



EUROPA-
KOMMISSIONEN

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

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) .../...

af **XXX**

om ændring af forordning (EU) nr. 651/2014 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 og forordning (EU) nr. 702/2014 om forenelighed med det indre marked efter artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde af visse kategorier af støtte i landbrugs- og skovbrugssektoren og i landdistrikter

Udkast

(EØS-relevant tekst)

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) .../...

af **XXX**

om ændring af forordning (EU) nr. 651/2014 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 og forordning (EU) nr. 702/2014 om forenelighed med det indre marked efter artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde af visse kategorier af støtte i landbrugs- og skovbrugssektoren og i landdistrikter

Udkast

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets forordning (EU) 2015/1588 af 13. juli 2015 om anvendelse af artikel 107 og 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde på visse former for horisontal statsstøtte¹, særlig artikel 1, stk. 1, litra a) og b),

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Statsstøtte, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Forordning (EU) nr. 651/2014² fastlægger visse kategorier af støtte, som erklæres forenelige med det indre marked og fritages fra forpligtelsen til at anmelde dem til Kommissionen, før støtten ydes. I forordning (EU) nr. 651/2004 blev det anført, at Kommissionen havde til hensigt at tage forordningens anvendelsesområde op til fornyet overvejelse med henblik på at bringe andre kategorier af støtte ind under forordningen, især støtte til havne- og lufthavnsinfrastruktur, når der var indhøstet tilstrækkelige erfaringer fra konkrete sager.
- (2) I lyset af de erfaringer, Kommissionen har opnået, og for at forenkle og tydeliggøre statsstøttereglerne, mindske den administrative byrde og gøre det muligt for Kommissionen at fokusere på de potentielt mest konkurrencefordrejende sager bør støtte til havne- og lufthavnsinfrastruktur nu bringes ind under anvendelsesområdet for forordning (EU) nr. 651/2014.
- (3) Investeringsstøtte til regionale lufthavne med et gennemsnitligt årligt passagertal på op til tre millioner passagerer kan både forbedre adgangen til visse regioner og fremme den lokale udvikling afhængigt af den enkelte lufthavns særlige forhold. Det kan støtte virkeliggørelsen af de prioriterede mål i Europa 2020-strategien ved at fremme økonomisk vækst og mål af fælleseuropæisk interesse. De erfaringer, der er opnået med anvendelsen af retningslinjerne for statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber³,

¹ EUT L 248 af 24.9.2015, s. 1.

² Kommissionens forordning (EU) nr. 651/2014 af 17. juni 2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108 (EUT L 187 af 26.6.2014, s. 1).

³ EUT C 99 af 4.4.2014, s. 3.

viser, at investeringsstøtte til regionale lufthavne ikke giver anledning til uforholdsmæssige samhandels- og konkurrencefordrejninger, når visse betingelser er opfyldt. Denne form for støtte bør derfor være omfattet af gruppefritagelsen efter forordning (EU) nr. 651/2014, forudsat at visse betingelser er opfyldt. Det er ikke hensigtsmæssigt at indføre en anmeldelsestærskel udtrykt ved et støttebeløb, idet en støtteforanstaltnings virkning for konkurrencen hovedsageligt afhænger af lufthavnens og ikke investerings størrelse.

- (4) Betingelserne for fritagelse for anmeldelsespligten bør tage sigte på at begrænse konkurrencefordrejninger, der kan underminere lige vilkår på det indre marked, navnlig ved at sikre støttebeløbets proportionalitet. For at en støtte kan betragtes som proportional, bør den opfylde to betingelser. Støtteintensiteten bør ikke overstige en maksimalt tilladt støtteintensitet, som afhænger af lufthavnens størrelse. Desuden bør støttebeløbet ikke overstige investerings udækkede finansieringsbehov. For meget små lufthavne med op til 150 000 passagerer om året bør kun en af disse betingelser kræves opfyldt. Forenelighedsbetingelserne bør sikre åben og ikkediskriminerende adgang til infrastrukturen. Fritagelsen bør ikke gælde for støtte til lufthavne i nærheden af en eksisterende lufthavn, hvorfra der drives ruteflyvning, da støtte til sådanne lufthavne indebærer en øget risiko for konkurrencefordrejning og derfor bør anmeldes til Kommissionen, med mindre der er tale om støtte til meget små lufthavne (op til 150 000 passagerer om året), som ikke kan antages at føre til væsentlige konkurrencefordrejninger.
- (5) Søhavne har strategisk betydning for virkeliggørelsen af det mål om et velfungerende indre marked og styrkelse af den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed, som er fastsat i bl.a. Europa 2020-strategien og Kommissionens hvidbog "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"⁴. Som det fremgår af meddelelsen om "Havnene som vækstmotor"⁵, er effektive offentlige og private investeringer en forudsætning for en effektiv drift af havne i alle EU's kystregioner. Investeringer er nødvendige, navnlig for at tilpasse adgangsinfrastrukturerne til havnene og havneinfrastrukturerne til en større og mere kompleks flåde, brugen af alternativ brændstoffer og strengere miljøkrav. Mangelen på havneinfrastrukturer af høj kvalitet medfører trængsel og meromkostninger for afskibere, transportoperatører og forbrugere.
- (6) At udvikle indlandshavnene og integrere dem i multimodal transport er et af hovedformålene med EU's transportpolitik EU-lovgivningen tager udtrykkeligt sigte på at styrke intermodal transport og overgang til mere miljøvenlige transportformer såsom transport ad jernbane, til søs og på indre vandveje.
- (7) Betingelserne for at fritage støtte til havne bør tage sigte på at begrænse konkurrencefordrejninger, der kan underminere lige vilkår på det indre marked, navnlig ved at sikre støttebeløbets proportionalitet. For at en støtte kan betragtes som proportional, bør den ikke overstige den maksimalt tilladte støtteintensitet, som for søhavne afhænger af investeringsprojektets størrelse. Støttebeløbet bør ikke overstige forskellen mellem de støtteberettigede omkostninger og investerings driftsoverskud, undtagen hvor der er tale om ganske små støttebeløb, hvor der for at mindske de administrative byrder bør gælde en forenklet procedure. Der bør også sikres åben og ikkediskriminerende adgang til infrastrukturen.

⁴ KOM(2011) 144.

⁵ KOM(2013) 295.

- (8) Investeringer, der indgår i arbejdsplanerne for de hovednetkorridorer, der er fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013⁶, er projekter af fælles og særlig strategisk interesse for Unionen. Søhavne, der indgår i disse net, udgør indpassage- og udpassagesteder for varer, der transporteres ind i og ud af Unionen. Indlandshavne, der indgår i disse net, har afgørende betydning for at gøre disse net multimodale. For investeringer, der har til formål at forbedre disse havnes funktion, bør der gælde en højere anmeldelsestærskel.
- (9) I lyset af erfaringerne med anvendelsen af forordning (EU) nr. 651/2014 og forordning (EU) nr. 702/2014 er der desuden behov for en tilpasning af visse af disse forordningers bestemmelser.
- (10) Navnlig med hensyn til regionale driftsstøtteordninger i regioner i den yderste periferi har det vist sig vanskeligt i praksis at anvende forskellige regler for kompensation for meromkostninger ved transport og andre meromkostninger, samtidig med at anvendelsen af forskellige regler har vist sig ikke at være et hensigtsmæssigt middel til at imødegå de strukturelle handicap, som er omhandlet i traktatens artikel 349, nærmere betegnet disse regioners fjerne beliggenhed, status som øsamfund, lille areal, vanskelige topografiske og klimatiske forhold og økonomiske afhængighed af nogle få produkter, og som på grund af deres kumulative og vedvarende karakter alvorligt hæmmer disse regioners udvikling, og bestemmelserne herom bør derfor erstattes af en ordning, der gælder for alle meromkostninger.
- (11) I betragtning af de begrænsede negative virkninger, som støtte til kultur og bevarelse af kulturarv har for konkurrencen, bør anmeldelsestærsklerne for støtte hertil forhøjes.
- (12) Forordning (EF) nr. 651/2014 og forordning (EU) nr. 702/2014 bør derfor ændres –
- VEDTAGET DENNE FORORDNING:**

Artikel 1

I forordning (EU) nr. 651/2014 foretages følgende ændringer:

- (1) I artikel 1 foretages følgende ændringer:

a) stk. 1 ændres således:

- i) litra k) og l) affattes således:

"k) støtte til sportsinfrastruktur og multifunktionel infrastruktur til rekreative aktiviteter

l) støtte til lokal infrastruktur"

- ii) som litra m) og n) tilføjes:

"m) støtte til regionale lufthavne og

n) støtte til havne."

b) stk. 3, første afsnit, affattes således:

"Denne forordning finder ikke anvendelse på:

a) støtte til fiskeri- og akvakultursektoren, som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1379/2013*, med undtagelse af uddannelsesstøtte, støtte til SMV'ers

⁶ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

adgang til finansiering, støtte til forskning og udvikling, innovationsstøtte til SMV'er, støtte til dårligt stillede og handicappede arbejdstagere samt regionale driftsstøtteordninger i regioner i den yderste periferi og tyndt befolkede områder

b) støtte ydet inden for sektoren for primærproduktion af landbrugsprodukter, med undtagelse af regional driftsstøtte, støtte til konsulentbistand til SMV'er, risikofinansieringsstøtte, støtte til forskning og udvikling, innovationsstøtte til SMV'er, miljøstøtte, uddannelsesstøtte og støtte til dårligt stillede og handicappede arbejdstagere

c) støtte, som ydes inden for forarbejdning og afsætning af landbrugsprodukter, og som ikke udgør regional driftsstøtte, når:

i) støttebeløbet fastsættes på grundlag af prisen på eller mængden af sådanne produkter, der købes fra primærproducenter eller udbydes på markedet af de pågældende virksomheder, eller

ii) støtten er betinget af, at den helt eller delvis videregives til primærproducenter

d) støtte til fremme af lukning af miner, der ikke er konkurrencedygtige, som omhandlet i Rådets afgørelse nr. 787/2010**

e) de i artikel 13 udelukkede kategorier af regionalstøtte.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1379/2013 af 11. december 2013 om den fælles markedsordning for fiskevarer og akvakulturprodukter, om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 1184/2006 og (EF) nr. 1224/2009 og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 104/2000 (EUT L 354 af 28.12.2013, s. 1).

** Rådets afgørelse af 10. december 2010 om statsstøtte til fremme af lukning af miner, der ikke er konkurrencedygtige (EUT L 336 af 21.12.2010, s. 24).

c) stk. 4 ændres således:

— i) litra a) affattes således:

"a) støtteordninger, som ikke udtrykkeligt udelukker individuel støtte til en virksomhed, der ikke har efterkommet et påbud om tilbagebetaling af støtte ydet af den samme medlemsstat, som Kommissionen ved en tidligere afgørelse har erklæret ulovlig og uforenelig med det indre marked, med undtagelse af støtteordninger, hvis formål er at råde bod på skader, der er forårsaget af visse naturkatastrofer"

— ii) litra c) affattes således:

"c) støtte til kriseramte virksomheder, med undtagelse af støtteordninger, hvis formål er at råde bod på skader, der er forårsaget af visse naturkatastrofer, og regionale driftsstøtteordninger, forudsat at kriseramte virksomheder ved sådanne ordninger ikke stilles bedre end andre virksomheder."

(2) I artikel 2 foretages følgende ændringer:

a) nr. 39 affattes således:

"39) \"driftsoverskud\": forskellen mellem de diskonterede indtægter og de diskonterede driftsudgifter i investeringens relevante levetid, hvis denne forskel er positiv. Driftsudgifterne omfatter udgifter til personale, materialer, udliciterede tjenester, kommunikation, energi, vedligeholdelse, husleje og administration, men, for så vidt angår denne forordning, ikke afskrivninger og finansieringsomkostninger, hvis der er ydet investeringsstøtte hertil. Ved diskontering af indtægter og driftsudgifter med en passende diskonteringssats åbnes der mulighed for et rimeligt overskud\".

b) nr. 42 affattes således:

"42) "regional driftsstøtte": støtte til nedbringelse af en virksomheds løbende udgifter. Dette omfatter omkostninger ved personale, materialer, udliciterede tjenester, kommunikation, energi, vedligeholdelse, husleje, administration osv., men ikke afskrivninger og finansieringsomkostninger, hvis de var medregnet i de støtteberettigede omkostninger, da investeringsstøtten blev ydet"

c) nr. 48 affattes således:

"48) "tyndt befolkede områder": NUTS 2-regioner med færre end otte indbyggere pr. km² eller NUTS 3-regioner med færre end 12,5 indbyggere pr. km²"

d) som nr. 48 a) indsættes:

"48a) "meget tyndt befolkede områder": NUTS 2-regioner med færre end 8 indbyggere pr. km²"

e) nr. 55 affattes således:

"55) "områder, der er berettigede til driftsstøtte": en region i den yderste periferi, som omhandlet i traktatens artikel 349, eller et tyndt befolket område eller et meget tyndt befolket område".

f) som nr. 61 a) indsættes:

"61a) "nedlæggelse af den samme eller en tilsvarende aktivitet": fuldstændig nedlæggelse og også delvise nedlæggelser med væsentlige tab af arbejdspladser til følge. Ved anvendelsen af denne bestemmelse skal der ved væsentlige tab af arbejdspladser forstås tab af mindst [100] jobs inden for denne aktivitet i en virksomhedsenhed eller et tab af jobs inden for denne aktivitet i en virksomhedsenhed på mindst 50 % af dens arbejdsstyrke"

g) efter nr. 143 tilføjes følgende:

"Definitioner vedrørende støtte til regionale lufthavne

144) "lufthavnsinfrastruktur": infrastruktur og udstyr til en lufthavns levering af lufthavnstjenester til luftfartsselskaber og leverandører af tjenesteydelser, herunder start- og landingsbaner, terminaler, forpladser, rullebaner, central groundhandling-infrastruktur og andre faciliteter, der understøtter lufthavnstjenesterne direkte, men ikke infrastruktur og udstyr, som primært er nødvendigt for ikkeluftfartsrelaterede aktiviteter

145) "luftfartsselskab": ethvert luftfartsselskab med en gyldig licens udstedt af en medlemsstat eller af et medlem af det fælles europæiske luftfartsområde jf. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008*

146) "lufthavn": en enhed eller gruppe af enheder, der udøver den økonomiske aktivitet at levere lufthavnstjenester til luftfartsselskaber

147) "lufthavnsydelser": tjenesteydelser som en lufthavn eller et af dennes datterselskaber leverer til luftfartsselskaber i form af håndtering af luftfartøjer fra landing til start samt af passagerer og fragt, så luftfartsselskaberne kan levere luftfartsydelser, herunder levering af groundhandling-ydelser og central groundhandling-infrastruktur

148) "gennemsnitlig årlig passagertrafik": et tal beregnet på basis af den ind- og udgående passagertrafik i de to regnskabsår forud for det år, hvori støtten ydes

149) "central groundhandling-infrastruktur": infrastruktur som normalt drives af lufthavnsforvalteren og mod vederlag stilles til rådighed for de leverandører af groundhandling-ydelser, der er aktive i lufthavnen, undtagen udstyr der ejes af leverandører af groundhandling-ydelser eller indgår i deres drift

150) "højhastighedstog": tog, der kan køre hurtigere end 200 km/t

151) "groundhandling-ydelser": tjenesteydelser som leveres til lufthavnsbrugere i lufthavne, jf. bilaget til direktiv 96/67/EF**

152) "ikkeluftfartsrelaterede aktiviteter": kommercielle tjenester til luftfartsselskaber eller andre lufthavnsbrugere, såsom hjælpetjenester til passagerer, speditører eller andre tjenesteudbydere, udlejning af kontorer og butikker, parkering og hoteller

153) "regional lufthavn": en lufthavn med en årlig passagertrafik på op til 3 mio. passagerer

Definitioner vedrørende støtte til havne

154) "havn": et land- og vandområde bestående af infrastruktur og udstyr, primært til modtagelse af søfartøjer, disses lastning og losning, opbevaring af varer, modtagelse og levering af disse varer eller ind- og udskibning af passagerer, besætning og andre personer og enhver anden infrastruktur, der er nødvendig for transportoperatører i havneområdet

155) "søhavn": havn der hovedsageligt er beregnet til modtagelse af søfartøjer fra havet

156) "indlandshavn": en havn, som ikke er en søhavn, men er beregnet til modtagelse af fartøjer til sejlads på indre vandveje

157) "havneinfrastruktur": infrastruktur og faciliteter til levering af transportrelaterede havnetjenester, herunder kajpladser til fortøjning af skibe, kajmure, moler og flydende pontonramper i tidevandsområder, indre bassiner, opfyldnings- og indvindingsarealer, infrastruktur til alternative brændstoffer, infrastruktur til håndtering af drifts- og lastaffald fra skibe og transportanlæg i havneområdet

158) "havnesuprastruktur": overfladefaciliteter, bygninger samt mobilt (herunder kraner) og fast udstyr i havneområdet med direkte tilknytning til havnens transportfunktion

159) "adgangsinfrastruktur": enhver type infrastruktur, der er nødvendig for at sikre adgangen fra land, hav eller flod for brugere af sø- eller indlandshavnen, især tilkørselsveje, jernbanespor, sejlrender og sluser

160) "oprensning": fjernelse af sand, aflejringer eller andre materialer fra bunden af vandvejen til en havn for at gøre havnen tilgængelig for fartøjerne

161) "vedligeholdende oprensning": oprensning, der udføres regelmæssigt for at holde vandveje tilgængelige

162) "infrastruktur til alternative brændstoffer": havneinfrastruktur til brug for fartøjer, der anvender brændstoffer såsom elektricitet, hydrogen, (flydende) biobrændstoffer, syntetiske brændstoffer, methan, herunder naturgas (CNG og LNG) og biomethan samt LPG, der i det mindste delvis erstatter fossile olie-kilder i energiforsyningen til transport, bidrager til dekarbonisering af transport og forbedrer miljøpræstationerne i transportsektoren

163) "fartøj": en flydende søgående konstruktion, hvad enten den er selvdrevet eller ej, med et eller flere skrog

164) "søgående fartøj": et fartøj, der ikke udelukkende sejler i indre farvande eller farvande inden for eller i umiddelbar nærhed af beskyttede farvande

165) "fartøjer til sejlads på indre vandveje": fartøjer, der udelukkende eller primært er beregnet til sejlads i indre farvande

166) "infrastruktur til håndtering af drifts- og lastaffald fra skibe": enhver fast, flydende eller mobil facilitet, der kan modtage driftsaffald eller lastrester skibe som defineret i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF***.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet (EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3).

** Rådets direktiv 96/67/EF af 15. oktober 1996 om adgang til ground handling-markedet i Fællesskabets lufthavne (EFT L 272 af 25.10.1996, s. 36).

*** Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2000/59/EF af 27. november 2000 om modtagefaciliteter i havne til driftsaffald og lastrester fra skibe (EFT L 332 af 28.12.2000, s. 81).

(3) I artikel 4 foretages følgende ændringer:

a) stk. 1 ændres således:

i) litra z) affattes således:

"z) investeringsstøtte til kultur og bevarelse af kulturarv: 150 mio. EUR pr. projekt; driftsstøtte til kultur og bevarelse af kulturarv: 75 mio. EUR årligt pr. virksomhed"

ii) som underlitra dd), ee) og ff) tilføjes:

""dd) investeringsstøtte til regionale lufthavne: de i artikel 56a, stk. 11 og 12, fastsatte støtteintensiteter

ee) investeringsstøtte til søhavne: 100 mio. EUR pr. enkelte investeringsprojekt (eller 120 mio. EUR pr. enkelte investeringsprojekt i en søhavn, der indgår i arbejdsplanen for en hovednetkorridor, som omhandlet i artikel 47 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013*)

ff) investeringsstøtte til indlandshavne: 20 mio. EUR pr. enkelte investeringsprojekt."

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1). "

(4) I artikel 5, stk. 2, tilføjes som litra k):

"k) støtte i form af salg eller udlejning af materielle aktiver under markedsværdi, hvis værdien fastsættes enten ved en uafhængig ekspertvurdering før salget eller udlejningen eller på grundlag af et offentligt tilgængeligt, regelmæssigt ajourført og almindeligt anerkendt benchmark."

(5) Artikel 6, stk. 5, ændres således:

a) litra a) affattes således:

"a) regional driftsstøtte og regional byudviklingsstøtte, når de relevante betingelser i artikel 15 og 16 er opfyldt"

b) litra d) affattes således:

"d) støtte til kompensation for meromkostningerne ved beskæftigelse af handicappede arbejdstagere og støtte til kompensation for omkostninger ved bistand til dårligt stillede arbejdstagere, når betingelserne i artikel 34 og 35 er opfyldt"

(6) I artikel 7 foretages følgende ændringer:

a) i stk. 1 tilføjes følgende punktum:

"De støtteberettigede omkostninger kan beregnes i overensstemmelse med bestemmelserne om forenklede omkostninger i artikel 67 og 68 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1303/2013*, forudsat at aktiviteten i det mindste delvis finansieres gennem en EU-

fond, der gør det muligt at benytte bestemmelserne om forenklede omkostninger, og at omkostningskategorien er støtteberettiget i henhold til den relevante fritagelsesbestemmelse."

b) stk. 3, første punktum, affattes således:

"Støtte, der skal udbetales i fremtiden, herunder støtte der udbetales i flere rater, diskonteres til sin værdi på det tidspunkt, hvor den ydes."

c) stk. 4 udgår.

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1303/2013 af 17. december 2013 om fælles bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond, Samhørighedsfonden, Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne og Den Europæiske Hav- og Fiskerifond og om generelle bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond, Samhørighedsfonden og Den Europæiske Hav- og Fiskerifond og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 1083/2006 (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 320).

(7) Artikel 12 og 13 affattes således:

"Artikel 12

Kontrol

1. For at give Kommissionen mulighed for at føre kontrol med den støtte, der ved denne forordning er fritaget for anmeldelsespligt, fører medlemsstaterne eller, såfremt der er tale om støtte, der ydes til projekter vedrørende europæisk territorielt samarbejde, den medlemsstat, hvori forvaltningsmyndigheden er beliggende, detaljerede registre med de oplysninger og den dokumentation, der er nødvendig for at godtgøre, at alle de i denne forordning fastsatte betingelser er opfyldt. De registrerede oplysninger opbevares i ti år fra det tidspunkt, hvor ad hoc-støtten blev tildelt, eller hvor den seneste støtte ydet under en støtteordning blev tildelt.

2. Hvis der er tale om ordninger, hvorunder der automatisk ydes skattemæssig støtte på grundlag af støttemodtagernes skatteangivelser, og hvis der ikke er nogen forudgående kontrol af, at alle betingelserne for forenelighed er opfyldt for hver støttemodtager, kontrollerer medlemsstaten regelmæssigt én gang i hvert regnskabsår i det mindste efterfølgende og på grundlag af stikprøver, at alle forenelighedsbetingelserne er opfyldt, og drager de nødvendige konklusioner. Medlemsstaterne opbevarer detaljerede kontrolregistre i mindst 10 år fra datoen for kontrollerne.

3. På Kommissionens anmodning indsender medlemsstaten inden for en frist på 20 arbejdsdage eller en i anmodningen eventuelt fastsat længere frist alle de oplysninger og al den dokumentation, som Kommissionen finder nødvendige for at kunne føre kontrol med anvendelsen af denne forordning, herunder de i stk. 1 og 2 omhandlede oplysninger.

Artikel 13

Anvendelsesområde for regionalstøtte

Bestemmelserne i denne afdeling finder ikke anvendelse på:

a) støtte til aktiviteter i stål-, kul-, skibsbygnings- og kunstfibersektoren

b) støtte til transportsektoren samt dertil knyttet infrastruktur og energiproduktion, energidistribution og energiinfrastruktur, med undtagelse af regionale driftsstøtteordninger

c) regionalstøtte i form af ordninger, som er rettet mod et begrænset antal specifikke erhvervssektorer; ordninger, som er rettet mod turisterhverv, bredbåndsinfrastruktur eller forarbejdning og afsætning af landbrugsprodukter, betragtes ikke som værende rettet mod bestemte erhvervssektorer

d) individuel regional investeringsstøtte til en støttemodtager, der på tidspunktet for ansøgning om støtte:

- i) inden for de foregående to år har nedlagt den samme eller en tilsvarende aktivitet i en virksomhedsenhed på en anden EØS-medlemsstats område
- ii) har [konkrete planer] om at nedlægge en sådan aktivitet inden for en periode, der starter på datoen for ansøgning om støtte og slutter op til to år efter afslutning af den indledende investering.

e) regional driftsstøtte til virksomheder, hvis hovedaktiviteter falder ind under Hovedafdeling K, "Pengeinstitut- og finansvirksomhed, forsikring" i NACE rev. 2, eller til virksomheder, der udøver koncerninterne aktiviteter, og hvis hovedaktivitet falder ind under gruppe 70.10, "Hovedsæders virksomhed", eller gruppe 70.22, "Virksomhedsrådgivning og anden rådgivning om driftsledelse", i NACE rev. 2."

(8) I artikel 14 foretages følgende ændringer:

a) stk. 6, andet afsnit, første punktum, affattes således:

"Ved overtagelse af en virksomhedsenheds aktiver, jf. artikel 2, nr. 49 eller 51, medregnes alene udgifterne til køb af aktiverne fra tredjeparter uden tilknytning til køberen."

b) stk. 7, første punktum, affattes således:

"For støtte ydet til store virksomheder til en gennemgribende ændring i produktionsprocessen gælder, at de støtteberettigede omkostninger skal overstige afskrivningen på de aktiver, som er knyttet til den aktivitet, der skal moderniseres, i de tre forudgående regnskabsår."

(9) Artikel 15 affattes således:

"Artikel 15

Regional driftsstøtte

1. Regionale driftsstøtteordninger i regioner i den yderste periferi og i tyndt befolkede områder er forenelige med det indre marked efter traktatens artikel 107, stk. 3, og er fritaget for anmeldelseskravet i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.

2. I tyndt befolkede områder kan regionale driftsstøtteordninger kompensere for meromkostningerne ved transport af varer, der er produceret i områder, som er berettigede til driftsstøtte, samt meromkostninger ved transport af varer, der videreforarbejdes i disse områder, når følgende betingelser er opfyldt:

a) støtten kan på forhånd kvantificeres objektivt på grundlag af et fast beløb eller pr. ton/kilometer eller en anden relevant enhed

b) meromkostningerne ved transport beregnes på grundlag af transportvejen for varerne inden for den pågældende medlemsstats nationale grænser ved brug af den transportmåde, som medfører de laveste omkostninger for modtageren.

Støtteintensiteten må ikke overstige 100 % af meromkostningerne ved transport som beregnet i henhold til bestemmelserne i dette stykke.

3. I meget tyndt befolkede områder skal regionale driftsstøtteordninger tage sigte på at forebygge eller mindske affolkning, og følgende betingelser skal være opfyldt:

a) støttemodtagerne driver deres økonomiske aktivitet i det pågældende område

b) det årlige støttebeløb, der ydes pr. støttemodtager under alle driftsstøtteordninger, overstiger ikke 20 % af støttemodtagerens årlige arbejdskraftomkostninger i det pågældende område.

4. I regioner i den yderste periferi kan driftsstøtteordninger kompensere for de meromkostninger ved drift, der opstår i regioner i den yderste periferi som en direkte følge af et eller flere af de vedvarende handicaps, der er omhandlet i traktatens artikel 349, når støttemodtagerne har deres økonomiske aktivitet i en region i den yderste periferi, og forudsat at det årlige støttebeløb, der ydes pr. støttemodtager under alle driftsstøtteordninger gennemført i henhold til denne forordning, ikke overstiger nogen af følgende procentsatser:

a) [25 %] af den årlige bruttoværditilvækst, som støttemodtageren skaber i den pågældende region i den yderste periferi

b) [30 %] af støttemodtagerens årlige arbejdskraftomkostninger i den pågældende region i den yderste periferi

c) [20 %] af støttemodtagerens årlige omsætning i den pågældende region i den yderste periferi.

Disse procentsatser kan forhøjes med [10 procentpoint] for virksomheder med en årlig omsætning på op til [300 000 EUR]."

(10) I artikel 21, stk. 16, affattes indledningen således:

"En risikofinansieringsforanstaltning med garantier eller lån til støtteberettigede virksomheder eller kvasikapitalinvesteringer struktureret som lån i støtteberettigede virksomheder skal opfylde følgende betingelser:"

(11) Artikel 22, stk. 2, affattes således:

"Som støtteberettigede betragtes unoterede små virksomheder i de første fem år efter deres registrering, forudsat at den nyligt registrerede virksomhed:

a) ikke blot har overtaget en anden virksomheds aktiviteter

b) endnu ikke har udloddet overskud og

c) ikke er opstået gennem en fusion.

For støtteberettigede virksomheder, som ikke skal registreres, kan den femårige støtteberettigelsesperiode anses for at begynde fra det tidspunkt, hvor virksomheden enten indleder sin økonomiske aktivitet eller skal afregne skat for sin økonomiske aktivitet.

Uanset litra c) i første afsnit betragtes virksomheder opstået gennem en fusion mellem virksomheder, der er støtteberettigede i henhold til bestemmelserne i denne artikel, også som støtteberettigede virksomheder i op til fem år efter datoen for den ældste fusionsparts registrering."

(12) Artikel 31, stk. 3, litra b), affattes således:

"b) driftsomkostninger til undervisere og deltagere i direkte tilknytning til uddannelsesprojektet såsom rejseomkostninger, omkostninger ved indkvartering, materialer og forsyninger, der er direkte knyttet til projektet, afskrivning af hjælpemidler og udstyr, i det omfang de eller det udelukkende anvendes til uddannelsesprojektet."

(13) I artikel 52 indsættes som stk. 2 a:

"2a. Som et alternativ til den beregning af de støtteberegnedte omkostninger, der er fastsat i stk. 2, kan det maksimale støttebeløb til et projekt beregnes på grundlag af den konkurrenceprægede udvælgelsesprocedure, der er fastsat i stk. 4."

(14) I artikel 53 foretages følgende ændringer:

a) stk. 2, litra a), affattes således:

"a) museer, arkiver, biblioteker, kunst- og kulturcentre og -steder, teatre, biografer, operaer, koncertsale, andre organisationer for udøvende kunst, filmhistoriske organisationer og andre lignende kunstneriske og kulturelle infrastrukturer, organisationer og institutioner"

b) stk. 6, tredje punktum, udgår

c) stk. 8 affattes således:

"8. For støtte på højst 2 mio. EUR kan det maksimale støttebeløb som alternativ til den metode, der er fastslagt i stk. 6 og 7, fastsættes til 80 % af de støtteberettigede omkostninger.

d) stk. 9, første punktum, affattes således:

"For de i stk. 2, litra f), omhandlede aktiviteter må det maksimale støttebeløb ikke overstige hverken forskellen mellem de støtteberettigede omkostninger og projektets diskonterede indtægter eller 70 % af de støtteberettigede omkostninger."

(15) Artikel 54, stk. 4, andet afsnit, affattes således:

"I begge tilfælde må det maksimale niveau for udgifter underlagt territoriale udgiftsforpligtelser under ingen omstændigheder overstige 80 % af det samlede produktionsbudget.

En medlemsstat kan også som betingelse for et projekts støtteberettigelse kræve et mindsteniveau af produktionsaktivitet i det pågældende område, men dette niveau må ikke overstige 50 % af det samlede produktionsbudget."

(16) Efter artikel 56 indsættes følgende afdelinger:

"AFDELING 14

Støtte til regionale lufthavne

Artikel 56a

Investeringsstøtte til regionale lufthavne

1. Investeringsstøtte til en lufthavn er forenelig med det indre marked efter traktatens artikel 107, stk. 3, og fritaget for anmeldelseskravet i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.

2. Den støttede investering må ikke være mere omfattende, end hvad der er nødvendigt til den trafik, der på basis af rimelige trafikprognoser forventes på mellemlang sigt.

3. Lufthavnen skal være åben for alle potentielle brugere. Hvis der er fysiske begrænsninger for kapaciteten, skal den fordeles på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikkediskriminerende kriterier.

4. Der må ikke ydes støtte til en lufthavn, der befinder sig inden for en afstand på 100 kilometer eller 60 minutters rejsetid med bil, bus, tog eller højhastighedstog fra en eksisterende lufthavn, hvorfra der drives ruteflyvning, jf. artikel 2, stk. 16, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008.

5. Der må ikke ydes støtte til lufthavne med et gennemsnitligt årligt passagertal på over tre millioner passagerer i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvor støtten faktisk ydes. Støtten må ikke ydes, hvis det forventes, at den vil medføre, at lufthavnen vil øge sit gennemsnitlige årlige passagertal til over tre millioner passagerer inden for de to regnskabsår, der følger efter det år, hvor støtten ydes.

6. Der må ikke ydes støtte til lufthavne med en gennemsnitlig årlig fragtrafik på over 200 000 ton i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvor støtten faktisk ydes. Der må heller ikke ydes støtte, hvis støtten forventes at medføre, at lufthavnen vil øge sin gennemsnitlige årlige fragtrafik til over 200 000 ton inden for de to regnskabsår, der følger efter ydelsen af støtten.

7. Der må ikke ydes støtte til flytning af eksisterende lufthavne eller til etablering af en ny passagerlufthavn, herunder ombygning af en eksisterende flyveplads til en passagerlufthavn.

9. Støttebeløbet må ikke overstige forskellen mellem de støtteberettigede omkostninger og driftsresultatet af investeringen. Driftsoverskud trækkes fra de støtteberettigede omkostninger enten forudgående på grundlag af rimelige fremskrivninger eller via en tilbagebetalingsmekanisme.

10. De støtteberettigede omkostninger er omkostningerne ved investeringerne i lufthavnsinfrastruktur, herunder planlægningsomkostninger.

11. Støttebeløbet må ikke overstige:

- a) 50 % af de støtteberettigede omkostninger for lufthavne med et gennemsnitligt årligt passagertal på en til tre millioner passagerer i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvor støtten ydes
- b) 75 % af de støtteberettigede omkostninger for lufthavne med et gennemsnitligt årligt passagertal på op til en million passagerer i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvor støtten faktisk ydes.

12. De maksimale støtteintensiteter kan forhøjes med 20 procentpoint for lufthavne beliggende i fjerntliggende områder.

13. Stk. 2 og 4 finder ikke anvendelse på lufthavne med et årligt passagertal på op til 150 000 passagerer i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvor støtten faktisk ydes, forudsat at støtten ikke forventes at medføre, at lufthavnen vil øge sit gennemsnitlige årlige passagertal til over 150 000 passagerer. Støtte til sådanne lufthavne skal opfylde betingelserne i enten stk. 9 eller stk. 11 og 12.

AFDELING 15

Støtte til havne

Artikel 56b

Investeringsstøtte til søhavne

1. Investeringsstøtte til søhavne er forenelig med det indre marked efter traktatens artikel 107, stk. 3, og fritaget for anmeldelseskravet i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.

2. De støtteberettigede omkostninger er omkostningerne, herunder planlægningsomkostninger, ved investeringer i:

- a) anlæg, udskiftning eller opgradering af søhavneinfrastrukturer og
- b) anlæg, udskiftning eller opgradering af adgangsinfrastrukturer inden for havneområdet. Dette omfatter oprensning i havneområdet, dog med undtagelse af vedligeholdende oprensning.

3. Omkostninger ved investeringer i ikketransportrelaterede aktiviteter, herunder industrielle fremstillingsfaciliteter, der er aktive i havnens randområde, kontorer eller butikker samt suprastrukturer, er ikke støtteberettigede.

4. Støtteintensiteten må ikke overstige forskellen mellem de støtteberettigede omkostninger og driftsresultatet af investeringen. Driftsoverskud trækkes fra de støtteberettigede omkostninger enten forudgående på grundlag af rimelige fremskrivninger eller via en tilbagebetalingsmekanisme.

5. Støtteintensiteten for de investeringer, der er omhandlet i stk. 2, litra a), må ikke overstige:

a) 100 % af de støtteberettigede omkostninger, når disse ikke overstiger 20 mio. EUR

b) 80 % af de støtteberettigede omkostninger, når disse udgør mellem 20 mio. EUR og 50 mio. EUR

c) 50 % af de støtteberettigede omkostninger, når disse udgør mellem 50 mio. EUR og 100 mio. EUR

d) 50 % af de støtteberettigede omkostninger ved støtteberettigede omkostninger på op til 120 mio. EUR for søhavne, der er omfattet af arbejdsplanen for en hovednetkorridor, som omhandlet i artikel 47 i forordning (EU) nr. 1315/2013.

For de investeringer, der er omhandlet i stk. 2, litra b), må den maksimale støtteintensitet ikke overstige 100 % af de støtteberettigede omkostninger.

6. De i stk. 5, første afsnit, litra b), c) og d), fastsatte støtteintensiteter kan forhøjes med 10 procentpoint for investeringer i støtteberettigede områder, der opfylder betingelserne i traktatens artikel 107, stk. 3, litra a), og med 5 procentpoint for investeringer i støtteberettigede områder, der opfylder betingelserne i traktatens artikel 107, stk. 3, litra c).

7. Enhver støttet investering iværksat af den samme støttemodtager inden for en periode på tre år efter påbegyndelse af arbejdet på et andet projekt, hvortil der er ydet støtte, i samme søhavn, anses for at indgå i ét samlet investeringsprojekt.

8. Enhver koncession på eller anden form for overdragelse til tredjepart af anlæg, opgradering, drift eller leje af havneinfrastruktur, hvortil der er ydet støtte, skal tildeles på et konkurrencepræget, gennemsigtigt, ikkediskriminerende og ubetinget grundlag. Varigheden af en koncession eller anden form for overdragelse til tredjemand af leje eller drift af havneinfrastruktur, hvortil der er ydet støtte, må ikke overstige den tid, det med rimelighed må forventes at tage denne tredjemand at tjene investeringerne i drift af anlæggene eller tjenesterne ind og opnå et afkast af den investerede kapital under hensyntagen til de investeringer, der er nødvendige for at opnå de specifikke kontraktmål.

9. Den støttede havneinfrastruktur skal være tilgængelig for interesserede brugere på lige, ikkediskriminerende og markedskonforme vilkår.

10. For støtte på ikke over 5 mio. EUR kan det maksimale støttebeløb som et alternativ til den i stk. 4, 5 og 6 fastsatte metode fastættes til 80 % af de støtteberettigede omkostninger.

Artikel 56c

Investeringsstøtte til indlandshavne

1. Investeringsstøtte til indlandshavne er forenelig med det indre marked efter traktatens artikel 107, stk. 3, og fritaget for anmeldelseskravet i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.

2. De støtteberettigede omkostninger er omkostningerne, herunder planlægningsomkostninger, ved investeringer i:

a) anlæg, udskiftning eller opgradering af indlandshavneinfrastrukturer og

- b) anlæg, udskiftning eller opgradering af adgangsinfrastrukturer inden for havneområdet. Dette omfatter oprensning i havneområdet, dog med undtagelse af vedligeholdende oprensning.

3. Omkostninger ved investeringer i ikketransportrelaterede aktiviteter, herunder industrielle fremstillingsfaciliteter, der er aktive i havnens randområde, kontorer eller butikker samt suprastrukturer, er ikke støtteberettigede.

4. Støttebeløbet må ikke overstige forskellen mellem de støtteberettigede omkostninger og driftsoverskudet af investeringen. Driftsoverskudet trækkes fra de støtteberettigede omkostninger enten forudgående på grundlag af rimelige fremskrivninger eller via en tilbagebetalingsmekanisme.

5. Støtteintensiteten må ikke overstige 100 % af de støtteberettigede omkostninger.

6. Enhver støttet investering iværksat af den samme støttemodtager inden for en periode på tre år efter påbegyndelse af arbejdet på et andet projekt, hvortil der er ydet støtte, i samme indlandshavn, anses for at indgå i ét samlet investeringsprojekt.

7. Enhver koncession på eller anden form for overdragelse til tredjemand af anlæg, opgradering, drift eller leje af havneinfrastruktur, hvortil der er ydet støtte, skal tildeles på et konkurrencepræget, gennemsigtigt, ikkediskriminerende og ubetinget grundlag. Varigheden af en koncession eller anden form for overdragelse til tredjemand af leje eller drift af havneinfrastruktur, hvortil der er ydet støtte, må ikke overstige den tid, det med rimelighed må forventes at tage denne tredjemand at tjene investeringerne i drift af anlæggene eller tjenesterne ind og opnå et afkast af den investerede kapital under hensyntagen til de investeringer, der er nødvendige for at opnå de specifikke kontraktmål.

8. Den støttede havneinfrastruktur skal være tilgængelig for interesserede brugere på lige, ikkediskriminerende og markedskonforme vilkår.

9. For støtte på ikke over 2 mio. EUR kan det maksimale støttebeløb som et alternativ til den i stk. 4 og 5 fastsatte metode fastættes til 80 % af de støtteberettigede omkostninger."

(17) Artikel 58, stk. 1, affattes således:

"1. Denne forordning finder anvendelse på individuel støtte, der er ydet, inden de relevante bestemmelser i denne forordning er trådt i kraft, hvis støtten opfylder alle denne forordnings betingelser, med undtagelse af artikel 9."

Artikel 2

I bilagene til forordning (EU) nr. 651/2014 foretages følgende ændringer:

(1) Bilag II erstattes af teksten i bilaget til nærværende forordning.

[I bilag II (oplysningsskema, som medlemsstaten skal indsende) vil der blive indføjet nye punkter i del II til de nye støttekategorier (investeringsstøtte til lufthavne, søhavne og indlandshavne), og punktet om støtte til SMV'er (artikel 17 og 20) vil blive delt op i forskellige punkter (efter artikel).]

(2) I bilag III affattes fodnote 2 således:

"2. Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1893/2006 af 20. december 2006 om oprettelse af den statistiske nomenklatur for økonomiske aktiviteter NACE rev. 2 og om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3037/90 og visse EF-forordninger om bestemte statistiske områder (EUT L 393 af 30.12.2006, s. 1)."

(3) I bilag III affattes første punktum i fodnote 3 således:

"Bruttosubventionsækvivalenten, eller for foranstaltninger i henhold til denne forordnings artikel 16, 21, 22 eller 39 investeringsbeløbet."

Artikel 3

I artikel 7, stk. 1, i forordning (EU) nr. 702/2014 tilføjes følgende punktum:

"De støtteberettigede omkostninger kan beregnes i overensstemmelse med bestemmelserne om forenklede omkostninger i artikel 67 og 68 i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1303/2013*, forudsat at aktiviteten i det mindste delvist finansieres gennem en EU-fond, der gør det muligt at anvende bestemmelserne om forenklede omkostninger, og at omkostningskategorien er støtteberettiget i henhold til den relevante fritagelsesbestemmelse."

* Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1303/2013 af 17. december 2013 om fælles bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond, Samhørighedsfonden, Den Europæiske Landbrugsfond for Udvikling af Landdistrikterne og Den Europæiske Hav- og Fiskerifond og om generelle bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond, Samhørighedsfonden og Den Europæiske Hav- og Fiskerifond og om ophævelse af Rådets forordning (EF) nr. 1083/2006 (EUT L 347 af 20.12.2013, s. 320).

Artikel 4

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Kommissionens vegne
Formand