



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, **XXX**
[...](2016) **XXX** draft

REGOLAMENTO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE

del **XXX**

**recante modifica del regolamento (UE) n. 651/2014 che dichiara alcune categorie di aiuti
compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato e
del regolamento (UE) n. 702/2014 che dichiara compatibili con il mercato interno,
in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento
dell'Unione europea, alcune categorie di aiuti nei settori agricolo e forestale e
nelle zone rurali**

Progetto

(Testo rilevante ai fini del SEE)

REGOLAMENTO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE

del XXX

recante modifica del regolamento (UE) n. 651/2014 che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato e del regolamento (UE) n. 702/2014 che dichiara compatibili con il mercato interno, in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, alcune categorie di aiuti nei settori agricolo e forestale e nelle zone rurali

Progetto

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2015/1588 del Consiglio, del 13 luglio 2015, sull'applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea a determinate categorie di aiuti di Stato orizzontali¹, in particolare l'articolo 1, paragrafo 1, lettere a) e b),

previa consultazione del comitato consultivo in materia di aiuti di Stato,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione² stabilisce le categorie di aiuti che sono dichiarate compatibili con il mercato interno e che sono esentate dall'obbligo di notifica alla Commissione prima della concessione. Come annunciato nel regolamento, dopo aver acquisito una sufficiente esperienza, la Commissione avrebbe rivisto l'ambito di applicazione del regolamento al fine di includere altre categorie di aiuti, in particolare gli aiuti alle infrastrutture portuali e aeroportuali.
- (2) Alla luce dell'esperienza acquisita dalla Commissione e al fine di semplificare e chiarire le norme in materia di aiuti di Stato, ridurre l'onere amministrativo e permettere alla Commissione di concentrarsi sui casi che hanno effetti potenzialmente più distorsivi, è opportuno includere nel campo di applicazione del regolamento (UE) n. 651/2014 gli aiuti alle infrastrutture portuali e aeroportuali.
- (3) Gli aiuti agli investimenti a favore degli aeroporti regionali con un volume medio di traffico annuo fino a tre milioni di passeggeri possono migliorare sia l'accessibilità di determinate regioni sia lo sviluppo locale, a seconda delle specificità di ciascun aeroporto. Ciò corrisponde alle priorità della strategia Europa 2020 che mirano a rafforzare la crescita economica e a realizzare obiettivi di comune interesse per l'UE. L'esperienza acquisita con l'applicazione degli orientamenti sugli aiuti di Stato agli

¹ GU L 248 del 24.9.2015, pag. 1.

² Regolamento (UE) n. 651/2014 della Commissione, del 17 giugno 2014, che dichiara alcune categorie di aiuti compatibili con il mercato interno in applicazione degli articoli 107 e 108 del trattato (GU L 187 del 26.6.2014, pag. 1).

aeroporti e alle compagnie aeree³ dimostra che, se rispettano determinate condizioni, gli aiuti agli investimenti a favore degli aeroporti regionali non danno luogo a indebite distorsioni degli scambi e della concorrenza. Tali aiuti dovrebbero pertanto essere oggetto dell'esenzione per categoria prevista dal regolamento (UE) n. 651/2014, purché siano soddisfatte determinate condizioni. Non è opportuno fissare una soglia di notifica in termini di importo dell'aiuto, in quanto l'impatto di una misura di aiuto sulla concorrenza dipende in larga misura dalle dimensioni dell'aeroporto e non dalla portata dell'investimento.

- (4) Le condizioni per l'esenzione degli aiuti dall'obbligo di notifica dovrebbero essere tese a limitare le distorsioni della concorrenza tali da impedire pari condizioni di concorrenza nel mercato interno, in particolare garantendo la proporzionalità dell'importo dell'aiuto. Per essere proporzionato, l'aiuto dovrebbe soddisfare due condizioni. L'intensità dell'aiuto non dovrebbe superare l'intensità massima ammissibile, la quale varia in funzione delle dimensioni dell'aeroporto. Inoltre, l'importo dell'aiuto non dovrebbe andare oltre il deficit di finanziamento dell'investimento. Nel caso degli aeroporti di dimensioni molto ridotte (fino a 150 000 passeggeri l'anno), l'aiuto dovrebbe soddisfare solo una di queste condizioni. Le condizioni di compatibilità dovrebbero garantire un accesso aperto e non discriminatorio alle infrastrutture. L'esenzione non dovrebbe applicarsi agli aiuti concessi ad aeroporti situati in prossimità di aeroporti esistenti da cui operano servizi aerei di linea, poiché tali aiuti comporterebbero un maggior rischio di distorsione della concorrenza e dovrebbero pertanto essere notificati alla Commissione, ad eccezione degli aiuti concessi ad aeroporti di dimensioni molto ridotte (fino a 150 000 passeggeri l'anno), i quali non rischiano di comportare significative distorsioni della concorrenza.
- (5) I porti marittimi rivestono un'importanza strategica ai fini del corretto funzionamento del mercato interno e del rafforzamento della coesione economica, sociale e territoriale, come stabilito, tra l'altro, nella strategia Europa 2020 e nel libro bianco della Commissione "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti — Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile"⁴. Come sottolineato nella comunicazione "Porti: un motore per la crescita"⁵, per una gestione efficace dei porti in tutte le regioni marittime dell'Unione sono necessari investimenti pubblici e privati efficienti. Gli investimenti sono necessari in particolare per adeguare le infrastrutture di accesso portuale e le infrastrutture portuali all'aumento delle dimensioni e della complessità della flotta, all'uso di infrastrutture per i combustibili alternativi e a requisiti più severi in materia di prestazioni ambientali. L'assenza di infrastrutture portuali di alta qualità genera congestione e costi aggiuntivi per gli spedizionieri, gli operatori dei trasporti e i consumatori.
- (6) Lo sviluppo dei porti interni e la loro integrazione nel sistema di trasporto multimodale è un obiettivo prioritario della politica dei trasporti dell'Unione. La legislazione dell'Unione mira esplicitamente a potenziare l'intermodalità dei trasporti e il passaggio a modi di trasporto più rispettosi dell'ambiente, quali il trasporto ferroviario e il trasporto marittimo e per vie navigabili interne.
- (7) Le condizioni di esenzione degli aiuti a favore dei porti dovrebbero essere tese a limitare le distorsioni della concorrenza tali da impedire pari condizioni di concorrenza nel mercato interno, in particolare garantendo la proporzionalità dell'importo

³ GU C 99 del 4.4.2014, pag. 3.

⁴ COM(2011)144.

⁵ COM(2013)295.

dell'aiuto. Per essere proporzionato, l'aiuto non dovrebbe superare l'intensità massima ammissibile, la quale, per i porti marittimi, varia in funzione delle dimensioni del progetto di investimento. L'importo dell'aiuto non dovrebbe superare la differenza tra i costi ammissibili e il risultato operativo dell'investimento, salvo per gli importi di aiuto molto esigui, per i quali è più idoneo un approccio semplificato al fine di ridurre l'onere amministrativo. Dovrebbe inoltre essere garantito un accesso aperto e non discriminatorio alle infrastrutture.

- (8) Gli investimenti previsti nei piani di lavoro dei corridoi della rete centrale istituiti dal regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio⁶ sono progetti di interesse comune con una particolare rilevanza strategica per l'Unione. I porti marittimi che rientrano in tali reti costituiscono i punti di ingresso e di uscita delle merci trasportate all'interno e all'esterno dell'Unione. I porti marittimi che rientrano in tali reti sono fattori essenziali per consentire l'intermodalità della rete stessa. Gli investimenti destinati a migliorare le prestazioni di tali porti dovrebbero essere soggetti a una soglia di notifica più alta.
- (9) Alla luce dell'esperienza acquisita con l'applicazione del regolamento (UE) n. 651/2014 e del regolamento (UE) n. 702/2014, è opportuno altresì adeguare alcune disposizioni in essi contenute.
- (10) In particolare, per quanto riguarda i regimi di aiuti a finalità regionale al funzionamento nelle regioni ultraperiferiche, l'applicazione di norme diverse in materia di compensazione dei costi aggiuntivi di trasporto e di altri costi supplementari si è dimostrata difficile nella pratica e inadeguata per colmare gli svantaggi strutturali di cui all'articolo 349 del trattato, tra cui la grande distanza, l'insularità, la superficie ridotta, la topografia e il clima difficili e la dipendenza economica da alcuni prodotti, fattori la cui persistenza e il cui cumulo recano grave danno al loro sviluppo. Pertanto, tali disposizioni dovrebbero essere sostituite da un metodo applicabile a tutti i tipi di costi aggiuntivi.
- (11) Alla luce dei limitati effetti negativi sulla concorrenza degli aiuti per la cultura e la conservazione del patrimonio, le soglie di notifica degli aiuti in questi ambiti dovrebbero essere aumentate.
- (12) È opportuno pertanto modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 651/2014 e il regolamento (UE) n. 702/2014,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) n. 651/2014 è così modificato:

- (1) l'articolo 1 è così modificato:
 - a) il paragrafo 1 è così modificato:
 - i) le lettere k) e l) sono sostituite dalle seguenti:
"k) aiuti per le infrastrutture sportive e le infrastrutture ricreative multifunzionali;
l) aiuti per le infrastrutture locali;"

⁶ Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1).

– ii) sono aggiunte le seguenti lettere m) e n):

"m) aiuti a favore degli aeroporti regionali;

n) aiuti a favore dei porti."

b) al paragrafo 3, il primo comma è sostituito dal seguente:

"Il presente regolamento non si applica:

a) agli aiuti concessi nel settore della pesca e dell'acquacoltura, disciplinati dal regolamento (UE) n. 1379/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio*, ad eccezione degli aiuti alla formazione, degli aiuti per l'accesso delle PMI ai finanziamenti, degli aiuti alla ricerca e sviluppo, degli aiuti all'innovazione a favore delle PMI, degli aiuti a favore dei lavoratori svantaggiati e dei lavoratori con disabilità e dei regimi di aiuti a finalità regionale al funzionamento nelle regioni ultraperiferiche e nelle zone scarsamente popolate;

b) agli aiuti concessi nel settore della produzione primaria di prodotti agricoli, ad eccezione degli aiuti a finalità regionale al funzionamento, degli aiuti alle PMI per servizi di consulenza, degli aiuti al finanziamento del rischio, degli aiuti alla ricerca e sviluppo, degli aiuti all'innovazione a favore delle PMI, degli aiuti per la tutela dell'ambiente, degli aiuti alla formazione e degli aiuti a favore dei lavoratori svantaggiati e dei lavoratori con disabilità;

c) agli aiuti, diversi dagli aiuti a finalità regionale al funzionamento, concessi nel settore della trasformazione e commercializzazione di prodotti agricoli, nei casi seguenti:

i) quando l'importo dell'aiuto è fissato in base al prezzo o al quantitativo di tali prodotti acquistati da produttori primari o immessi sul mercato dalle imprese interessate o

ii) quando l'aiuto è subordinato al fatto di venire parzialmente o interamente trasferito a produttori primari;

d) agli aiuti per agevolare la chiusura di miniere di carbone non competitive, di cui alla decisione 2010/787/** del Consiglio;

e) alle categorie di aiuti a finalità regionale escluse all'articolo 13.

* Regolamento (UE) n. 1379/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, relativo all'organizzazione comune dei mercati nel settore dei prodotti della pesca e dell'acquacoltura, recante modifica ai regolamenti (CE) n. 1184/2006 e (CE) n. 1224/2009 del Consiglio e che abroga il regolamento (CE) n. 104/2000 del Consiglio (GU L 354 del 28.12.2013, pag. 1).

** Decisione del Consiglio, del 10 dicembre 2010, sugli aiuti di Stato per agevolare la chiusura di miniere di carbone non competitive (GU L 336 del 21.12.2010, pag. 24).

c) il paragrafo 4 è così modificato:

– i) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) ai regimi di aiuti che non escludono esplicitamente il pagamento di aiuti individuali a favore di un'impresa destinataria di un ordine di recupero pendente per effetto di una precedente decisione della Commissione che dichiara un aiuto concesso dallo stesso Stato membro illegale e incompatibile con il mercato interno, ad eccezione dei regimi di aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati da determinate calamità naturali;"

– ii) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

"c) agli aiuti alle imprese in difficoltà, ad eccezione dei regimi di aiuti destinati a ovviare ai danni arrecati da determinate calamità naturali e dei regimi di aiuti a finalità regionale al

funzionamento, purché tali regimi non prevedano un trattamento più favorevole per le imprese in difficoltà rispetto alle altre imprese."

(2) L'articolo 2 è così modificato:

a) il punto 39 è sostituito dal seguente:

"39) "risultato operativo": la differenza tra le entrate attualizzate e i costi di esercizio attualizzati nel corso dell'intera vita economica dell'investimento, qualora tale differenza sia positiva. I costi di esercizio comprendono i costi del personale, dei materiali, dei servizi appaltati, delle comunicazioni, dell'energia, della manutenzione, di affitto e di amministrazione, ma escludono, ai fini del presente regolamento, i costi di ammortamento e di finanziamento se questi sono stati inclusi negli aiuti agli investimenti. L'attualizzazione delle entrate e dei costi di esercizio sulla base di un tasso di attualizzazione adeguato consente di realizzare un utile ragionevole."

b) il punto 42 è sostituito dal seguente:

"42) "aiuti a finalità regionale al funzionamento": aiuti destinati a ridurre le spese correnti di un'impresa. Tali spese includono i costi del personale, dei materiali, dei servizi appaltati, delle comunicazioni, dell'energia, della manutenzione, di affitto, di amministrazione ecc., ma non i costi di ammortamento e di finanziamento se questi sono stati inclusi nei costi ammissibili al momento della concessione degli aiuti agli investimenti;"

c) il punto 48 è sostituito dal seguente:

"48) "zone scarsamente popolate": le regioni NUTS 2 con meno di 8 abitanti per km² o le regioni NUTS 3 con meno di 12,5 abitanti per km²;"

d) è inserito il seguente punto 48 *bis*:

"48 *bis*) "zone a bassissima densità demografica": le regioni NUTS 2 con meno di 8 abitanti per km²;"

e) il punto 55 è sostituito dal seguente:

"55) "zone ammissibili agli aiuti al funzionamento": le regioni ultraperiferiche di cui all'articolo 349 del trattato, le zone scarsamente popolate o le zone a bassissima densità demografica."

f) è inserito il seguente punto 61 *bis*:

"61 *bis*) "chiusura di attività uguali o simili": chiusura totale o parziale che determina una considerevole perdita di posti di lavoro. Ai fini della presente definizione, per considerevole perdita di posti di lavoro si intende una perdita di almeno [100] posti di lavoro in tale attività in uno stabilimento o una riduzione di almeno il 50% della forza lavoro in tale attività in uno stabilimento;"

g) al punto 143 sono aggiunti i punti seguenti:

"Definizioni relative agli aiuti a favore degli aeroporti regionali

144) "infrastruttura aeroportuale": l'infrastruttura e gli impianti per la fornitura di servizi aeroportuali da parte dell'aeroporto alle compagnie aeree e ai vari fornitori di servizi. Essa comprende piste, terminali, piazzali, piste di rullaggio, infrastrutture di assistenza a terra centralizzate e ogni altro strumento utilizzato direttamente per i servizi aeroportuali ma non l'infrastruttura e gli impianti che servono principalmente per svolgere attività non aeronautiche;

145) "compagnia aerea": una compagnia aerea con una licenza di esercizio valida, rilasciata da uno Stato membro o da un membro dello Spazio aereo comune europeo ai sensi del regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio*;

146) "aeroporto": un soggetto o gruppo di soggetti che esercita l'attività economica consistente nella fornitura di servizi aeroportuali alle compagnie aeree;

147) "servizi aeroportuali": i servizi forniti alle compagnie aeree da un aeroporto o da una delle sue controllate, per garantire l'assistenza agli aeromobili dal momento dell'atterraggio al momento del decollo, ai passeggeri e alle merci, consentendo così ai vettori aerei di fornire servizi di trasporto aereo, compresa la fornitura di servizi di assistenza a terra e la messa a disposizione di un'infrastruttura di assistenza a terra centralizzata;

148) "media annuale del traffico passeggeri": un dato stabilito sulla base del traffico di passeggeri in arrivo e in partenza nei due esercizi finanziari precedenti quello in cui l'aiuto è stato concesso;

149) "infrastruttura di assistenza a terra centralizzata": un'infrastruttura gestita di norma dal gestore aeroportuale e messa a disposizione, a titolo oneroso, dei vari fornitori di servizi di assistenza a terra che operano nell'aeroporto, ad esclusione delle attrezzature di loro proprietà o da loro gestite;

150) "treno ad alta velocità": un treno in grado di raggiungere velocità superiori a 200 km/h;

151) "servizi di assistenza a terra": i servizi di cui all'allegato della direttiva 96/67/CE** forniti agli utenti negli aeroporti;

152) "attività non aeronautiche": servizi commerciali forniti alle compagnie aeree o ad altri utenti dell'aeroporto, inclusi servizi ausiliari a passeggeri, spedizionieri o altri fornitori di servizi, affitto di uffici e negozi, parcheggi e alberghi;

153) "aeroporto regionale": un aeroporto con una media annuale di traffico passeggeri fino a 3 milioni.

Definizioni relative agli aiuti a favore dei porti

154) "porto": una zona di terra e di acqua dotata di infrastrutture e attrezzature tali da consentire l'attracco delle imbarcazioni, lo svolgimento di operazioni di carico e scarico, di deposito merci, di presa in consegna e riconsegna di tali merci, l'imbarco e lo sbarco dei passeggeri, dell'equipaggio e di altre persone, e qualsiasi altra infrastruttura necessaria per gli operatori dei trasporti all'interno dell'area portuale;

155) "porto marittimo": un porto destinato principalmente all'attracco di imbarcazioni per la navigazione marittima;

156) "porto interno": un porto diverso da un porto marittimo destinato all'attracco di imbarcazioni per la navigazione interna;

157) "infrastruttura portuale": l'infrastruttura e gli impianti per la fornitura di servizi portuali collegati al trasporto, inclusi gli attracchi utilizzati per l'ormeggio delle navi, i muri di sponda, le banchine, le rampe di accesso a pontoni galleggianti in zone di marea, i bacini interni, i rinterri e i terreni di colmata, le infrastrutture per i combustibili alternativi, le infrastrutture per la raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico, così come le strutture di trasporto all'interno della zona portuale;

158) "sovrastuttura portuale": i dispositivi di superficie, gli edifici e le attrezzature mobili, comprese le gru, e fisse all'interno della zona portuale che sono direttamente connessi alla funzione di trasporto del porto;

159) "infrastruttura di accesso": ogni tipo di infrastruttura necessaria ad assicurare l'accesso e l'ingresso via terra o via acqua (mare o fiume) degli utenti al porto marittimo o al porto interno, in particolare strade di accesso, binari di accesso, canali di accesso e chiuse;

160) "dragaggio": la rimozione di sabbia, sedimenti o altre sostanze dal fondo delle vie navigabili di accesso al porto, o all'interno della zona portuale, per consentire alle imbarcazioni di entrare nel porto;

161) "dragaggio di manutenzione": dragaggio effettuato regolarmente al fine di mantenere accessibili le vie di accesso o la zona portuale;

(162) "infrastruttura per i combustibili alternativi": infrastruttura portuale che consente di effettuare in un porto l'attracco di imbarcazioni che utilizzano combustibili quali l'energia elettrica, l'idrogeno, i biocarburanti (liquidi), i combustibili sintetici, il metano, compresi il gas naturale (GNC e GNL) e il biometano, e il gas di petrolio liquefatto (GPL) che fungono, almeno in parte, da sostituti delle fonti di petrolio fossile nella fornitura di energia per il trasporto, contribuiscono alla sua decarbonizzazione e migliorano le prestazioni ambientali del settore dei trasporti;

(163) "imbarcazione": costruzione marittima destinata a galleggiare, semovente o meno, provvista di uno o più scafi a dislocamento in superficie;

(164) "imbarcazione marittima": imbarcazione diversa da quelle naviganti esclusivamente su vie navigabili interne, in specchi d'acqua protetti o nelle acque adiacenti a tali specchi d'acqua;

(165) "imbarcazione per la navigazione interna": imbarcazione destinata esclusivamente o essenzialmente alla navigazione sulle vie navigabili interne;

(166) "infrastruttura per la raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico": la raccolta in qualsiasi struttura fissa, galleggiante o mobile, che sia in grado di ricevere i rifiuti prodotti dalla nave o i residui del carico, definiti alla direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio***.

* Regolamento (CE) n. 1008/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 24 settembre 2008, recante norme comuni per la prestazione di servizi aerei nella Comunità (GU L 293 del 31.10.2008, pag. 3).

** Direttiva 96/67/CE del Consiglio, del 15 ottobre 1996, relativa all'accesso al mercato dei servizi di assistenza a terra negli aeroporti della Comunità (GU L 272 del 25.10.1996, pag. 36).

*** Direttiva 2000/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2000, relativa agli impianti portuali di raccolta per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico (GU L 332 del 28.12.2000, pag. 81).

(3) L'articolo 4 è così modificato:

a) il paragrafo 1 è così modificato:

i) la lettera z) è sostituita dalla seguente:

"z) aiuti agli investimenti per la cultura e la conservazione del patrimonio: 150 milioni di EUR per progetto; aiuti al funzionamento per la cultura e la conservazione del patrimonio: 75 milioni di EUR per impresa e per anno;"

ii) sono aggiunte le seguenti lettere dd), ee) e ff):

"dd) aiuti agli investimenti a favore degli aeroporti regionali: le intensità di aiuto di cui all'articolo 56 *bis*, paragrafi 11 e 12;

ee) aiuti agli investimenti a favore dei porti marittimi: 100 milioni di EUR per progetto di investimento unico (o 120 milioni di EUR per progetto di investimento unico in un porto

marittimo che figura nel piano di lavoro di un corridoio della rete centrale di cui all'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio*);

ff) aiuti agli investimenti a favore dei porti interni: 20 milioni di EUR per progetto di investimento unico."

* Regolamento (UE) n. 1315/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2013, sugli orientamenti dell'Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti e che abroga la decisione n. 661/2010/UE (GU L 348 del 20.12.2013, pag. 1)."

(4) All'articolo 5, paragrafo 2, è aggiunta la seguente lettera k):

"k) gli aiuti sotto forma di vendita o locazione di attivi materiali a tassi inferiori a quelli di mercato se il valore è stabilito sulla base di una valutazione di un esperto indipendente realizzata prima dell'operazione o sulla base di un parametro di riferimento pubblico, regolarmente aggiornato e generalmente accettato."

(5) All'articolo 6, il paragrafo 5, è così modificato:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) aiuti a finalità regionale al funzionamento e aiuti a finalità regionale per lo sviluppo urbano, se sono soddisfatte le pertinenti condizioni di cui agli articoli 15 e 16;"

b) la lettera d) è sostituita dalla seguente:

"d) aiuti intesi a compensare i sovraccosti connessi all'occupazione di lavoratori con disabilità e aiuti intesi a compensare i costi dell'assistenza fornita ai lavoratori svantaggiati, se sono soddisfatte le pertinenti condizioni di cui agli articoli 34 e 35;"

(6) L'articolo 7 è così modificato:

a) al paragrafo 1 è aggiunta la seguente frase:

"Gli importi dei costi ammissibili possono essere calcolati conformemente alle opzioni semplificate in materia di costi previste agli articoli 67 e 68 del regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio*, a condizione che l'operazione sia sovvenzionata almeno in parte da un fondo dell'Unione che consenta il ricorso alle suddette opzioni semplificate in materia di costi e che la categoria dei costi sia ammissibile a norma della pertinente disposizione di esenzione."

b) al paragrafo 3, la prima frase è sostituita dalla seguente:

"Gli aiuti erogabili in futuro, compresi gli aiuti erogabili in più quote, sono attualizzati al loro valore al momento della concessione."

c) il paragrafo 4 è soppresso.

* Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 320).

(7) Gli articoli 12 e 13 sono sostituiti dai seguenti:

"Articolo 12

Controllo

1. Per consentire alla Commissione di controllare gli aiuti esentati dall'obbligo di notifica ai sensi del presente regolamento, gli Stati membri o, nel caso di aiuti concessi a progetti di cooperazione territoriale europea, lo Stato membro in cui ha sede l'autorità di gestione, conservano registri dettagliati contenenti le informazioni e i documenti giustificativi necessari per verificare il rispetto di tutte le condizioni di cui al presente regolamento. I registri vengono conservati per dieci anni dalla data in cui è stato concesso l'aiuto ad hoc o l'ultimo aiuto a norma del regime.
2. Nel caso di regimi nell'ambito dei quali gli aiuti fiscali sono concessi automaticamente sulla base delle dichiarazioni fiscali dei beneficiari, e se non esiste alcun controllo ex ante del rispetto delle condizioni di compatibilità per ciascun beneficiario, gli Stati membri verificano periodicamente, una volta ogni esercizio finanziario, almeno ex post e a campione, il rispetto di tutte le condizioni di compatibilità e traggono le opportune conclusioni. Gli Stati membri conservano registri dettagliati dei controlli per almeno dieci anni dalla data del controllo.
3. Lo Stato membro interessato fornisce alla Commissione, entro venti giorni lavorativi oppure entro un periodo più lungo fissato nella richiesta stessa, tutte le informazioni e i documenti giustificativi che la Commissione ritiene necessari per controllare l'applicazione del presente regolamento, comprese le informazioni di cui ai paragrafi 1 e 2.

Articolo 13

Campo d'applicazione degli aiuti a finalità regionale

La presente sezione non si applica:

- a) agli aiuti a favore di attività nei settori siderurgico, del carbone, della costruzione navale o delle fibre sintetiche;
- b) agli aiuti a favore dei trasporti e delle relative infrastrutture, nonché della produzione e della distribuzione di energia e delle infrastrutture energetiche, ad eccezione dei regimi di aiuti a finalità regionale al funzionamento;
- c) agli aiuti a finalità regionale sotto forma di regimi destinati a un numero limitato di settori specifici di attività economica; i regimi che riguardano le attività turistiche, le infrastrutture a banda larga o la trasformazione e la commercializzazione dei prodotti agricoli non sono considerati destinati a settori specifici di attività economica;
- d) agli aiuti individuali a finalità regionale agli investimenti a favore di un beneficiario che, al momento della domanda di aiuti:
 - i) abbia chiuso, nei due anni precedenti la domanda di aiuti, la stessa attività o un'attività analoga in uno stabilimento situato nel territorio di un'altra parte contraente dell'accordo SEE, oppure
 - ii) abbia [concretamente] in programma di cessare l'attività entro un periodo compreso tra la data della domanda di aiuti e fino a due anni dal completamento dell'investimento iniziale;
- e) agli aiuti a finalità regionale al funzionamento concessi alle imprese le cui attività principali figurano tra quelle definite alla sezione K, "Attività finanziarie e assicurative", della NACE Rev. 2, o alle imprese che esercitano attività intragruppo e le cui attività principali rientrano nelle classi 70.10, "Attività di sedi centrali", o 70.22, "Altre attività di consulenza amministrativo-gestionale", della NACE Rev. 2."

(8) L'articolo 14 è così modificato:

- a) al paragrafo 6, la prima frase del secondo comma è sostituita dalla seguente:

"Nel caso dell'acquisizione di attivi di uno stabilimento ai sensi dell'articolo 2, punto 49 o punto 51, sono presi in considerazione esclusivamente i costi di acquisto di attivi da terzi che non hanno relazioni con l'acquirente."

b) al paragrafo 7, la prima frase è sostituita dalla seguente:

"Per quanto riguarda gli aiuti concessi alle grandi imprese per un cambiamento fondamentale del processo di produzione, i costi ammissibili devono superare l'ammortamento degli attivi relativi all'attività da modernizzare durante i tre esercizi finanziari precedenti."

(9) L'articolo 15 è sostituito dal seguente:

"Articolo 15

Aiuti a finalità regionale al funzionamento

1. I regimi di aiuti a finalità regionale al funzionamento nelle regioni ultraperiferiche e nelle zone scarsamente popolate sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato, purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I.

2. Nelle zone scarsamente popolate i regimi di aiuti a finalità regionale al funzionamento compensano i costi aggiuntivi del trasporto di merci prodotte nelle zone ammissibili agli aiuti al funzionamento e i costi aggiuntivi del trasporto di merci ulteriormente trasformate in queste zone alle condizioni seguenti:

a) gli aiuti sono oggettivamente quantificabili ex ante sulla base di una somma fissa o del rapporto tonnellate/chilometri o di qualsiasi altra unità pertinente;

b) i costi aggiuntivi di trasporto sono calcolati sulla base del viaggio delle merci all'interno dei confini nazionali dello Stato membro interessato utilizzando il mezzo di trasporto che comporta il minor costo possibile per il beneficiario.

L'intensità di aiuto non supera il 100% dei costi aggiuntivi di trasporto definiti nel presente paragrafo.

3. Nelle zone a bassissima densità demografica, i regimi di aiuti a finalità regionale al funzionamento contribuiscono a prevenire o ridurre lo spopolamento alle seguenti condizioni:

a) i beneficiari svolgono la loro attività economica nella zona interessata;

b) l'importo di aiuto annuale per beneficiario nel quadro di tutti i regimi di aiuto al funzionamento non supera il 20% del costo annuo del lavoro sostenuto dal beneficiario nella zona interessata.

4. Nelle regioni ultraperiferiche i regimi di aiuti al funzionamento compensano i sovraccosti di esercizio ivi sostenuti come conseguenza diretta di uno o più degli svantaggi permanenti di cui all'articolo 349 del trattato, se i beneficiari svolgono la loro attività economica in una regione ultraperiferica e a condizione che l'importo di aiuto annuale per beneficiario nel quadro di tutti i regimi di aiuto al funzionamento non superi una delle seguenti percentuali:

a) [il 25%] del valore aggiunto lordo generato annualmente dal beneficiario nella regione ultraperiferica interessata;

b) il [30%] del costo annuo del lavoro sostenuto dal beneficiario nella regione ultraperiferica interessata;

c) il [20%] del fatturato annuo realizzato dal beneficiario nella regione ultraperiferica interessata.

Tali percentuali possono essere maggiorate di [10 punti percentuali] per le imprese con un fatturato annuo fino a [300 000 EUR]."

(10) All'articolo 21, la frase introduttiva del paragrafo 16 è sostituita dalla seguente:

"Una misura per il finanziamento del rischio che prevede garanzie o prestiti a favore delle imprese ammissibili o investimenti in quasi-equity strutturati come debito nelle imprese ammissibili soddisfa le seguenti condizioni:"

(11) All'articolo 22, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

"Le imprese ammissibili sono le piccole imprese non quotate fino a cinque anni dalla loro iscrizione al registro delle imprese, a condizione che l'impresa:

a) non abbia semplicemente rilevato l'attività di un'altra impresa;

b) non abbia ancora distribuito utili;

c) non sia stata costituita a seguito di fusione.

Per le imprese ammissibili non soggette all'obbligo di iscrizione al registro delle imprese, il periodo di ammissibilità di cinque anni può iniziare a partire dal momento in cui l'impresa avvia la sua attività economica o è soggetta a imposta per tale attività.

In deroga al primo comma, lettera c), le imprese costituite a seguito di fusione tra imprese ammissibili agli aiuti di cui al presente articolo sono anch'esse considerate imprese ammissibili fino a cinque anni dalla data di iscrizione al registro delle imprese dell'impresa più vecchia partecipante alla fusione."

(12) All'articolo 31, paragrafo 3, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

"b) i costi di esercizio relativi a formatori e partecipanti alla formazione direttamente connessi al progetto di formazione, quali le spese di viaggio, le spese di alloggio, i materiali e le forniture con attinenza diretta al progetto, l'ammortamento degli strumenti e delle attrezzature nella misura in cui sono utilizzati esclusivamente per il progetto di formazione."

(13) All'articolo 52 è inserito il seguente paragrafo 2 *bis*:

"2 *bis*. In alternativa ai costi ammissibili di cui al paragrafo 2, l'importo massimo dell'aiuto per un progetto può essere determinato sulla base della procedura di selezione competitiva di cui al paragrafo 4."

(14) L'articolo 53 è così modificato:

a) al paragrafo 2, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

"a) musei, archivi, biblioteche, centri o spazi culturali e artistici, teatri, sale cinematografiche, teatri lirici, sale da concerto, altre organizzazioni del settore dello spettacolo dal vivo, cineteche e altre analoghe infrastrutture, organizzazioni e istituzioni culturali e artistiche;"

b) al paragrafo 6 è soppressa la terza frase;

c) il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

"8. Per gli aiuti che non superano 2 milioni di EUR, l'importo massimo degli aiuti può essere fissato, in alternativa al metodo di cui ai paragrafi 6 e 7, all'80% dei costi ammissibili."

d) al paragrafo 9, la prima frase è sostituita dalla seguente:

"Per le attività definite al paragrafo 2, lettera f), l'importo massimo degli aiuti non supera la differenza tra i costi ammissibili e le entrate attualizzate del progetto o il 70% dei costi ammissibili."

(15) All'articolo 54, paragrafo 4, il secondo comma è sostituito dal seguente:

"In entrambi i casi, il massimo della spesa soggetta a obblighi di spesa a livello territoriale non supera mai l'80% del bilancio totale di produzione.

Gli Stati membri possono subordinare l'ammissibilità di un progetto all'aiuto a un livello minimo di attività di produzione nel territorio interessato, ma tale livello non deve superare il 50% del bilancio totale di produzione."

(16) Le sezioni seguenti sono inserite dopo l'articolo 56:

"SEZIONE 14

Aiuti a favore degli aeroporti regionali

Articolo 56 bis

Aiuti agli investimenti a favore degli aeroporti regionali

1. Gli aiuti agli investimenti a favore di un aeroporto sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I.

2. Gli investimenti in questione non superano quanto è necessario per accogliere il traffico previsto a medio termine sulla base di previsioni di traffico ragionevoli.

3. L'aeroporto è aperto a tutti i potenziali utenti. In caso di limitazione fisica di capacità, l'allocazione è effettuata sulla base di criteri pertinenti, oggettivi, trasparenti e non discriminatori.

4. L'aiuto non è concesso ad aeroporti ubicati entro 100 chilometri o a 60 minuti di percorrenza in automobile, autobus, treno o treno ad alta velocità da un aeroporto esistente da cui operano servizi aerei di linea, secondo la definizione di cui all'articolo 2, paragrafo 16, del regolamento (CE) n. 1008/2008.

5. L'aiuto non è concesso ad aeroporti con una media annuale di traffico passeggeri superiore a tre milioni nei due esercizi finanziari che precedono quello nel quale l'aiuto è stato effettivamente concesso. Non ci si aspetta che l'aiuto produca un aumento della media annuale di traffico dell'aeroporto oltre i tre milioni di passeggeri nei due esercizi finanziari che seguono la concessione dell'aiuto.

6. L'aiuto non viene concesso agli aeroporti con una media annuale di traffico merci superiore a 200 000 tonnellate nei due esercizi finanziari che precedono quello nel quale l'aiuto è stato effettivamente concesso. Non viene concesso neanche se rischia di comportare un aumento della media annuale del traffico merci dell'aeroporto oltre le 200 000 tonnellate nei due esercizi finanziari che seguono la concessione dell'aiuto.

7. L'aiuto non è concesso per il trasferimento di aeroporti esistenti o per la creazione di un nuovo aeroporto passeggeri, compresa la conversione di un campo di aviazione esistente in un aeroporto passeggeri.

9. L'importo dell'aiuto non supera la differenza tra i costi ammissibili e il risultato operativo dell'investimento. Il risultato operativo viene dedotto dai costi ammissibili ex ante, sulla base di proiezioni ragionevoli, o mediante un meccanismo di recupero.

10. I costi ammissibili consistono nei costi relativi agli investimenti in infrastrutture aeroportuali, comprese le spese di programmazione.

11. L'importo dell'aiuto non supera:

- (a) il 50% dei costi ammissibili per gli aeroporti con una media annuale di traffico compresa tra uno e tre milioni di passeggeri nei due esercizi finanziari che precedono quello in cui l'aiuto è stato effettivamente concesso;
- (b) il 75% dei costi ammissibili per gli aeroporti con una media annuale di traffico fino a un milione di passeggeri nei due esercizi finanziari che precedono quello in cui l'aiuto è stato effettivamente concesso.

12. Le intensità massime di aiuto possono essere maggiorate di 20 punti percentuali per gli aeroporti situati in regioni remote.

13. I paragrafi 2 e 4 non si applicano agli aeroporti con una media di traffico annuo fino a 150 000 passeggeri nei due esercizi finanziari precedenti quello nel quale l'aiuto è stato effettivamente concesso, se l'aiuto non è atto a comportare un aumento della media annuale di traffico dell'aeroporto oltre i 150 000 passeggeri. Gli aiuti concessi a tali aeroporti sono conformi alle disposizioni del paragrafo 9 o dei paragrafi 11 e 12.

SEZIONE 15

Aiuti a favore dei porti

Articolo 56 ter

Aiuti agli investimenti a favore dei porti marittimi

1. Gli aiuti agli investimenti a favore dei porti marittimi sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I.

2. I costi ammissibili corrispondono ai costi degli investimenti, incluse le spese di programmazione, per:

- a) la creazione, la sostituzione o l'ammodernamento delle infrastrutture dei porti marittimi;
- b) la creazione, la sostituzione o l'ammodernamento delle infrastrutture di accesso nella zona portuale. Ciò comprende il dragaggio all'interno della zona portuale, ad eccezione del dragaggio di manutenzione.

3. I costi di investimento per le attività non connesse al trasporto, inclusi gli impianti di produzione industriale che operano nel perimetro del porto, gli uffici o i negozi, e per le sovrastrutture non sono ammissibili.

4. L'intensità dell'aiuto non supera la differenza tra i costi ammissibili e il risultato operativo dell'investimento. Il risultato operativo viene dedotto dai costi ammissibili ex ante, sulla base di proiezioni ragionevoli, o mediante un meccanismo di recupero.

5. L'importo massimo di aiuto per gli investimenti di cui al paragrafo 2, lettera a), non supera:

- a) il 100% dei costi ammissibili se questi non superano 20 milioni di EUR;
- b) l'80% dei costi ammissibili se questi sono superiori a 20 milioni di EUR e inferiori a 50 milioni di EUR;
- c) il 50% dei costi ammissibili se questi sono superiori a 50 milioni di EUR e inferiori a 100 milioni di EUR;
- d) il 50% dei costi ammissibili se questi sono superiori a 120 milioni di EUR per i porti marittimi che figurano nel piano di lavoro di un corridoio della rete centrale di cui all'articolo 47 del regolamento (UE) n. 1315/2013.

L'intensità massima di aiuto per gli investimenti di cui al paragrafo 2, lettera b), non supera il 100% dei costi ammissibili.

6. Le intensità di aiuto di cui al paragrafo 5, primo comma, lettere b), c) e d), possono essere maggiorate di 10 punti percentuali per investimenti effettuati in zone assistite che soddisfano le condizioni di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettera a), del trattato e di 5 punti percentuali per investimenti effettuati in zone assistite che soddisfano le condizioni di cui all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato.

7. Gli investimenti sovvenzionati avviati dallo stesso beneficiario entro un periodo di tre anni dalla data di avvio dei lavori relativi a un altro investimento sovvenzionato nello stesso porto marittimo sono considerati parte di un unico progetto di investimento.

8. Qualsiasi concessione, o altro atto di conferimento, a favore di un terzo per la costruzione, l'ammodernamento, la gestione o la locazione di un'infrastruttura portuale sovvenzionata è assegnata in maniera competitiva, trasparente, non discriminatoria e incondizionata. La durata dell'eventuale concessione o altro atto di conferimento a favore di un terzo per la locazione o la gestione dell'infrastruttura portuale sovvenzionata non supera il tempo che ragionevolmente gli occorre per recuperare gli investimenti effettuati per la gestione delle opere e dei servizi, con un rendimento del capitale investito che tenga conto degli investimenti richiesti per conseguire gli specifici obiettivi contrattuali.

9. Le infrastrutture portuali sovvenzionate sono messe a disposizione degli utenti interessati su base paritaria e non discriminatoria alle condizioni di mercato.

10. Per gli aiuti che non superano 5 milioni di EUR, l'importo massimo dell'aiuto può essere fissato, in alternativa al metodo di cui ai paragrafi 4, 5 e 6, all'80% dei costi ammissibili."

Articolo 56 quater

Aiuti agli investimenti a favore dei porti interni

1. Gli aiuti agli investimenti a favore dei porti interni sono compatibili con il mercato interno ai sensi dell'articolo 107, paragrafo 3, del trattato e sono esentati dall'obbligo di notifica di cui all'articolo 108, paragrafo 3, del trattato purché soddisfino le condizioni di cui al presente articolo e al capo I.

2. I costi ammissibili corrispondono ai costi degli investimenti, incluse le spese di programmazione, per:

- a) la creazione, la sostituzione o l'ammodernamento delle infrastrutture dei porti interni;
- b) la creazione, la sostituzione o l'ammodernamento delle infrastrutture di accesso nella zona portuale. Ciò comprende il dragaggio all'interno della zona portuale, ad eccezione del dragaggio di manutenzione.

3. I costi di investimento per le attività non connesse al trasporto, inclusi gli impianti di produzione industriale che operano nel perimetro del porto, gli uffici o i negozi, e per le sovrastrutture non sono ammissibili.

4. L'importo dell'aiuto non supera la differenza tra i costi ammissibili e il risultato operativo dell'investimento. Il risultato operativo viene dedotto dai costi ammissibili ex ante, sulla base di proiezioni ragionevoli, o mediante un meccanismo di recupero.

5. L'intensità massima di aiuto non supera il 100% dei costi ammissibili.

6. Gli investimenti sovvenzionati avviati dallo stesso beneficiario entro un periodo di tre anni dalla data di avvio dei lavori relativi a un altro investimento sovvenzionato nello stesso porto interno sono considerati parte di un unico progetto di investimento.

7. Qualsiasi concessione, o altro atto di conferimento, a favore di un terzo per la costruzione, l'ammodernamento, la gestione o la locazione di un'infrastruttura portuale sovvenzionata è assegnata in maniera competitiva, trasparente, non discriminatoria e incondizionata. La durata dell'eventuale concessione o altro atto di conferimento a favore di un terzo per la locazione o la gestione dell'infrastruttura portuale sovvenzionata non supera il tempo che ragionevolmente gli occorre per recuperare gli investimenti effettuati per la gestione delle opere e dei servizi, con un rendimento del capitale investito che tenga conto degli investimenti richiesti per conseguire gli specifici obiettivi contrattuali.

8. Le infrastrutture portuali sovvenzionate sono messe a disposizione degli utenti interessati su base paritaria e non discriminatoria alle condizioni di mercato.

9. Per gli aiuti che non superano 2 milioni di EUR, l'importo massimo dell'aiuto può essere fissato, in alternativa al metodo di cui ai paragrafi 4 e 5, all'80% dei costi ammissibili."

(17) All'articolo 58, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

"1. Il presente regolamento si applica agli aiuti individuali concessi prima dell'entrata in vigore delle rispettive disposizioni di cui al presente regolamento, qualora detti aiuti soddisfino tutte le condizioni di cui al presente regolamento, ad eccezione dell'articolo 9."

Articolo 2

Gli allegati del regolamento (UE) n. 651/2014 sono così modificati:

(1) l'allegato II è sostituito dal testo riportato nell'allegato del presente regolamento.

[Nella parte II dell'allegato II (scheda da compilare e inviare a cura degli Stati membri) saranno inserite nuove voci per le nuove categorie di aiuti (aiuti agli investimenti a favore di aeroporti, porti marittimi e porti interni) e la voce relativa agli aiuti alle PMI (articoli da 17 a 20) sarà suddivisa in diverse voci (una per ogni articolo).]

(2) All'allegato III, il testo della nota a piè di pagina 2 è sostituito dal seguente:

"2. Regolamento (CE) n. 1893/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 dicembre 2006, che definisce la classificazione statistica delle attività economiche NACE Revisione 2 e modifica il regolamento (CEE) n. 3037/90 del Consiglio nonché alcuni regolamenti (CE) relativi a settori statistici specifici (GU L 393 del 30.12.2006, pag. 1)."

(3) All'allegato III, la prima frase della nota 3 è sostituita dalla seguente:

"L'equivalente sovvenzione lordo o, per le misure di cui agli articoli 16, 21, 22 o 39, l'importo dell'investimento."

Articolo 3

All'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 702/2014, è aggiunta la frase seguente:

"Gli importi dei costi ammissibili possono essere calcolati conformemente alle opzioni semplificate in materia di costi previste agli articoli 67 e 68 del regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio*, a condizione che l'operazione sia sovvenzionata almeno in parte dal FEASR e che la categoria dei costi sia ammissibile a norma della pertinente disposizione di esenzione."

* Regolamento (UE) n. 1303/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante disposizioni comuni sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione, sul Fondo europeo agricolo per lo sviluppo rurale e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca e disposizioni generali sul Fondo europeo di sviluppo regionale, sul Fondo sociale europeo, sul Fondo di coesione e sul Fondo europeo per gli affari marittimi e la pesca, e che abroga il regolamento (CE) n. 1083/2006 del Consiglio (GU L 347 del 20.12.2013, pag. 320).

Articolo 4

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il

Per la Commissione
Il presidente