciones industriales activas en el perímetro del puerto, oficinas o almacenes.

3. El importe de la ayuda no deberá exceder de la diferencia entre los costes subvencionables y el beneficio de explotación de la inversión. El beneficio de explotación se deducirá de los costes subvencionables previos, sobre la base de previsiones realistas o de un mecanismo de reembolso.



4. La intensidad máxima de ayuda no deberá ser superior al [100] % de los costes subvencionables.
5. Toda inversión iniciada por el mismo beneficiario en un plazo de [tres] años a partir de la fecha de inicio de las obras en otra inversión que reciba ayuda en el mismo puerto interior se considerará que forma parte de un único proyecto de inversión.
6. Cualquier concesión u otro tipo de atribución a terceros para construir, mejorar, explotar o alquilar las infraestructuras y superestructuras portuarias se realizará de forma abierta, transparente y no discriminatoria, teniendo debidamente en cuenta las normas de contratación pública cuando proceda. La duración de toda concesión u otro tipo de atribución a un tercero para el alquiler o la explotación de la infraestructura no podrá ser superior a [30] años.
7. Las infraestructuras se pondrán a disposición de los usuarios interesados de una forma abierta, transparente y no discriminatoria. El precio que se cobre por el uso de las infraestructuras deberá corresponder al precio de mercado.».

(18) En el artículo 58, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. El presente Reglamento será aplicable a las ayudas individuales concedidas antes de la entrada en vigor de las respectivas disposiciones del presente Reglamento, si la ayuda cumple todas las condiciones en él establecidas, a excepción del artículo 9.».

### *Artículo 2*

Los anexos del Reglamento (UE) n.º 651/2014 quedan modificados como sigue:

(1) El anexo II se sustituye por [...]:

[En el anexo II (ficha de información enviada por el Estado miembro), se crearán nuevas entradas en la parte II para las nuevas categorías de ayuda (ayuda a la inversión en aeropuertos, puertos marítimos y puertos interiores) y la entrada sobre ayudas a las PYME (artículos 17 a 20) se dividirá en diferentes entradas (por artículo).]

(2) En el anexo III, la nota a pie de página 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Reglamento (CE) n.º 1893/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, por el que se establece la nomenclatura estadística de actividades económicas NACE Revisión 2 y por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 3037/90 del Consejo y determinados Reglamentos de la CE sobre aspectos estadísticos específicos (DO L 393 de 30.12.2006, p. 1).».

### *Artículo 3*

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro. Hecho en Bruselas, el

*Por la Comisión*  
*El Presidente*