



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia **XXX** r.
[...](2016) **XXX** draft

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) .../...

z dnia **XXX r.**

**zmieniające rozporządzenie (UE) nr 651/2014 uznające niektóre rodzaje pomocy za
zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu i
rozporządzenie (UE) nr 702/2014 uznające niektóre kategorie pomocy w sektorach
rolnym i leśnym oraz na obszarach wiejskich za zgodne z rynkiem wewnętrznym w
zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej**

Projekt

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) .../...

z dnia **XXX** r.

zmieniające rozporządzenie (UE) nr 651/2014 uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu i rozporządzenie (UE) nr 702/2014 uznające niektóre kategorie pomocy w sektorach rolnym i leśnym oraz na obszarach wiejskich za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

Projekt

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (UE) 2015/1588 z dnia 13 lipca 2015 r. w sprawie stosowania art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do niektórych kategorii horyzontalnej pomocy państwa¹, w szczególności jego art. 1 ust. 1 lit. a) i b),

po konsultacji z Komitetem Doradczym ds. Pomocy Państwa,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W rozporządzeniu Komisji (UE) nr 651/2014² określono niektóre rodzaje pomocy, które zostały uznane za zgodne z rynkiem wewnętrznym i są zwolnione z wymogu zgłaszania do Komisji przed ich przyznaniem. Rozporządzeniem (UE) nr 651/2014 Komisja zapowiedziała, że po zdobyciu odpowiedniego doświadczenia, dokonany zostanie przegląd zakresu stosowania tego rozporządzenia w celu objęcia nim innych rodzajów pomocy, w szczególności pomocy przeznaczonej na infrastrukturę portów i portów lotniczych.
- (2) W świetle doświadczeń zdobytych przez Komisję i aby uprościć i wyjaśnić zasady pomocy państwa, ograniczyć obciążenia administracyjne i umożliwić Komisji skupienie się na przypadkach potencjalnie najbardziej zakłócających konkurencję, pomoc na infrastrukturę portów i portów lotniczych powinna zostać objęta zakresem rozporządzenia (UE) nr 651/2014.
- (3) Pomoc inwestycyjna dla regionalnych portów lotniczych o średnim rocznym wolumenie przepływu pasażerów nieprzekraczającym 3 mln osób może zwiększyć dostępność niektórych regionów oraz pobudzić rozwój lokalny, w zależności od specyfiki każdego portu lotniczego. Jest to zgodne z priorytetami strategii „Europa 2020” i przyczynia się do dalszego wzrostu gospodarczego i realizacji celów leżących we wspólnym interesie UE. Doświadczenia zdobyte dzięki stosowaniu Wytocznych dotyczących pomocy państwa na rzecz portów lotniczych i przedsiębiorstw

¹ Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 1.

² Rozporządzenie Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz.U. L 187 z 26.6.2014, s. 1).

lotniczych³ wskazują, że pomoc inwestycyjna dla regionalnych portów lotniczych nie powoduje nadmiernych zakłóceń handlu i konkurencji, o ile spełnione są pewne warunki. Powinna ona być zatem objęta wyłączeniem grupowym w rozporządzeniu (UE) nr 651/2014, pod warunkiem że spełnione są niektóre kryteria. Nie jest właściwe ustanawianie progów powodujących obowiązki zgłoszenia pomocy ze względu na kwotę pomocy, jako że skutki dla konkurencji wywołane środkiem pomocy zależą głównie od wielkości portu lotniczego, a nie od wielkości inwestycji.

- (4) Warunki wyłączenia pomocy z obowiązku zgłoszenia powinny mieć na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji — które naruszają równe warunki działania na rynku wewnętrznym — w szczególności przez zapewnienie proporcjonalności kwoty pomocy. Aby zachować proporcjonalność, pomoc powinna spełniać dwa warunki. Intensywność pomocy nie powinna przekraczać maksymalnego dopuszczalnego poziomu pomocy, który różni się w zależności od wielkości portu lotniczego. Ponadto kwota pomocy nie powinna wykroczyć poza wartość niedopasowania poziomu płynności inwestycji. W przypadku bardzo małych portów lotniczych o przepływie pasażerów nieprzekraczającym 150 000 pasażerów rocznie, należy wymagać, by pomoc spełniała tylko jeden z tych warunków. Warunki dotyczące zgodności z rynkiem wewnętrznym powinny zapewnić otwarty i niedyskryminujący dostęp do infrastruktury. Wyłączenie nie powinno się stosować do pomocy przyznanej portom lotniczym położonym w sąsiedztwie istniejącego portu lotniczego, na którym obsługiwane są regularne przewozy lotnicze, ponieważ pomoc dla takich portów lotniczych jest obciążona wyższym ryzykiem zakłócenia konkurencji i dlatego powinna być zgłaszana Komisji, z wyjątkiem pomocy przyznanej bardzo małym portom lotniczym (do 150 000 pasażerów rocznie), w przypadku których jest mało prawdopodobne, by skutkowało to znacznym zakłóceniem konkurencji.
- (5) Porty morskie mają strategiczne znaczenie dla osiągnięcia sprawnego funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz wzmocnienia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej, jak określono między innymi w strategii „Europa 2020” i białej księdze Komisji „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”⁴. Jak podkreślono w komunikacie „Porty: motor wzrostu”⁵, skuteczne działanie portów we wszystkich morskich regionach Unii wymaga wydajnych inwestycji publicznych i prywatnych. Inwestycje są konieczne w szczególności, aby dostosować infrastrukturę zapewniającą dostęp do portów oraz infrastrukturę portową do zwiększonej i bardziej złożonej floty, do wykorzystania infrastruktury paliw alternatywnych oraz do bardziej surowych wymogów dotyczących wpływu na środowisko. Brak wysokiej jakości infrastruktury portowej prowadzi do przeciążeń i dodatkowych kosztów dla wysyłających, przewoźników towarów i użytkowników.
- (6) Rozwój portów śródlądowych i ich włączenie do struktury transportu multimodalnego jest głównym celem unijnej polityki transportowej. Przepisy Unii wyraźnie dążą do wzmocnienia intermodalności transportu oraz do przejścia na bardziej przyjazne środowisku rodzaje transportu, takie jak transport kolejowy, transport morski oraz śródlądowy transport wodny.
- (7) Warunki wyłączenia pomocy dla portów z obowiązku zgłoszenia powinny mieć na celu ograniczenie zakłóceń konkurencji — które podważyłyby równe warunki

³ Dz.U. C 99 z 4.4.2014, s. 3.

⁴ COM(2011) 144.

⁵ COM(2013) 295.

działania na rynku wewnętrznym — w szczególności przez zapewnienie proporcjonalności kwoty pomocy. Aby zachować proporcjonalność, intensywność pomocy nie powinna przekraczać maksymalnego dopuszczalnego poziomu pomocy, który w przypadku portów morskich różni się w zależności od wielkości projektu inwestycyjnego. Kwota pomocy nie powinna przekraczać różnicy między kosztami kwalifikowalnymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji, z wyjątkiem bardzo niewielkich kwot pomocy, dla których właściwe jest uproszczone podejście w celu zmniejszenia obciążenia administracyjnego. Należy również zapewnić otwarty i niedyskryminacyjny dostęp do infrastruktury.

- (8) Inwestycje objęte planami prac dotyczących korytarzy sieci bazowej ustanowionych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013⁶ stanowią projekty będące przedmiotem wspólnego zainteresowania posiadające szczególne strategiczne znaczenie dla Unii. Porty morskie będące częścią tych sieci stanowią punkty wprowadzenia towarów transportowanych do Unii i wyprowadzenia ich z niej. Porty śródlądowe będące częścią tych sieci są kluczowymi elementami umożliwiającymi multimodalność sieci. Wobec inwestycji mających na celu poprawę efektywności tych portów powinny obowiązywać wyższe progi powodujące obowiązek zgłoszenia.
- (9) W świetle doświadczeń zdobytych w trakcie stosowania rozporządzenia (UE) nr 651/2014 i rozporządzenia (UE) nr 702/2014 należy również dostosować niektóre przepisy tych rozporządzeń.
- (10) W szczególności jeśli chodzi o programy regionalnej pomocy operacyjnej skierowane do regionów najbardziej oddalonych, stosowanie różnych przepisów w odniesieniu do pokrywania dodatkowych kosztów transportu i innych kosztów dodatkowych okazało się trudne w praktyce i nieodpowiednie do uwzględnienia utrudnień strukturalnych, o których mowa w art. 349 Traktatu, wynikających z oddalenia, charakteru wyspiarskiego, niewielkich rozmiarów, trudnej topografii i klimatu, ich zależności gospodarczej od niewielkiej liczby produktów, gdzie trwałość i łączne występowanie tych czynników poważnie szkodzą ich rozwojowi, należy więc zastąpić wspomniane wyżej przepisy metodą mającą zastosowanie do wszystkich rodzajów kosztów dodatkowych.
- (11) Jako że negatywne skutki pomocy dla konkurencji w przypadku kultury i zachowania dziedzictwa kulturowego są ograniczone, należy podwyższyć progi powodujące obowiązek zgłoszenia pomocy w tych obszarach.
- (12) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) nr 651/2014 oraz rozporządzenie (UE) 702/2014,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (UE) nr 651/2014 wprowadza się następujące zmiany:

- (1) w art. 1 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

⁶ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1).

– (i) lit. k) i l) otrzymują brzmienie:

„k) pomoc na infrastrukturę sportową i wielofunkcyjną infrastrukturę rekreacyjną;

l) pomoc na infrastrukturę lokalną;”

– (ii) dodaje się lit. m) i n) w brzmieniu:

„m) pomoc na regionalne porty lotnicze; oraz

n) pomoc na porty.”;

b) ust. 3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:

„Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do:

a) pomocy przyznawanej w sektorze rybołówstwa i akwakultury, objętej rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1379/2013*, z wyjątkiem pomocy szkoleniowej, pomocy na dostęp do finansowania dla MŚP, pomocy w obszarze działalności badawczo-rozwojowej, pomocy dla MŚP na wspieranie innowacyjności, pomocy przeznaczonej na pracowników znajdujących się w szczególnie niekorzystnej sytuacji i pracowników niepełnosprawnych oraz programów regionalnej pomocy operacyjnej w regionach najbardziej oddalonych i na obszarach słabo zaludnionych;

b) pomocy przyznawanej w sektorze produkcji podstawowej produktów rolnych, z wyjątkiem regionalnej pomocy operacyjnej, pomocy na usługi doradcze na rzecz MŚP, pomocy na finansowanie ryzyka, pomocy na działalność badawczo-rozwojową, pomocy dla MŚP na wspieranie innowacyjności, pomocy na ochronę środowiska, pomocy szkoleniowej oraz pomocy przeznaczonej na pracowników znajdujących się w szczególnie niekorzystnej sytuacji i pracowników niepełnosprawnych;

c) pomocy, innej niż regionalna pomoc operacyjna, przyznawanej w sektorze przetwarzania i wprowadzania do obrotu produktów rolnych w następujących przypadkach:

(i) kiedy wysokość pomocy ustalana jest na podstawie ceny lub ilości takich produktów nabytych od producentów surowców lub wprowadzonych na rynek przez przedsiębiorstwa objęte pomocą; lub

(ii) kiedy przyznanie pomocy zależy od faktu przekazania jej w części lub w całości producentom surowców;

d) pomocy państwa ułatwiającej zamykanie niekonkurencyjnych kopalń węgla, objętej decyzją Rady nr 2010/787 **;

e) kategorii pomocy regionalnej wyłączonych w art. 13.

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1379/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie wspólnej organizacji rynków produktów rybołówstwa i akwakultury, zmieniające rozporządzenia Rady (WE) nr 1184/2006 i (WE) nr 1224/2009 oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 104/2000 (Dz.U. L 354 z 28.12.2013, s. 1).

** Decyzja Rady z dnia 10 grudnia 2010 r. w sprawie pomocy państwa ułatwiającej zamykanie niekonkurencyjnych kopalń węgla (Dz.U. L 336 z 21.12.2010, s. 24)

c) w ust. 4 wprowadza się następujące zmiany:

– (i) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) programów pomocy, które nie wykluczają wyraźnie możliwości wypłacenia pomocy indywidualnej na rzecz przedsiębiorstwa, na którym ciąży obowiązek zwrotu pomocy wynikający z wcześniejszej decyzji Komisji uznającej pomoc przyznaną przez to samo

państwo członkowskie za niezgodną z prawem i z rynkiem wewnętrznym, z wyjątkiem programów pomocy mających na celu naprawienie szkód spowodowanych niektórymi klęskami żywiołowymi;”

– (ii) lit. c) otrzymuje brzmienie:

„c) pomocy dla przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji, z wyjątkiem programów pomocy mających na celu naprawienie szkód spowodowanych niektórymi klęskami żywiołowymi oraz programów regionalnej pomocy operacyjnej, o ile te programy nie traktują przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji w sposób uprzywilejowany w porównaniu do innych przedsiębiorstw.”;

(2) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 39 otrzymuje brzmienie:

„39) „zysk operacyjny” oznacza różnicę między zdyskontowanymi dochodami a zdyskontowanymi kosztami operacyjnymi w ekonomicznym cyklu życia inwestycji, gdy różnica ta jest wartością dodatnią. Koszty operacyjne obejmują koszty, takie jak koszty personelu, materiałów, zakontraktowanych usług, komunikacji, energii, konserwacji, czynszu, administracji, lecz nie uwzględniają, do celów niniejszego rozporządzenia, kosztów amortyzacji i kosztów finansowania, jeśli zostały one objęte zakresem pomocy inwestycyjnej. Dyskontowanie dochodów i kosztów operacyjnych przy zastosowaniu odpowiedniej stopy dyskontowej pozwala na osiągnięcie rozsądnego zysku.”;

b) pkt 42 otrzymuje brzmienie:

„42) „regionalna pomoc operacyjna” oznacza pomoc na ograniczenie bieżących wydatków przedsiębiorstwa. Obejmuje to takie kategorie kosztów, jak koszty personelu, materiałów, zamówionych usług, komunikacji, energii, konserwacji, czynszu, administracji itp., ale z wyłączeniem kosztów amortyzacji i kosztów finansowania, jeśli były one uwzględnione w ramach kosztów kwalifikowanych przy przyznawaniu pomocy inwestycyjnej;”;

c) pkt 48 otrzymuje brzmienie:

„48) „obszary słabo zaludnione” oznaczają regiony NUTS 2 zamieszkane przez mniej niż 8 osób na km² lub regiony NUTS 3 zamieszkane przez mniej niż 12,5 osoby na km²;”;

d) dodaje się pkt 48a) w brzmieniu:

„48a) „obszary bardzo słabo zaludnione” oznaczają regiony NUTS 2 zamieszkane przez mniej niż 8 osób na km²;”;

e) pkt 55 otrzymuje brzmienie:

„55) „obszary kwalifikujące się do pomocy operacyjnej” oznaczają region najbardziej oddalony, o którym mowa w art. 349 Traktatu, lub obszar słabo zaludniony lub obszar bardzo słabo zaludniony.”;

f) dodaje się pkt 61a) w brzmieniu:

„61a) „zamknięcie takiej samej lub podobnej działalności” oznacza pełne zamknięcie, lecz również częściowe zamknięcie, które prowadzi do znacznej utraty miejsc pracy. Do celów niniejszego przepisu znaczną utratę miejsc pracy definiuje się jako utratę co najmniej [100] miejsc pracy w tej działalności w jednym zakładzie lub jako redukcję zatrudnienia w tej działalności dotyczącą co najmniej 50 % siły roboczej w jednym zakładzie;”;

g) po pkt 143 dodaje się punkty w brzmieniu:

„Definicje dotyczące pomocy na regionalne porty lotnicze

144) „infrastruktura portu lotniczego” oznacza infrastrukturę i wyposażenie służące do świadczenia usług portu lotniczego przez port lotniczy na rzecz przedsiębiorstw lotniczych i różnych usługodawców, wliczając w to drogi startowe, terminale, płyty postojowe, drogi kołowania, scentralizowaną infrastrukturę obsługi naziemnej i wszystkie pozostałe obiekty i urządzenia, które bezpośrednio służą do świadczenia usług portu lotniczego, z wyłączeniem infrastruktury i wyposażenia, które w pierwszej kolejności są konieczne do prowadzenia działalności pozalotniczej;

145) „przedsiębiorstwo lotnicze” oznacza każde przedsiębiorstwo lotnicze posiadające ważną koncesję wydaną przez państwo członkowskie lub członka wspólnego europejskiego obszaru lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008*;

146) „port lotniczy” oznacza podmiot lub grupę podmiotów prowadzących działalność gospodarczą polegającą na świadczeniu usług portu lotniczego na rzecz przedsiębiorstw lotniczych;

147) „usługi portu lotniczego” oznaczają usługi świadczone na rzecz przedsiębiorstw lotniczych przez port lotniczy lub jego dowolną jednostkę zależną w celu zapewnienia obsługi statku powietrznego od lądowania do startu oraz obsługi pasażerów i ładunków w celu umożliwienia przedsiębiorstwom lotniczym świadczenia usług transportu lotniczego, w tym świadczenie usług obsługi naziemnej oraz zapewnienie scentralizowanej infrastruktury obsługi naziemnej;

148) „średni roczny przepływ pasażerów” oznacza wartość liczbową określaną na podstawie przepływu pasażerów przylatujących i wylatujących w okresie dwóch lat budżetowych poprzedzających rok, w którym pomoc została przyznana;

149) „scentralizowana infrastruktura obsługi naziemnej” oznacza infrastrukturę, która jest zazwyczaj obsługiwana przez operatora portu lotniczego i udostępniana różnym dostawcom usług obsługi naziemnej działającym w porcie lotniczym za wynagrodzeniem, z wyłączeniem wyposażenia należącego do dostawców usług obsługi naziemnej lub przez nich obsługiwanego;

150) „pociąg dużych prędkości” oznacza pociąg, który może osiągnąć prędkość ponad 200 km/h;

151) „obsługa naziemna” oznacza usługi świadczone na rzecz użytkowników portu lotniczego w portach lotniczych określonych w załączniku do dyrektywy Rady 96/67/WE**;

152) „działalność pozalotnicza” oznacza usługi komercyjne świadczone na rzecz przedsiębiorstw lotniczych lub innych użytkowników portu lotniczego, w tym usługi pomocnicze dla pasażerów, spedytorów lub innych usługodawców, wynajem biur i sklepów, parkingi samochodowe i hotele;

153) „regionalny port lotniczy” oznacza port lotniczy, w którym średni roczny przepływ pasażerów nie przekracza 3 mln osób;

Definicje dotyczące pomocy dla portów

154) „port” oznacza obszar lądu i wody, na którym znajduje się taka infrastruktura i urządzenia, które pozwalają na przyjmowanie statków, ich załadunku i rozładunku, składowania towarów, odbioru i dostawy tych towarów oraz zaokrętowania i wyokrętowania pasażerów, załogi i innych osób oraz wszelka inna infrastruktura niezbędna dla przedsiębiorstw transportowych na terenie portu;

155) „port morski” oznacza zasadniczo port przyjmujący statki przybywające morzem;

156) „port śródlądowy” oznacza port inny niż port morski, przyjmujący statki żeglugi śródlądowej;

157) „infrastruktura portowa” oznacza infrastrukturę oraz urządzenia służące do świadczenia usług portowych związanych z transportem, w tym keje wykorzystywane do cumowania statków, ściany nadbrzeża, mola, dryfujące pontonowe rampy na obszarach pływowch, baseny wewnętrzne, zasypki oraz osuszony grunt, infrastrukturę paliw alternatywnych, infrastrukturę do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku, jak również urządzenia transportowe na terenie portu;

158) „suprastruktura portowa” oznacza zagospodarowanie powierzchni, budynki, jak również sprzęt ruchomy, w tym dźwigi, oraz sprzęt stały na terenie portu, który jest bezpośrednio związany z funkcją transportową portu;

159) „infrastruktura zapewniająca dostęp” oznacza wszelkiego rodzaju infrastrukturę niezbędną do zapewnienia dostępu i wejścia do portu morskiego lub śródlądowego od strony lądu, morza lub rzeki dla użytkowników, w szczególności drogi dostępowe, tory kolejowe umożliwiające dostęp oraz kanały dostępu i śluzy;

160) „pogłębianie” oznacza usuwanie piasku, osadów lub innych substancji z dna wodnej drogi dostępowej do portu lub na terenie portu w celu umożliwienia statkom uzyskania dostępu do portu;

161) „utrzymeniowe prace pogłębiarskie” oznaczają rutynowe pogłębianie prowadzone w celu utrzymania dostępności dróg dostępowych i obszaru portu;

162) „infrastruktura paliw alternatywnych” oznacza infrastrukturę portową umożliwiającą przyjmowanie przez port statków wykorzystujących paliwa takie jak energia elektryczna, paliwa wodorowe, biopaliwa (ciekłe), paliwa syntetyczne, metan, w tym gaz ziemny (CNG i LNG) i biometan oraz gaz płynny (LPG), które służą, przynajmniej częściowo, jako substytut dla pochodzących z surowej ropy naftowej źródeł dostaw energii dla transportu, przyczyniają się do dekarbonizacji transportu i poprawiają ekologiczność sektora transportu;

163) „statek” oznacza morską konstrukcję pływającą, z własnym napędem lub bez, z co najmniej jednym kadłubem o wyporności powierzchniowej;

164) „statek morski” oznacza statek inny niż te, które pływają wyłącznie na wodach śródlądowych lub na wodach osłoniętych bądź wodach ściśle do nich przylegających;

165) „statek żeglugi śródlądowej” oznacza statek przeznaczony wyłącznie lub głównie do żeglugi na śródlądowych drogach wodnych;

166) „infrastruktura do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku” oznacza odbieranie do dowolnego urządzenia, czy to trwałego, pływającego czy ruchomego, zdolnego do odbioru odpadów wytwarzanych na statkach oraz pozostałości ładunku, zgodnie z definicją zawartą w dyrektywie 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady***.

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3).

** Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty (Dz.U. L 272 z 25.10.1996, s. 36).

*** Dyrektywa 2000/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 27 listopada 2000 r. w sprawie portowych urządzeń do odbioru odpadów wytwarzanych przez statki i pozostałości ładunku (Dz.U. L 332 z 28.12.2000, s. 81).

(3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 wprowadza się następujące zmiany:

(i) lit. z) otrzymuje brzmienie:

„z) pomoc inwestycyjna na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego: 150 mln EUR na projekt; pomoc operacyjna na kulturę i zachowanie dziedzictwa kulturowego: 75 mln EUR dla jednego przedsiębiorstwa rocznie;”

(ii) dodaje się lit. dd), ee) i ff) w brzmieniu:

„dd) pomoc inwestycyjna na regionalne porty lotnicze: poziomy intensywności pomocy określone w art. 56a ust. 11 i 12;

ee) pomoc inwestycyjna na porty morskie: 100 mln EUR na jednostkowy projekt inwestycyjny (lub 120 mln EUR na jednostkowy projekt inwestycyjny w porcie morskim uwzględnionym w planie prac dotyczącym korytarza sieci bazowej, o którym mowa w art. 47 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013*);

ff) pomoc inwestycyjna na porty śródlądowe: 20 mln EUR na jednostkowy projekt inwestycyjny.”;

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE (Dz.U. L 348 z 20.12.2013, s. 1). „

(4) w art. 5 ust. 2 dodaje się lit. k) w brzmieniu:

„k) pomoc w formie sprzedaży lub dzierżawy lub najmu rzeczowych aktywów trwałych poniżej stawek rynkowych, jeśli ich wartość została ustalona przez niezależnego eksperta w drodze wyceny przeprowadzonej przed transakcją lub przez odniesienie do dostępnej publicznie, regularnie aktualizowanej i ogólnie przyjętej wartości referencyjnej.”;

(5) w art. 6 ust. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) regionalna pomoc operacyjna i regionalna pomoc na rozwój obszarów miejskich, tam gdzie spełnione są odpowiednie warunki ustanowione w art. 15 i 16;”

b) lit. d) otrzymuje brzmienie:

„d) pomoc na pokrycie dodatkowych kosztów zatrudnienia pracowników niepełnosprawnych oraz pomoc na pokrycie kosztów wsparcia udzielanego pracownikom znajdującym się w szczególnie niekorzystnej sytuacji, tam gdzie spełnione są odpowiednie warunki określone w art. 34 i 35;”;

(6) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Wysokość kosztów kwalifikowalnych można obliczyć zgodnie z opcjami kosztów uproszczonych określonymi w art. 67 i 68 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013* pod warunkiem, że działanie jest co najmniej częściowo finansowane z funduszu unijnego, który pozwala na wykorzystanie takich opcji kosztów uproszczonych oraz że dany rodzaj kosztów jest kwalifikowalny na podstawie odpowiedniego przepisu dotyczącego wyłączenia.”;

b) w ust. 3 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Pomoc wypłacana w przyszłości, w tym pomoc wypłacana w kilku ratach, jest

dyskontowana do wartości w momencie jej przyznania.”;

c) skreśla się ust. 4;

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006, (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 320).

(7) art. 12 i 13 otrzymują brzmienie:

„Artykuł 12

Monitorowanie

1. Aby umożliwić Komisji monitorowanie pomocy wyłączonej z obowiązku zgłoszenia na mocy niniejszego rozporządzenia, państwa członkowskie lub ewentualnie — w przypadku pomocy przyznawanej na projekty w ramach Europejskiej współpracy terytorialnej — państwo członkowskie, w którym instytucja zarządzająca ma siedzibę, prowadzi szczegółową dokumentację obejmującą informacje i dokumenty uzupełniające niezbędne do ustalenia, że wszystkie warunki określone w niniejszym rozporządzeniu zostały spełnione. Dokumentacja ta jest przechowywana przez okres 10 lat od dnia przyznania pomocy *ad hoc* lub dnia przyznania ostatniej pomocy w ramach programu.

2. W przypadku programów, w ramach których pomoc podatkowa jest przyznawana automatycznie na podstawie deklaracji podatkowych beneficjentów, oraz jeżeli nie przeprowadza się kontroli *ex ante* w celu ustalenia, czy wszystkie warunki dotyczące zgodności zostały spełnione w przypadku każdego beneficjenta, państwa członkowskie regularnie sprawdzają raz w roku obrotowym, przynajmniej na zasadzie *ex post* na podstawie próby, czy wszystkie warunki dotyczące zgodności zostały spełnione, oraz wyciągają konieczne wnioski. Państwa członkowskie przechowują szczegółową dokumentację kontroli przez okres co najmniej 10 lat od dnia przeprowadzenia kontroli.

3. W terminie 20 dni roboczych lub w dłuższym terminie oznaczonym w wezwaniu zainteresowane państwo członkowskie przekazuje Komisji wszelkie informacje i dokumenty uzupełniające, które Komisja uzna za niezbędne do monitorowania stosowania niniejszego rozporządzenia, w tym informacje wymienione w ust. 1 i 2.

Artykuł 13

Zakres pomocy regionalnej

Niniejsza sekcja nie ma zastosowania do:

a) pomocy wspierającej działalność w sektorze hutnictwa żelaza i stali, sektorze węglowym, sektorze budownictwa okrętowego oraz sektorze włókien syntetycznych;

b) pomocy przeznaczonej dla sektora transportu i na związaną z nim infrastrukturę oraz dla sektora wytwarzania i dystrybucji energii oraz na związaną z nim infrastrukturę, z wyjątkiem programów regionalnej pomocy operacyjnej;

c) pomocy regionalnej w formie programów, które są ukierunkowane na ograniczoną liczbę konkretnych sektorów działalności gospodarczej; programów dotyczących działalności związanej z turystyką, infrastruktury szerokopasmowej lub przetwarzania i wprowadzania do

obrotu produktów rolnych nie uznaje się za skierowane do konkretnych sektorów działalności gospodarczej;

d) indywidualnej regionalnej pomocy inwestycyjnej na rzecz beneficjenta, który w momencie składania wniosku o pomoc:

(i) zamknął taką samą lub podobną działalność w zakładzie na terytorium innej umawiającej się strony porozumienia EOG w ciągu dwóch poprzednich lat, lub
(ii) ma [konkretne plany] zamknięcia takiej działalności w okresie rozpoczynającym się w dniu złożenia wniosku o pomoc i wynoszącym do dwóch lat od zakończenia inwestycji początkowej.

e) regionalnej pomocy operacyjnej przyznawanej przedsiębiorstwom, których główna działalność wchodzi w zakres sekcji K „Działalność finansowa i ubezpieczeniowa” NACE Rev. 2, lub przedsiębiorstwom, które prowadzą działalność w ramach grupy przedsiębiorstw i których główna działalność wchodzi w zakres klas 70.10 „Działalność firm centralnych (head office)” lub 70.22 „Doradztwo w zakresie prowadzenia działalności gospodarczej i zarządzania, pozostałe” NACE Rev. 2.”;

(8) w art. 14 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 6 akapit drugi zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W przypadku przejęcia aktywów zakładu w rozumieniu art. 2 pkt 49 lub 51 uwzględniane są wyłącznie koszty zakupu aktywów od osób trzecich niemających powiązań z nabywcą.”;

b) w ust. 7 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W przypadku pomocy przyznanej dużym przedsiębiorstwom na zasadniczą zmianę procesu produkcji koszty kwalifikowalne muszą przekraczać koszty amortyzacji aktywów związanych z działalnością podlegającą modernizacji w ciągu trzech poprzednich lat obrotowych.”;

(9) art. 15 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 15

Regionalna pomoc operacyjna

1. Programy regionalnej pomocy operacyjnej w regionach najbardziej oddalonych lub na obszarach słabo zaludnionych są zgodne z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 Traktatu i wyłączone z wymogu zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, pod warunkiem że spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I.

2. Na obszarach słabo zaludnionych programy regionalnej pomocy operacyjnej pokrywają dodatkowe koszty transportu towarów, które zostały wyprodukowane na obszarach kwalifikujących się do otrzymania pomocy operacyjnej, a także dodatkowe koszty transportu towarów, które są dalej przetwarzane na tych obszarach, na następujących warunkach:

a) pomoc z góry obiektywnie obliczono na podstawie ustalonej kwoty lub wskaźnika na tonokilometr lub innej odpowiedniej jednostki;

b) dodatkowe koszty transportu oblicza się na podstawie przejazdu towarów w obrębie granic danego państwa członkowskiego za pomocą środka transportu, którego koszt jest dla beneficjenta najniższy.

Intensywność pomocy nie przekracza 100 % dodatkowych kosztów transportu określonych w niniejszym ustępie.

3. Na obszarach bardzo słabo zaludnionych programy regionalnej pomocy operacyjnej zapobiegają wyludnianiu lub ograniczają je na następujących warunkach:

a) beneficjenci prowadzą działalność gospodarczą w danym obszarze;

b) roczna kwota pomocy przypadająca na beneficjenta w ramach wszystkich programów pomocy operacyjnej nie przekracza 20 % rocznych kosztów pracy poniesionych przez beneficjenta w danym obszarze.

4. W regionach najbardziej oddalonych programy pomocy operacyjnej pokrywają dodatkowe koszty operacyjne poniesione w regionach najbardziej oddalonych i będące bezpośrednim skutkiem trwałych utrudnień, o których mowa w art. 349 Traktatu, jeśli beneficjenci prowadzą działalność gospodarczą w najbardziej oddalonych regionach, pod warunkiem że roczna kwota pomocy na jednego beneficjenta w ramach wszystkich programów pomocy operacyjnej realizowanych na podstawie niniejszego rozporządzenia nie przekracza jednego z poniższych odsetków:

a) [25 %] wartości dodanej brutto wytworzonej w ciągu roku przez beneficjenta w danym regionie najbardziej oddalonym,

b) [30 %] rocznych kosztów pracy poniesionych przez beneficjenta w danym regionie najbardziej oddalonym;

c) [20 %] rocznych obrotów beneficjenta uzyskanych w danym regionie najbardziej oddalonym.

Powyższe odsetki mogą być zwiększone o [10 punktów procentowych] w przypadku przedsiębiorstw osiągających roczne obroty nieprzekraczające [300 000 EUR].”;

(10) w art. 21 ust. 16 zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Środek finansowania ryzyka, w ramach którego przedsiębiorstwom kwalifikowalnym udzielane są gwarancje lub pożyczki lub zapewniane są inwestycje quasi-kapitałowe o takiej strukturze jak dług, musi spełniać następujące warunki.”;

(11) art. 22 ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„Za przedsiębiorstwa kwalifikowalne uznaje się małe przedsiębiorstwa nienotowane na giełdzie w okresie do pięciu lat po ich rejestracji, pod warunkiem, że przedsiębiorstwo spełnia następujące warunki:

a) nie przejęło po prostu działalności innego przedsiębiorstwa;

b) nie dokonało jeszcze podziału zysku;

c) nie zostało utworzone w drodze połączenia.

W przypadku przedsiębiorstw kwalifikowalnych, które nie podlegają rejestracji, można uznać, że pięcioletni okres kwalifikowalności zaczyna się od momentu, kiedy przedsiębiorstwo albo rozpoczyna swoją działalność gospodarczą, albo podlega opodatkowaniu z tytułu swojej działalności gospodarczej.

W drodze odstępstwa od akapitu pierwszego lit. c), przedsiębiorstwa utworzone w wyniku połączenia między przedsiębiorstwami kwalifikującymi się do pomocy na mocy niniejszego artykułu uznaje się również za kwalifikujące się przedsiębiorstwa w okresie do pięciu lat od daty rejestracji najstarszego przedsiębiorstwa uczestniczącego w łączeniu.”;

(12) art. 31 ust. 3 lit. b) otrzymuje brzmienie:

„b) koszty operacyjne wykładowców i uczestników szkolenia bezpośrednio związane z projektem szkoleniowym, takie jak koszty podróży, koszty zakwaterowania, materiały bezpośrednio związane z projektem, amortyzacja narzędzi i wyposażenia w zakresie, w jakim są wykorzystywane wyłącznie na potrzeby projektu szkoleniowego.”;

(13) w art. 52 dodaje się pkt 2a w brzmieniu:

„2a. Alternatywnie do określenia kosztów kwalifikowalnych zgodnie z ust. 2 maksymalną kwotę pomocy na projekt można ustalić na podstawie konkurencyjnej procedury wyboru, zgodnie z wymogami ust. 4.”;

(14) w art. 53 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) muzea, archiwa, biblioteki, ośrodki lub przestrzenie kulturalne i artystyczne, teatry, kina, opery, sale koncertowe, inne organizacje wystawiające widowiska sceniczne, instytucje odpowiedzialne za dziedzictwo filmowe oraz inne podobne infrastruktury, organizacje i instytucje kulturalne i artystyczne;”;

b) w ust. 6 skreśla się zdanie trzecie;

c) ust. 8 otrzymuje brzmienie:

„8. W przypadku pomocy nieprzekraczającej 2 mln EUR, maksymalną kwotę pomocy można ustalić, alternatywnie wobec metody, o której mowa w ust. 6 i 7, na poziomie 80 % kosztów kwalifikowalnych.”;

d) w ust. 9 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W przypadku działalności zgodnie z definicją w ust. 2 lit. f), maksymalna kwota pomocy nie przekracza ani różnicy między kosztami kwalifikowalnymi a zdyskontowanymi przychodami projektu ani 70 % kosztów kwalifikowalnych.”;

(15) w art. 54 ust. 4 akapit drugi otrzymuje brzmienie:

„W obu przypadkach maksymalne wydatki objęte obowiązkiem terytorialnego wykorzystania środków w żadnym wypadku nie przekraczają 80 % łącznego budżetu produkcji.

W przypadku projektów kwalifikujących się do pomocy państwa członkowskie mogą także wymagać minimalnego poziomu działalności produkcyjnej na danym terytorium, ale poziom ten nie może przekraczać 50 % łącznego budżetu produkcji.”;

(16) po art. 56 dodaje się następujące sekcje:

„SEKCJA 14

Pomoc na regionalne porty lotnicze

Artykuł 56a

Pomoc inwestycyjna na regionalne porty lotnicze

1. Pomoc na inwestycje w port lotniczy jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 Traktatu i wyłączona z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I.

2. Dana inwestycja nie wykracza poza to, co jest niezbędne dla średnioterminowego spodziewanego natężenia ruchu na podstawie rozsądnych prognoz dotyczących ruchu.

3. Port lotniczy jest otwarty dla wszystkich potencjalnych użytkowników. W przypadku fizycznego ograniczenia przepustowości przydział odbędzie się na podstawie istotnych, obiektywnych, przejrzystych i niedyskryminujących kryteriów.

4. Pomoc nie przysługuje portom lotniczym usytuowanym w odległości 100 km lub odległości wymagającej 60-minutowej podróży samochodem, autobusem, pociągiem lub pociągiem dużych prędkości od istniejącego portu lotniczego obsługującego regularne przewozy lotnicze w rozumieniu art. 2 pkt 16 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.

5. Pomoc nie przysługuje portom lotniczym o średnim rocznym przepływie pasażerów przekraczającym trzy miliony osób w ciągu przez dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym rzeczywiście przyznaje się pomoc. Nie należy oczekiwać, że pomoc doprowadzi do zwiększenia średniego rocznego przepływu powyżej trzech milionów pasażerów w porcie lotniczym w ciągu dwóch lat obrotowych następujących po przyznaniu pomocy.

6. Pomoc nie zostaje przyznana portom lotniczym o średnim rocznym przepływie towarów przekraczającym 200 000 ton w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym rzeczywiście przyznaje się pomoc. Artykuł nie ma również zastosowania, jeśli oczekuje się, że pomoc doprowadzi do zwiększenia średniego rocznego przepływu towarów powyżej 200 000 ton w porcie lotniczym w ciągu dwóch lat obrotowych następujących po przyznaniu pomocy.

7. Pomoc nie przysługuje na przeniesienie istniejących portów lotniczych ani na stworzenie nowego pasażerskiego portu lotniczego, w tym przekształcenie istniejącego lądowiska w pasażerski port lotniczy.

9. Kwota pomocy nie przekracza różnicy między kosztami kwalifikowalnymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji. Zysk operacyjny odlicza się od kosztów kwalifikowalnych *ex ante*, na podstawie rozsądnych prognoz, albo przy użyciu mechanizmu wycofania.

10. Za koszty kwalifikowalne uznaje się koszty związane z inwestycjami w infrastrukturę portu lotniczego, w tym koszty planowania.

11. Kwota pomocy nie przekracza:

- (a) 50 % kosztów kwalifikowalnych w przypadku portów lotniczych o średnim rocznym przepływie pasażerów wynoszącym od jednego do trzech milionów osób w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym faktycznie przyznano pomoc;
- (b) 75 % kosztów kwalifikowalnych w przypadku portów lotniczych o średnim rocznym przepływie pasażerów wynoszącym do jednego miliona osób w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym faktycznie przyznano pomoc.

12. W przypadku portów lotniczych usytuowanych w oddalonych regionach maksymalne poziomy intensywności pomocy mogą być zwiększone o 20 punktów procentowych.

13. Ustępy 2 i 4 nie mają zastosowania do portów lotniczych o średnim rocznym przepływie pasażerów wynoszącym do 150 000 osób w ciągu dwóch lat obrotowych poprzedzających rok, w którym rzeczywiście przyznaje się pomoc, jeżeli nie oczekuje się, iż pomoc doprowadzi do zwiększenia średniego rocznego przepływu pasażerów w tym porcie lotniczym powyżej 150 000 osób. Pomoc przyznana takim portom lotniczym jest zgodna z ust. 9 lub z ust. 11 i 12.

SEKCJA 15

Pomoc na porty

Artykuł 56b

Pomoc inwestycyjna na porty morskie

1. Pomoc na inwestycje w porty morskie jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 Traktatu i wyłączona z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I.

2. Kosztami kwalifikowalnymi są koszty — w tym koszty planowania — inwestycji mających na celu:

- a) budowę, wymianę lub modernizację infrastruktury portu morskiego; oraz
- b) budowę, wymianę lub modernizację infrastruktury zapewniającej dostęp na obszarze portu. Dotyczy to pogłębiania na terenie portu, z wyjątkiem utrzymaniowych prac pogłębiarskich.

3. Koszty inwestycji dotyczące działań niezwiązanych z transportem, w tym koszty zakładu produkcji przemysłowej działającego w granicach portu, biur lub sklepów, a także przeznaczone na suprastrukturę, nie są kosztami kwalifikowalnymi.

4. Intensywność pomocy nie przekracza różnicy między kosztami kwalifikowalnymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji. Zysk operacyjny odlicza się od kosztów kwalifikowalnych *ex ante*, na podstawie rozsądnych prognoz, albo przy użyciu mechanizmu wycofania.

5. Maksymalny poziom kwoty pomocy dla inwestycji określonych w ust. 2 lit. a) nie przekracza:

a) 100 % kosztów kwalifikowalnych, jeśli koszty kwalifikowalne wynoszą nie więcej niż 20 mln EUR;

b) 80 % kosztów kwalifikowalnych, jeśli koszty kwalifikowalne wynoszą powyżej 20 mln EUR i nie więcej niż 50 mln EUR;

c) 50 % kosztów kwalifikowalnych, jeśli koszty kwalifikowalne wynoszą powyżej 50 mln EUR i nie więcej niż 100 mln EUR;

d) 50 % kosztów kwalifikowalnych, jeśli koszty kwalifikowalne wynoszą nie więcej niż 120 mln EUR w przypadku portów morskich uwzględnionych w planie prac dotyczących korytarza sieci bazowej, o którym mowa w art. 47 rozporządzenia (UE) nr 1315/2013.

Maksymalny poziom intensywności pomocy dla inwestycji określonych w ust. 2 lit. b) nie przekracza 100 % kosztów kwalifikowalnych;

6. Poziomy intensywności pomocy określone w ust. 5 akapit pierwszy lit. b), c) i d) można zwiększyć o 10 punktów procentowych w przypadku inwestycji prowadzonych na obszarach objętych pomocą, które spełniają warunki określone w art. 107 ust. 3 lit. a) Traktatu, oraz o 5 punktów procentowych w przypadku inwestycji prowadzonych na obszarach objętych pomocą, które spełniają warunki określone w art. 107 ust. 3 lit. c) Traktatu.

7. Każdą inwestycję objętą pomocą rozpoczętą przez tego samego beneficjenta w okresie trzech lat od daty rozpoczęcia prac nad inną inwestycją objętą pomocą w tym samym porcie morskim uznaje się za część jednostkowego projektu inwestycyjnego.

8. Wszelkie koncesje lub inne formy powierzenia osobie trzeciej budowy, modernizacji, obsługi lub najmu infrastruktury portowej, na którą udzielono pomocy, są udzielane na zasadach konkurencji, przejrzystości, niedyskryminacji i bezwarunkowo. Okres obowiązywania wszelkich koncesji lub innych form powierzenia najmu lub obsługi infrastruktury portowej, na którą udzielono pomocy, osobie trzeciej nie przekracza okresu, w którym ta osoba trzecia może w uzasadniony sposób oczekiwać odzyskania nakładów inwestycyjnych na przeprowadzenie robót budowlanych lub świadczenie usług wraz ze zwrotem z zainwestowanego kapitału, z uwzględnieniem inwestycji wymaganych do realizacji konkretnych celów umownych.

9. Infrastruktura portowa, na którą udzielono pomocy, jest udostępniana zainteresowanym użytkownikom na równych i niedyskryminacyjnych zasadach na zasadach rynkowych.

10. W przypadku pomocy nieprzekraczającej 5 mln EUR, maksymalną kwotę pomocy można ustalić na poziomie 80 % kosztów kwalifikowalnych, alternatywnie wobec metody, o której mowa w ust. 4, 5 i 6.

Artykuł 56c

Pomoc inwestycyjna na porty śródlądowe

1. Pomoc na inwestycje w porty śródlądowe jest zgodna z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 Traktatu i wyłączona z obowiązku zgłoszenia, o którym mowa w art. 108 ust. 3 Traktatu, jeżeli spełnione są warunki ustanowione w niniejszym artykule i w rozdziale I.

2. Kosztami kwalifikowalnymi są koszty — w tym koszty planowania — inwestycji mających na celu:

- a) budowę, wymianę lub modernizację infrastruktury portu śródlądowego; oraz
- b) budowę, wymianę lub modernizację infrastruktury zapewniającej dostęp na obszarze portu. Dotyczy to pogłębiania na terenie portu, z wyjątkiem utrzymaniowych prac pogłębiarskich.

3. Koszty inwestycji dotyczące działań niezwiązanych z transportem, w tym koszty zakładu produkcji przemysłowej działającego w granicach portu, biur lub sklepów, a także przeznaczone na suprastrukturę, nie są kwalifikowalne.

4. Kwota pomocy nie przekracza różnicy między kosztami kwalifikowalnymi a zyskiem operacyjnym z inwestycji. Zysk operacyjny odlicza się od kosztów kwalifikowalnych *ex ante*, na podstawie rozsądnych prognoz, albo przy użyciu mechanizmu wycofania.

5. Maksymalna intensywność pomocy nie przekracza 100 % kosztów kwalifikowalnych.

6. Każdą inwestycję objętą pomocą rozpoczętą przez tego samego beneficjenta w okresie trzech lat od daty rozpoczęcia prac nad inną inwestycją objętą pomocą w tym samym porcie śródlądowym uznaje się za część jednostkowego projektu inwestycyjnego.

7. Wszelkie koncesje lub inne formy powierzenia osobie trzeciej budowy, modernizacji, obsługi lub najmu infrastruktury portowej, na którą udzielono pomocy, są udzielane na zasadach konkurencji, przejrzystości, niedyskryminacji i bezwarunkowo. Okres obowiązywania wszelkich koncesji lub innych form powierzenia najmu lub obsługi infrastruktury portowej, na którą udzielono pomocy, osobie trzeciej nie przekracza okresu, w którym ta osoba trzecia może w uzasadniony sposób oczekiwać odzyskania nakładów inwestycyjnych na przeprowadzenie robót budowlanych lub świadczenie usług wraz ze zwrotem z zainwestowanego kapitału, z uwzględnieniem inwestycji wymaganych do realizacji konkretnych celów umownych.

8. Infrastruktura portowa, na którą udzielono pomocy, jest udostępniana zainteresowanym użytkownikom na równych i niedyskryminacyjnych zasadach na zasadach rynkowych.

9. W przypadku pomocy nieprzekraczającej 2 mln EUR, maksymalną kwotę pomocy można ustalić na poziomie 80 % kosztów kwalifikowalnych, alternatywnie wobec metody, o której mowa w ust. 4 i 5.”;

(17) art. 58 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do pomocy indywidualnej przyznanej przed wejściem w życie odpowiednich przepisów niniejszego rozporządzenia, jeżeli pomoc ta spełnia wszystkie warunki określone w niniejszym rozporządzeniu z wyjątkiem art. 9.”

Artykuł 2

W załącznikach do rozporządzenia (UE) nr 651/2014 wprowadza się następujące zmiany:

- (1) załącznik II zastępuje się tekstem zawartym w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

[W załączniku II (arkusz informacyjny zostanie przesłany państwom członkowskim) w części II utworzone zostaną nowe wpisy dla nowych rodzajów pomocy (pomoc inwestycyjna dla portów lotniczych, portów morskich i portów śródlądowych), a wpis dotyczący pomocy dla MŚP (art. 17 do 20) zostanie podzielony na różne wpisy (zgodnie ze strukturą artykułów).]

- (2) w załączniku III przypis 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Rozporządzenie (WE) nr 1893/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie statystycznej klasyfikacji działalności gospodarczej NACE Rev. 2 i zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3037/90 oraz niektóre rozporządzenia WE w sprawie określonych dziedzin statystycznych (Dz.U. L 393 z 30.12.2006, s. 1).”

- (3) Załącznik III, przypis 3, zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„Ekwiwalent dotacji brutto lub – w przypadku środków na mocy art. 16, 21, 22 i 39 niniejszego rozporządzenia, wysokość inwestycji.”

Artykuł 3

W art. 7 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 702/2014 dodaje się zdanie w brzmieniu:

„Wysokość kosztów kwalifikowalnych można obliczyć zgodnie z opcjami kosztów uproszczonych określonymi w art. 67 i 68 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013*, pod warunkiem, że działanie jest co najmniej częściowo finansowane z EFRROW oraz że dany rodzaj kosztów jest kwalifikowalny na podstawie odpowiedniego przepisu dotyczącego wyłączenia.”;

* Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006, (Dz.U. L 347 z 20.12.2013, s. 320).

Artykuł 4

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia [...] r.

*W imieniu Komisji
Przewodniczący*