



COMISIA  
EUROPEANĂ

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

## **REGULAMENTUL (UE) .../... AL COMISIEI**

**din **XXX****

**de modificare a Regulamentului (UE) nr. 651/2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat și a Regulamentului (UE) nr. 702/2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare în sectoarele agricol și forestier și în zonele rurale ca fiind compatibile cu piața internă, în aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene**

**Proiect**

(Text cu relevanță pentru SEE)

# REGULAMENTUL (UE) .../... AL COMISIEI

din **XXX**

**de modificare a Regulamentului (UE) nr. 651/2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat și a Regulamentului (UE) nr. 702/2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare în sectoarele agricol și forestier și în zonele rurale ca fiind compatibile cu piața internă, în aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene**

## Proiect

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2015/1588 al Consiliului din 13 iulie 2015 privind aplicarea articolelor 107 și 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene anumitor categorii de ajutoare de stat orizontale<sup>1</sup>, în special articolul 1 alineatul (1) literele (a) și (b),

după consultarea Comitetului consultativ privind ajutoarele de stat,

întrucât:

- (1) Prin Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei<sup>2</sup> sunt stabilite anumite categorii de ajutoare care sunt declarate compatibile cu piața internă și exceptate de la obligația de a fi notificate Comisiei înainte de a fi acordate. În Regulamentul (UE) nr. 651/2014 s-a anunțat că, după dobândirea unei experiențe suficiente, Comisia intenționează să revizuiască domeniul de aplicare al regulamentului respectiv, în vederea includerii altor categorii de ajutoare, în special ajutoarele pentru infrastructurile portuare și aeroportuare.
- (2) În lumina experienței dobândite de Comisie și cu scopul de a se simplifica și a se clarifica normele în materie de ajutoare de stat, de a se reduce sarcina administrativă și de a se permite Comisiei să se concentreze asupra cazurilor cu cel mai mare potențial de denaturare a concurenței, ajutoarele pentru infrastructurile portuare și aeroportuare ar trebui să fie incluse în domeniul de aplicare al Regulamentului (UE) nr. 651/2014.
- (3) Ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor regionale cu un trafic mediu anual de maximum trei milioane de pasageri pot îmbunătăți atât accesibilitatea anumitor regiuni, cât și dezvoltarea locală, în funcție de specificul fiecărui aeroport, ceea ce vine în sprijinul priorităților din Strategia Europa 2020, contribuind la promovarea creșterii economice și la atingerea obiectivelor de interes comun pentru UE. Din experiența dobândită în urma aplicării Orientărilor privind ajutoarele de stat destinate

<sup>1</sup> JO L 248, 24.9.2015, p. 1.

<sup>2</sup> Regulamentul (UE) nr. 651/2014 al Comisiei din 17 iunie 2014 de declarare a anumitor categorii de ajutoare compatibile cu piața internă în aplicarea articolelor 107 și 108 din tratat (JO L 187, 26.6.2014, p. 1).

aeroporturilor și companiilor aeriene<sup>3</sup> reiese că, dacă sunt îndeplinite anumite condiții, ajutoarele pentru investiții acordate aeroporturilor regionale nu provoacă o denaturare excesivă a comerțului și a concurenței. Aceste ajutoare ar trebui, așadar, să intre în domeniul de aplicare al exceptării pe categorii din Regulamentul (UE) nr. 651/2014, dacă sunt îndeplinite anumite condiții. Nu este indicat să se stabilească un prag de notificare bazat pe valoarea ajutorului, deoarece impactul concurențial al unei măsuri de ajutor depinde în principal de dimensiunea aeroportului, nu de valoarea investiției.

- (4) Condițiile pentru exceptarea ajutoarelor de la obligația de notificare ar trebui să fie astfel stabilite încât să se limiteze denaturările concurenței, care ar submina condițiile de concurență echitabile în cadrul pieței interne, și, în special, să se asigure proporționalitatea valorii ajutorului. Pentru a fi proporționale, ajutoarele ar trebui să îndeplinească două condiții. Intensitatea ajutoarelor nu ar trebui să depășească intensitatea maximă permisă, care variază în funcție de dimensiunea aeroportului, iar valoarea ajutorului nu ar trebui să depășească deficitul de finanțare al investiției. În cazul aeroporturilor foarte mici, cu un trafic de maximum 150 000 de pasageri pe an, ar trebui să se prevadă numai îndeplinirea uneia dintre aceste condiții. Condițiile de compatibilitate ar trebui să asigure accesul liber și nediscriminatoriu la infrastructură. Exceptarea nu ar trebui să se aplice în cazul ajutoarelor acordate aeroporturilor situate în vecinătatea unui aeroport existent de pe care sunt operate servicii aeriene regulate, deoarece ajutoarele pentru astfel de aeroporturi implică un risc mai mare de denaturare a concurenței și, prin urmare, ar trebui să fie notificate Comisiei, cu excepția cazului în care ajutoarele sunt acordate aeroporturilor foarte mici (cu un trafic de maximum 150 000 de pasageri pe an), ceea ce este improbabil să genereze o denaturare semnificativă a concurenței.
- (5) Porturile maritime au o importanță strategică pentru asigurarea bunei funcționări a pieței interne și pentru consolidarea coeziunii economice, sociale și teritoriale, astfel cum se menționează, printre altele, în Strategia Europa 2020 și în Cartea albă a Comisiei intitulată „Foaie de parcurs pentru un spațiu european unic al transporturilor – Către un sistem de transport competitiv și eficient din punct de vedere al resurselor”<sup>4</sup>. Astfel cum s-a subliniat în Comunicarea „Porturile: un motor al creșterii economice”<sup>5</sup>, funcționarea eficace a porturilor din toate regiunile maritime ale Uniunii necesită investiții publice și private eficiente. Investițiile sunt necesare, în special, pentru adaptarea infrastructurii de acces la porturi și a infrastructurii portuare la dimensiunea și complexitatea mărite ale flotei, la utilizarea unei infrastructuri pentru combustibili alternativi și la cerințele mai stricte în materie de performanță de mediu. Lipsa unei infrastructuri portuare de înaltă calitate duce la congestionare și la costuri suplimentare pentru expeditori, operatori de transport și consumatori.
- (6) Dezvoltarea porturilor interioare și integrarea acestora în transportul multimodal este un obiectiv major al politicii Uniunii în domeniul transporturilor. Legislația Uniunii vizează explicit consolidarea intermodalității transporturilor și trecerea la moduri de transport mai ecologice, cum ar fi transportul feroviar și transportul maritim/pe căi navigabile interioare.
- (7) Condițiile de exceptare a ajutoarelor pentru porturi ar trebui să fie stabilite astfel încât să se limiteze denaturarea concurenței, care ar submina condițiile de concurență echitabile în cadrul pieței interne, și, în special, să se asigure proporționalitatea valorii

---

<sup>3</sup> JO C 99, 4.4.2014, p. 3.

<sup>4</sup> COM(2011) 144.

<sup>5</sup> COM(2013) 295.

ajutorului. Pentru a fi proporționale, ajutoarele nu ar trebui să depășească intensitatea maximă permisă, care, în cazul porturilor maritime, variază în funcție de amploarea proiectului de investiție. Valoarea ajutorului nu ar trebui să depășească diferența dintre costurile eligibile și profitul din exploatare aferent investiției, cu excepția valorilor foarte mici ale ajutoarelor, în cazul cărora este indicat să se recurgă la o abordare simplificată, în vederea reducerii sarcinii administrative. De asemenea, ar trebui să fie asigurat accesul deschis și nediscriminatoriu la infrastructură.

- (8) Investițiile incluse în planurile de lucru ale coridoarelor rețelei centrale, instituite prin Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>6</sup>, sunt proiecte de interes comun și de un interes strategic deosebit pentru Uniune. Porturile maritime care fac parte din rețelele respective constituie punctele de intrare și ieșire a mărfurilor transportate în interiorul și în afara Uniunii. Porturile interioare care fac parte din rețelele respective sunt factori esențiali pentru multimodalitatea rețelei. Investițiile menite să îmbunătățească productivitatea acestor porturi ar trebui să beneficieze de un prag de notificare mai ridicat.
- (9) În lumina experienței dobândite în urma punerii în aplicare a Regulamentului (UE) nr. 651/2014 și a Regulamentului (UE) nr. 702/2014, este indicat, de asemenea, ca anumite dispoziții ale regulamentelor respective să fie adaptate.
- (10) În ceea ce privește mai ales schemele de ajutoare regionale de exploatare pentru regiunile ultraperiferice, s-a dovedit că aplicarea unor reguli diferite pentru compensarea costurilor suplimentare de transport și a altor costuri suplimentare este dificilă în practică și că ea nu este potrivită pentru tratarea handicapurilor structurale menționate la articolul 349 din tratat – depărtare, insularitate, suprafața redusă, relieful și clima dificile, dependența economică de un număr redus de produse, factori a căror persistență și combinare dăunează grav dezvoltării acestora – și, prin urmare, dispozițiile ar trebui înlocuite cu o metodă aplicabilă tuturor costurilor suplimentare.
- (11) Având în vedere că efectele negative ale ajutoarelor pentru cultură și pentru conservarea patrimoniului asupra concurenței sunt limitate, pragurile de notificare pentru ajutoarele din domeniile respective ar trebui majorate.
- (12) Prin urmare, Regulamentul (UE) nr. 651/2014 și Regulamentul (UE) nr. 702/2014 ar trebui modificate în consecință,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### *Articolul 1*

Regulamentul (UE) nr. 651/2014 se modifică după cum urmează:

- (1) Articolul 1 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se modifică după cum urmează:

- (i) literele (k) și (l) se înlocuiesc cu următorul text:

„(k) ajutoare pentru infrastructurile sportive și pentru infrastructurile de agrement multifuncționale;

(l) ajutoare pentru infrastructurile locale;”;

---

<sup>6</sup> Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1).

– (ii) se adaugă literele (m) și (n) cu următorul text:

„(m) ajutoare pentru aeroporturi regionale; precum și

(n) ajutoare pentru porturi.”;

(b) la alineatul (3), primul paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„Prezentul regulament nu se aplică:

(a) ajutoarelor acordate în sectorul pescuitului și acvaculturii, astfel cum sunt reglementate de Regulamentul (UE) nr. 1379/2013 al Parlamentului European și al Consiliului\*, cu excepția ajutoarelor pentru formare, a ajutoarelor pentru accesul IMM-urilor la finanțare, a ajutoarelor în materie de cercetare și dezvoltare, a ajutoarelor pentru inovare destinate IMM-urilor, a ajutoarelor pentru lucrătorii defavorizați și pentru lucrătorii cu handicap și a schemelor de ajutoare regionale de exploatare din regiunile ultraperiferice și din zonele slab populate;

(b) ajutoarelor acordate în sectorul producției agricole primare, cu excepția ajutoarelor regionale de exploatare, a ajutoarelor pentru consultanță în favoarea IMM-urilor, a ajutoarelor pentru finanțare de risc, a ajutoarelor pentru cercetare și dezvoltare, a ajutoarelor pentru inovare destinate IMM-urilor, a ajutoarelor de mediu, a ajutoarelor pentru formare și a ajutoarelor pentru lucrătorii defavorizați și lucrătorii cu handicap;

(c) ajutoarelor, altele decât ajutoarele regionale de exploatare, acordate în sectorul prelucrării și comercializării produselor agricole, în următoarele cazuri:

(i) atunci când valoarea ajutoarelor este stabilită pe baza prețului sau a cantității unor astfel de produse achiziționate de la producători primari sau introduse pe piață de întreprinderile respective; sau

(ii) atunci când ajutoarele sunt condiționate de transferarea lor parțială sau integrală către producătorii primari;

(d) ajutoarelor pentru facilitarea închiderii minelor de cărbune necompetitive, astfel cum sunt reglementate de Decizia nr. 2010/787 a Consiliului\*\*;

(e) categoriilor de ajutoare regionale excluse la articolul 13.”;

---

\* Regulamentul (UE) nr. 1379/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind organizarea comună a piețelor în sectorul produselor pescărești și de acvacultură, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 1184/2006 și (CE) nr. 1224/2009 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 104/2000 al Consiliului (JO L 354, 28.12.2013, p. 1).

\*\* Decizia Consiliului din 10 decembrie 2010 privind ajutorul de stat pentru facilitarea închiderii minelor de cărbune necompetitive (JO L 336, 21.12.2010, p. 24).

(c) alineatul (4) se modifică după cum urmează:

– (i) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) schemelor de ajutoare care nu exclud în mod explicit plata unor ajutoare individuale pentru o întreprindere care nu a executat ordinul de recuperare emis în urma unei decizii anterioare a Comisiei prin care un ajutor acordat de același stat membru este declarat ilegal și incompatibil cu piața internă, cu excepția schemelor de ajutoare destinate reparării daunelor provocate de anumite dezastre naturale;”;

– (ii) litera (c) se înlocuiește cu următorul text:

„(c) ajutoarelor pentru întreprinderi aflate în dificultate, cu excepția schemelor de ajutoare destinate reparării daunelor provocate de anumite dezastre naturale și a schemelor de ajutoare

regionale de exploatare, cu condiția ca aceste scheme să nu acorde întreprinderilor aflate în dificultate un tratament mai favorabil decât altor întreprinderi.”

(2) Articolul 2 se modifică după cum urmează:

(a) punctul 39 se înlocuiește cu următorul text:

„39. «profit din exploatare» înseamnă diferența dintre veniturile actualizate și valoarea actualizată a costurilor de exploatare pe durata de viață economică a investiției, în cazul în care această diferență este pozitivă. Costurile de exploatare includ costuri precum costurile cu personalul, materialele, serviciile contractate, comunicațiile, energia, întreținerea, chiria, administrarea, dar exclud, în sensul prezentului regulament, costurile de amortizare și costurile de finanțare în cazul în care acestea au fost acoperite de ajutoare pentru investiții. Actualizarea veniturilor și a costurilor de exploatare cu ajutorul unei rate de actualizare corespunzătoare permite realizarea unui profit rezonabil.”;

(b) punctul 42 se înlocuiește cu următorul text:

„42. «ajutoare regionale de exploatare» înseamnă ajutoarele destinate reducerii cheltuielilor curente ale unei întreprinderi. Aceste cheltuieli includ categorii de costuri precum costurile cu personalul, materialele, serviciile contractate, comunicațiile, energia, întreținerea, chiria, administrarea etc., dar exclud costurile de amortizare și costurile de finanțare în cazul în care acestea au fost incluse în costurile eligibile la acordarea ajutorului pentru investiții.”;

(c) punctul 48 se înlocuiește cu următorul text:

„48. «zone slab populate» înseamnă regiunile NUTS 2 cu mai puțin de 8 locuitori pe km<sup>2</sup> sau regiunile NUTS 3 cu mai puțin de 12,5 locuitori pe km<sup>2</sup>.”;

(d) se introduce punctul 48a cu următorul text:

„48a. «zone foarte slab populate» înseamnă regiunile NUTS 2 cu mai puțin de 8 locuitori pe km<sup>2</sup>.”;

(e) punctul 55 se înlocuiește cu următorul text:

„55. «zonă eligibilă pentru ajutoare de exploatare» înseamnă o regiune ultraperiferică menționată la articolul 349 din tratat, o zonă slab populată sau o zonă foarte slab populată.”;

(f) se introduce punctul 61a cu următorul text:

„61a. «încetarea aceleiași activități sau a unei activități similare» înseamnă încetarea completă și, de asemenea, încetarea parțială a unei activități care conduc la pierderi semnificative de locuri de muncă. În sensul prezentei dispoziții, pierderile semnificative de locuri de muncă sunt definite ca pierderea a cel puțin [100] de locuri de muncă în activitatea respectivă dintr-o unitate sau ca reducerea locurilor de muncă în activitatea respectivă dintr-o unitate cu cel puțin 50 % din forța de muncă.”;

(g) după punctul 143 se adaugă următoarele puncte:

#### **„Definiții în domeniul ajutoarelor pentru aeroporturile regionale**

144. «infrastructură aeroportuară» înseamnă infrastructura și echipamentele care permit unui aeroport să furnizeze servicii aeroportuare companiilor aeriene și diversilor prestatori de servicii, și anume piste, terminale, platforme, căi de rulare, infrastructura centralizată de handling la sol și orice alte structuri utilizate în mod direct pentru serviciile aeroportuare, cu excepția infrastructurilor și a echipamentelor care sunt necesare, în principal, pentru desfășurarea activităților non-aeronautice;

145. «companie aeriană» înseamnă orice companie aeriană cu o licență de operare valabilă eliberată de un stat membru sau de un membru al spațiului aerian comun european în temeiul Regulamentului (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului\*;

146. «aeroport» înseamnă o entitate sau un grup de entități care desfășoară activitatea economică de furnizare a unor servicii aeroportuare către companii aeriene;

147. «servicii aeroportuare» înseamnă serviciile furnizate companiilor aeriene de către aeroport sau de către oricare dintre filialele sale, menite să asigure handlingul aeronavelor, de la aterizare până la decolare, precum și al pasagerilor și al mărfurilor, pentru a permite companiilor aeriene să ofere servicii de transport aerian, inclusiv furnizarea de servicii de handling la sol și furnizarea de infrastructură centralizată de handling la sol;

148. «trafic mediu anual de pasageri» înseamnă o cifră stabilită pe baza traficului de pasageri care sosesc și care pleacă în cursul ultimelor două exerciții financiare dinaintea celui în care este acordat ajutorul;

149. «infrastructură centralizată de handling la sol» înseamnă o infrastructură care este în mod normal operată de administratorul aeroportului și pusă la dispoziția diferiților furnizori de servicii de handling la sol care își desfășoară activitatea în aeroport, în schimbul unei remunerații, cu excepția echipamentelor deținute sau exploatate de către furnizorii de servicii de handling la sol;

150. «tren de mare viteză» înseamnă un tren care poate atinge viteze de peste 200 km/h;

151. «servicii de handling la sol» înseamnă serviciile oferite utilizatorilor aeroporturilor în aeroporturi, astfel cum sunt descrise în anexa la Directiva 96/67/CE a Consiliului\*\*;

152. «activități non-aeronautice» înseamnă serviciile comerciale oferite companiilor aeriene sau altor utilizatori ai aeroportului, cum ar fi serviciile auxiliare pentru pasageri, agenți de expediție sau alți prestatori de servicii, închirierea de birouri și spații comerciale, spațiile de parcare și hotelurile;

153. «aeroport regional» înseamnă un aeroport cu un trafic mediu anual de pasageri de maximum 3 milioane de pasageri;

### **Definiții în domeniul ajutoarelor pentru porturi**

154. «port» înseamnă o zonă de pământ și apă, constituită din infrastructura și echipamentele necesare pentru primirea navelor, încărcarea și descărcarea acestora, depozitarea mărfurilor, recepția și livrarea acestora și îmbarcarea și debarcarea pasagerilor, a echipajului și a altor persoane și din orice altă infrastructură de care operatorii de transport au nevoie în zona portuară;

155. «port maritim» înseamnă un port destinat, în principal, primirii navelor maritime;

156. «port interior» înseamnă un port, altul decât un port maritim, destinat primirii navelor de navigație interioară;

157. «infrastructură portuară» înseamnă infrastructura și instalațiile pentru furnizarea de servicii portuare legate de transport, cum ar fi danele utilizate pentru amararea navelor, pereții cheiurilor, debarcaderele și pontoanele plutitoare din zonele de maree, bazinele interne, rambleurile și terenurile recuperate din mare, infrastructura pentru combustibili alternativi, infrastructura pentru colectarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură și instalațiile de transport din zona portuară;

158. «suprastructură portuară» înseamnă amenajările de suprafață, clădirile și echipamentele mobile, cum ar fi macaralele, și echipamentele fixe din zona portuară care au legătură directă cu funcția de transport a portului;

159. «infrastructură de acces» înseamnă orice tip de infrastructură necesară pentru a asigura accesul și intrarea utilizatorilor în porturile maritime sau interioare de pe uscat, de pe mare sau de pe un curs de apă, în special drumurile de acces, șinele de cale ferată, șenalele de acces și ecluzele;

160. «dragaj» înseamnă îndepărtarea nisipului, a sedimentelor sau a altor substanțe de pe fundul căilor navigabile de acces la un port sau din cadrul unei zone portuare, pentru a permite navelor să aibă acces la port;

161. «dragaj de întreținere» înseamnă dragajul efectuat în mod curent pentru menținerea accesibilității căilor navigabile de acces sau a zonei portuare;

162. «infrastructură pentru combustibili alternativi» înseamnă infrastructura portuară care permite unui port să primească nave în care combustibilii precum energia electrică, hidrogenul, biocombustibilii (lichizi), combustibilii sintetici, metanul, inclusiv gazele naturale (GNC și GNL), biometanul și gazul petrolier lichefiat (GPL) servesc, cel puțin parțial, ca înlocuitori pentru sursele de petrol în furnizarea energiei pentru transporturi, contribuie la decarbonizarea sectorului transporturilor și îmbunătățesc performanța de mediu a acestui sector;

163. «navă» înseamnă o structură de plutire pe mare cu sau fără propulsie proprie, care prezintă una sau mai multe coci de deplasare la suprafață;

164. «navă maritimă» înseamnă o navă, alta decât o navă care navighează exclusiv în apele interioare sau în apele din interiorul sau din imediata apropiere a apelor protejate;

165. «navă de ape interioare» înseamnă o navă destinată exclusiv sau în principal navigației pe căi navigabile interioare;

166. «infrastructură de colectare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură» înseamnă preluarea deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură, astfel cum sunt definite în Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului\*\*\*, în orice instalație fixă, plutitoare sau mobilă care are capacitatea de a le prelua.”

---

\* Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO L 293, 31.10.2008, p. 3).

\*\* Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității (JO L 272, 25.10.1996, p. 36).

\*\*\* Directiva 2000/59/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 27 noiembrie 2000 privind instalațiile portuare de preluare a deșeurilor provenite din exploatarea navelor și a reziduurilor de încărcătură (JO L 332, 28.12.2000, p. 81).

(3) Articolul 4 se modifică după cum urmează:

(a) alineatul (1) se modifică după cum urmează:

(i) litera (z) se înlocuiește cu următorul text:

„(z) pentru ajutoarele pentru investiții pentru cultură și pentru conservarea patrimoniului: 150 de milioane EUR pe proiect; ajutoare de exploatare pentru cultură și pentru conservarea patrimoniului: 75 de milioane EUR pe întreprindere pe an;”;



(ii) se adaugă literele (dd), (ee) și (ff) cu următorul text:

„(dd) pentru ajutoarele pentru investiții destinate aeroporturilor regionale: intensitățile ajutoarelor prevăzute la articolul 56a alineatele (11) și (12);

(ee) pentru ajutoarele pentru investiții destinate porturilor maritime: 100 de milioane EUR pe proiect unic de investiții [sau 120 de milioane EUR pe proiect unic de investiții într-un port maritim inclus în planul de activitate al unui coridor al rețelei centrale, astfel cum se menționează la articolul 47 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului\*];

(ff) pentru ajutoarele pentru investiții destinate porturilor interioare: 20 de milioane EUR pe proiect unic de investiții.”

---

\* Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO L 348, 20.12.2013, p. 1). ”

(4) La articolul 5 alineatul (2) se adaugă litera (k) cu următorul text:

„(k) ajutoare sub forma vânzării sau a închirierii de active corporale sub ratele pieței, când valoarea este stabilită fie printr-o evaluare efectuată de un expert independent înaintea tranzacției, fie prin raportarea la o valoare de referință publică, actualizată în mod constant și general acceptată.”

(5) La articolul 6, alineatul (5) se modifică după cum urmează:

(a) litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) ajutoarele regionale de exploatare și ajutoarele pentru dezvoltare urbană regională, când sunt îndeplinite condițiile relevante prevăzute la articolele 15 și 16;”;

(b) litera (d) se înlocuiește cu următorul text:

„(d) ajutoarele pentru compensarea costurilor suplimentare generate de încadrarea în muncă a lucrătorilor cu handicap și ajutoarele pentru compensarea costurilor aferente asistenței acordate lucrătorilor defavorizați, când sunt îndeplinite condițiile relevante prevăzute la articolele 34 și 35;”.

(6) Articolul 7 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (1) se adaugă următoarea teză:

„Cuantumurile costurilor eligibile pot fi calculate în conformitate cu opțiunile simplificate în materie de costuri prevăzute la articolele 67 și 68 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului\*, cu condiția ca operațiunea să fie cel puțin parțial finanțată prin intermediul unui fond al Uniunii care permite utilizarea respectivelor opțiuni simplificate în materie de costuri și ca respectiva categorie de costuri să fie eligibilă în conformitate cu dispoziția derogatorie relevantă.”;

(b) la alineatul (3), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„Ajutoarele plătibile în viitor, inclusiv ajutoarele plătibile în mai multe tranșe, se actualizează la valoarea lor în momentul în care sunt acordate.”;

(c) alineatul (4) se elimină.

---

\* Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de

stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului (JO L 347, 20.12.2013, p. 320).

(7) Articolele 12 și 13 se înlocuiesc cu următorul text:

#### *„Articolul 12*

#### **Monitorizare**

(1) În scopul de a permite Comisiei să controleze ajutoarele exceptate de la obligația de notificare prin prezentul regulament, statele membre sau, alternativ, în cazul ajutoarelor acordate pentru proiectele de cooperare teritorială europeană, statul membru în care este situată autoritatea de gestionare, păstrează evidențe detaliate cu informațiile și documentele justificative necesare pentru a demonstra că toate condițiile prevăzute în prezentul regulament sunt îndeplinite. Evidențele respective sunt păstrate timp de 10 ani de la data la care a fost acordat ajutorul ad-hoc sau de la data la care a fost acordat ultimul ajutor în cadrul schemei.

(2) În cazul schemelor în cadrul cărora ajutorul fiscal se acordă în mod automat pe baza declarațiilor fiscale ale beneficiarilor și atunci când nu există un control *ex ante* prin care să se verifice dacă fiecare beneficiar îndeplinește toate condițiile de compatibilitate, statul membru verifică periodic, o dată pe an fiscal, cel puțin *ex post* și pe baza unui eșantion, dacă sunt îndeplinite toate condițiile de compatibilitate și trage concluziile care se impun. Statele membre păstrează evidențe detaliate ale controalelor pentru cel puțin 10 ani de la data efectuării acestora.

(3) Statul membru în cauză transmite Comisiei, în termen de 20 de zile lucrătoare sau într-un termen mai îndelungat care poate fi stabilit în cerere, toate informațiile și documentele justificative pe care Comisia le consideră necesare pentru a monitoriza aplicarea prezentului regulament, inclusiv informațiile menționate la alineatele (1) și (2).

#### *Articolul 13*

#### **Domeniul de aplicare al ajutoarelor regionale**

Prezenta secțiune nu se aplică:

(a) ajutoarelor care favorizează activitățile din sectorul siderurgic, din sectorul cărbunelui, din sectorul construcțiilor navale sau din sectorul fibrelor sintetice;

(b) ajutoarelor pentru sectorul transporturilor și pentru infrastructurile conexe, precum și pentru sectorul producerii și distribuției de energie și pentru infrastructurile energetice, cu excepția schemelor de ajutoare regionale de exploatare;

(c) ajutoarelor regionale sub formă de scheme care vizează un număr limitat de sectoare specifice de activitate economică; nu se consideră că schemele de ajutoare destinate activităților turistice, infrastructurilor de bandă largă sau prelucrării și comercializării produselor agricole vizează sectoare specifice de activitate economică;

(d) ajutoarelor regionale individuale pentru investiții acordate unui beneficiar care, în momentul depunerii cererii de ajutor:

(i) a închis aceeași activitate sau o activitate similară desfășurată într-o unitate situată pe teritoriul altei părți contractante la Acordul privind SEE în ultimii doi ani înainte de depunerea cererii sau

(ii) are [planuri concrete] de a închide o astfel de activitate într-o perioadă care începe la data depunerii cererii de ajutor și se încheie la maximum doi ani după finalizarea investiției inițiale;

(e) ajutoarelor regionale de exploatare acordate întreprinderilor ale căror activități principale se încadrează în secțiunea K «Intermedieri financiare și asigurări» din NACE Rev. 2 sau întreprinderilor care desfășoară activități în interiorul grupurilor și ale căror activități principale se încadrează în categoriile 70.10 «Activități ale direcțiilor (centralelor), birourilor administrative centralizate» sau 70.22 «Activități de consultanță pentru afaceri și management» din NACE Rev. 2.”

(8) Articolul 14 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (6) al doilea paragraf, prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul achiziționării activelor unei unități, în înțelesul articolului 2 punctul 49 sau 51, se iau în considerare numai costurile de cumpărare a activelor de la terți care nu au legătură cu cumpărătorul.”;

(b) la alineatul (7), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul ajutoarelor acordate întreprinderilor mari pentru o schimbare fundamentală a procesului de producție, costurile eligibile trebuie să depășească amortizarea efectuată în cursul ultimelor trei exerciții financiare pentru activele legate de activitatea care trebuie modernizată.”

(9) Articolul 15 se înlocuiește cu următorul text:

*„Articolul 15*

### **Ajutoarele regionale de exploatare**

(1) Schemele de ajutoare regionale de exploatare din regiunile ultraperiferice și din zonele slab populate sunt compatibile cu piața internă în înțelesul articolului 107 alineatul (3) din tratat și sunt exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat dacă îndeplinesc condițiile prevăzute la prezentul articol și în capitolul I.

(2) În zonele slab populate, schemele de ajutoare regionale de exploatare compensează costurile suplimentare pentru transportul mărfurilor produse în zone eligibile pentru ajutoarele de exploatare, precum și costurile suplimentare pentru transportul mărfurilor care sunt prelucrate ulterior în acele zone, cu respectarea următoarelor condiții:

(a) ajutoarele sunt cuantificabile în mod obiectiv în avans, pe baza unei sume fixe sau a unui raport tonă/kilometru sau pe baza oricărei alte unități relevante;

(b) costurile suplimentare de transport sunt calculate pe baza călătoriei mărfurilor în interiorul granițelor statului membru în cauză, folosindu-se mijloacele de transport care generează cele mai mici costuri pentru beneficiar.

Intensitatea ajutorului nu depășește 100 % din costurile suplimentare de transport prevăzute la prezentul alineat.

(3) În zonele foarte slab populate, schemele de ajutoare regionale de exploatare împiedică sau reduc depopularea, cu respectarea următoarelor condiții:

(a) beneficiarii își desfășoară activitatea economică în zona în cauză;

(b) valoarea anuală a ajutorului per beneficiar pentru toate schemele de ajutoare de exploatare nu depășește 20 % din cheltuielile anuale cu forța de muncă suportate de beneficiar în zona în cauză.

(4) În regiunile ultraperiferice, schemele de ajutoare de exploatare compensează costurile suplimentare de exploatare suportate în aceste regiuni ca efect direct al unui sau mai multor handicapuri permanente menționate la articolul 349 din tratat, atunci când beneficiarii își

desfășoară activitatea economică într-o regiune ultraperiferică, cu condiția ca valoarea anuală a ajutorului per beneficiar pentru toate schemele de ajutoare de exploatare realizate în temeiul prezentului regulament să nu depășească unul dintre următoarele procentaje:

(a) [25 %] din valoarea adăugată brută creată anual de beneficiar în regiunea ultraperiferică în cauză;

(b) [30 %] din cheltuielile anuale cu forța de muncă suportate de beneficiar în regiunea ultraperiferică în cauză;

(c) [20 %] din cifra de afaceri anuală a beneficiarului realizată în regiunea ultraperiferică în cauză.

Procentajele menționate pot fi majorate cu [10 puncte procentuale] în cazul întreprinderilor cu o cifră de afaceri anuală de maximum [300 000 EUR].”

(10) La articolul 21 alineatul (16), teza introductivă se înlocuiește cu următorul text:

„O măsură de finanțare de risc care oferă garanții sau împrumuturi întreprinderilor eligibile sau investiții de tip cvasicapital structurate ca datorie în întreprinderile eligibile trebuie să îndeplinească următoarele condiții:”.

(11) La articolul 22, alineatul (2) se înlocuiește cu următorul text:

„Întreprinderile eligibile sunt întreprinderile mici necotate care au fost înmatriculate cu maximum cinci ani în urmă și care îndeplinesc următoarele condiții:

(a) nu s-au limitat la preluarea activității altei întreprinderi;

(b) nu au distribuit încă profituri;

(c) nu s-au format printr-o fuziune.

În cazul întreprinderilor eligibile care nu fac obiectul unei obligații de înmatriculare se poate considera că perioada de eligibilitate de cinci ani începe din momentul în care întreprinderea respectivă fie își începe activitatea economică, fie devine plătitoare de impozite pentru activitatea sa economică.

Prin derogare de la primul paragraf litera (c), întreprinderile formate prin fuziunea unor întreprinderi eligibile pentru ajutor în temeiul prezentului articol sunt considerate de asemenea întreprinderi eligibile pentru o perioadă de maximum cinci ani de la data înmatriculării celei mai vechi dintre întreprinderile participante la fuziune.”

(12) La articolul 31 alineatul (3), litera (b) se înlocuiește cu următorul text:

„(b) costurile operaționale aferente formatorilor și participanților la formare, legate direct de proiectul de formare, cum ar fi cheltuielile de călătorie, cheltuielile de cazare, materialele și consumabilele direct legate de proiect, amortizarea instrumentelor și a echipamentelor, în măsura în care acestea sunt utilizate exclusiv pentru proiectul de formare.”

(13) La articolul 52, se introduce alineatul (2a) cu următorul text:

„(2a) În locul stabilirii costurilor eligibile astfel cum se prevede la alineatul (2), valoarea maximă a ajutorului pentru un proiect poate fi stabilită pe baza unei proceduri de selecție concurențiale, astfel cum se prevede la alineatul (4).”

(14) Articolul 53 se modifică după cum urmează:

(a) la alineatul (2), litera (a) se înlocuiește cu următorul text:

„(a) muzee, arhive, biblioteci, centre sau spații artistice și culturale, teatre, cinematografe, opere, săli de concerte, alte organizații de spectacole, instituții de patrimoniu filmografic și alte infrastructuri, organizații și instituții artistice și culturale similare;”;

(b) la alineatul (6), a treia teză se elimină;

(c) alineatul (8) se înlocuiește cu următorul text:

„(8) În cazul ajutoarelor care nu depășesc 2 milioane EUR, valoarea maximă a ajutorului poate fi stabilită, dacă nu se folosește metoda menționată la alineatele (6) și (7), la 80 % din costurile eligibile.”;

(d) la alineatul (9), prima teză se înlocuiește cu următorul text:

„În cazul activităților definite la alineatul (2) litera (f), valoarea maximă a ajutorului nu depășește nici diferența dintre costurile eligibile și veniturile actualizate ale proiectului, nici 70 % din costurile eligibile.”

(15) La articolul 54 alineatul (4), al doilea paragraf se înlocuiește cu următorul text:

„În ambele cazuri, cheltuielile maxime care fac obiectul obligațiilor de teritorializare a cheltuielilor nu trebuie să depășească în niciun caz 80 % din bugetul total al producției.

Pentru ca proiectele să fie eligibile pentru primirea de ajutoare, statele membre pot impune, de asemenea, existența unui nivel minim de activitate de producție pe teritoriul în cauză, însă nivelul respectiv nu trebuie să depășească 50 % din bugetul total al producției.”

(16) După articolul 56 se introduc următoarele secțiuni:

#### „SECȚIUNEA 14

#### ***Ajutoarele pentru aeroporturile regionale***

##### *Articolul 56a*

#### **Ajutoarele pentru investiții destinate aeroporturilor regionale**

(1) Ajutoarele pentru investiții acordate unui aeroport sunt compatibile cu piața internă în înțelesul articolului 107 alineatul (3) din tratat și sunt exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat dacă îndeplinesc condițiile prevăzute la prezentul articol și în capitoul I.

(2) Investiția în cauză nu depășește ceea ce este necesar pentru a se face față traficului preconizat pe termen mediu pe baza unor prognoze rezonabile ale traficului.

(3) Aeroportul trebuie să fie deschis tuturor potențialilor utilizatori. În cazul unor limite fizice de capacitate, ajutorul se alocă pe baza unor criterii pertinente, obiective, transparente și nediscriminatorii.

(4) Ajutoarele nu se acordă aeroporturilor situate la o distanță de 100 de kilometri sau maximum 60 de minute de mers cu mașina, cu autobuzul, cu trenul sau cu trenul de mare viteză de un aeroport existent de pe care sunt operate servicii aeriene regulate în înțelesul articolului 2 alineatul (16) din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului.

(5) Ajutoarele nu se acordă aeroporturilor care au înregistrat un trafic mediu anual de pasageri de peste trei milioane de pasageri în cursul ultimelor două exerciții financiare dinaintea celui în care sunt acordate efectiv ajutoarele. Ajutoarele nu trebuie să conducă la creșterea traficului mediu anual de pasageri pe aeroport la peste trei milioane de pasageri în cursul următoarelor două exerciții financiare după acordarea ajutoarelor.

(6) Ajutoarele nu se acordă aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual de mărfuri de peste 200 000 de tone în cursul ultimelor două exerciții financiare dinaintea celui în care sunt acordate efectiv ajutoarele. Dispoziția nu se aplică nici în cazul în care se preconizează că ajutoarele vor conduce la creșterea traficului mediu anual de mărfuri pe aeroport la peste 200 000 de tone în cursul următoarelor două exerciții financiare după acordarea ajutoarelor.

(7) Ajutoarele nu se acordă pentru relocarea aeroporturilor existente sau pentru crearea unui nou aeroport de pasageri, inclusiv transformarea unui aerodrom existent într-un aeroport de pasageri.

(9) Valoarea ajutorului nu depășește diferența dintre costurile eligibile și profitul din exploatare aferent investiției. Profitul din exploatare se deduce din costurile eligibile *ex ante*, pe baza unor estimări rezonabile, sau prin intermediul unui mecanism de recuperare.

(10) Costurile eligibile sunt costurile aferente investițiilor în infrastructura aeroportului, inclusiv costurile de planificare.

(11) Valoarea ajutorului nu depășește:

- (a) 50 % din costurile eligibile în cazul aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual de pasageri cuprins între un milion și trei milioane de pasageri în cursul ultimelor două exerciții financiare dinaintea celui în care sunt acordate efectiv ajutoarele;
- (b) 75 % din costurile eligibile în cazul aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual de pasageri de maximum un milion de pasageri în cursul ultimelor două exerciții financiare dinaintea celui în care sunt acordate efectiv ajutoarele.

(12) Intensitățile maxime ale ajutoarelor pot fi majorate cu 20 de puncte procentuale în cazul aeroporturilor amplasate în regiuni îndepărtate.

(13) Alineatele (2) și (4) nu se aplică în cazul aeroporturilor care înregistrează un trafic mediu anual de pasageri de maximum 150 000 de pasageri în cursul ultimelor două exerciții financiare dinaintea celui în care sunt acordate efectiv ajutoarele, dacă se preconizează că ajutoarele nu vor conduce la creșterea traficului mediu anual de pasageri pe aeroport la peste 150 000 de pasageri. Ajutoarele acordate unor astfel de aeroporturi trebuie să respecte fie alineatul (9), fie alineatele (11) și (12).

## SECȚIUNEA 15

### *Ajutoarele pentru porturi*

#### *Articolul 56b*

#### **Ajutoarele pentru investiții destinate porturilor maritime**

(1) Ajutoarele pentru investiții destinate porturilor maritime sunt compatibile cu piața internă în înțelesul articolului 107 alineatul (3) din tratat și sunt exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat dacă îndeplinesc condițiile prevăzute la prezentul articol și în capitolul I.

(2) Costurile eligibile sunt costurile de investiție, inclusiv costurile de planificare:

- (a) pentru construirea, înlocuirea sau modernizarea infrastructurilor din porturile maritime; precum și
- (b) pentru construirea, înlocuirea sau modernizarea infrastructurilor de acces din zona portuară. Este inclus aici și dragajul din zona portuară, cu excepția dragajului de întreținere.

(3) Nu sunt eligibile costurile de investiție referitoare la activități care nu sunt legate de transporturi, inclusiv instalații de producție industrială care funcționează în perimetrul portului, birouri sau magazine, și nici costurile pentru suprastructuri.

(4) Intensitatea ajutorului nu depășește diferența dintre costurile eligibile și profitul din exploatare aferent investiției. Profitul din exploatare se deduce din costurile eligibile *ex ante*, pe baza unor estimări rezonabile, sau prin intermediul unui mecanism de recuperare.

(5) Valoarea maximă a ajutorului pentru investițiile definite la alineatul (2) litera (a) nu depășește:

(a) 100 % din costurile eligibile, când costurile eligibile nu depășesc 20 de milioane EUR;

(b) 80 % din costurile eligibile, când costurile eligibile depășesc 20 de milioane EUR, dar nu depășesc 50 de milioane EUR;

(c) 50 % din costurile eligibile, când costurile eligibile depășesc 50 de milioane EUR, dar nu depășesc 100 de milioane EUR;

(d) 50 % din costurile eligibile, când costurile eligibile nu depășesc 120 de milioane EUR pentru porturile maritime incluse în planul de activitate al unui coridor al rețelei centrale, astfel cum se menționează la articolul 47 din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013.

Intensitatea maximă a ajutoarelor pentru investițiile definite la alineatul (2) litera (b) nu depășește 100 % din costurile eligibile.

(6) Intensitățile ajutoarelor prevăzute la alineatul (5) primul paragraf literele (b), (c) și (d) pot fi majorate cu 10 puncte procentuale în cazul investițiilor situate în zone asistate care îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 107 alineatul (3) litera (a) din tratat și cu 5 puncte procentuale în cazul investițiilor situate în zone asistate care îndeplinesc condițiile prevăzute la articolul 107 alineatul (3) litera (c) din tratat.

(7) Se consideră că orice investiție care beneficiază de ajutor și este demarată de același beneficiar într-un interval de trei ani de la data de începere a lucrărilor la o altă investiție care beneficiază de ajutor în același port maritim face parte dintr-un proiect unic de investiții.

(8) Orice contract de concesiune sau de alt tip de încredințare către o parte terță pentru construirea, modernizarea, exploatarea sau închirierea infrastructurii portuare care beneficiază de ajutor se atribuie în mod concurențial, transparent, nediscriminatoriu și necondiționat. Durata contractelor de concesiune sau de alt tip de încredințare către o parte terță pentru închirierea sau exploatarea infrastructurii portuare care beneficiază de ajutor nu poate depăși perioada de care partea terță în cauză are nevoie, conform unor estimări rezonabile, pentru a-și recupera investițiile efectuate pentru exploatarea lucrărilor sau a serviciilor și pentru a obține o rentabilitate a capitalului investit, ținând seama de investițiile necesare pentru atingerea obiectivelor contractuale specifice.

(9) Infrastructura portuară care beneficiază de ajutor trebuie să fie pusă la dispoziția utilizatorilor interesați în mod egal și nediscriminatoriu, în condițiile pieței.

(10) Pentru ajutoarele care nu depășesc 5 milioane EUR, valoarea maximă a ajutorului poate fi stabilită la 80 % din costurile eligibile, dacă nu se folosește metoda menționată la alineatele (4), (5) și (6).

#### *Articolul 56c*

#### **Ajutoarele pentru investiții destinate porturilor interioare**

(1) Ajutoarele pentru investiții destinate porturilor interioare sunt compatibile cu piața internă în înțelesul articolului 107 alineatul (3) din tratat și sunt exceptate de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din tratat dacă îndeplinesc condițiile prevăzute la prezentul articol și în capitolul I.

(2) Costurile eligibile sunt costurile de investiție, inclusiv costurile de planificare:

(a) pentru construirea, înlocuirea sau modernizarea infrastructurilor din porturile interioare; precum și

(b) pentru construirea, înlocuirea sau modernizarea infrastructurilor de acces din zona portuară. Este inclus aici și dragajul din zona portuară, cu excepția dragajului de întreținere.

(3) Nu sunt eligibile costurile de investiție referitoare la activități care nu sunt legate de transporturi, inclusiv instalații de producție industrială care funcționează în perimetrul portului, birouri sau magazine, și nici costurile pentru suprastructuri.

(4) Valoarea ajutorului nu depășește diferența dintre costurile eligibile și profitul din exploatare aferent investiției. Profitul din exploatare se deduce din costurile eligibile *ex ante*, pe baza unor estimări rezonabile, sau prin intermediul unui mecanism de recuperare.

(5) Intensitatea maximă a ajutorului nu poate depăși 100 % din costurile eligibile.

(6) Se consideră că orice investiție care beneficiază de ajutor și este demarată de același beneficiar într-un interval de trei ani de la data de începere a lucrărilor la o altă investiție care beneficiază de ajutor în același port interior face parte dintr-un proiect unic de investiții.

(7) Orice contract de concesiune sau de alt tip de încredințare către o parte terță pentru construirea, modernizarea, exploatarea sau închirierea infrastructurii portuare care beneficiază de ajutor se atribuie în mod concurențial, transparent, nediscriminatoriu și necondiționat. Durata contractelor de concesiune sau de alt tip de încredințare către o parte terță pentru închirierea sau exploatarea infrastructurii portuare care beneficiază de ajutor nu poate depăși perioada de care partea terță în cauză are nevoie, conform unor estimări rezonabile, pentru a-și recupera investițiile efectuate pentru exploatarea lucrărilor sau a serviciilor și pentru a obține o rentabilitate a capitalului investit, ținând seama de investițiile necesare pentru atingerea obiectivelor contractuale specifice.

(8) Infrastructura portuară care beneficiază de ajutor trebuie să fie pusă la dispoziția utilizatorilor interesați în mod egal și nediscriminatoriu, în condițiile pieței.

(9) Pentru ajutoarele care nu depășesc 2 milioane EUR, valoarea maximă a ajutorului poate fi stabilită la 80 % din costurile eligibile, dacă nu se folosește metoda menționată la alineatele (4) și (5).”

(17) La articolul 58, alineatul (1) se înlocuiește cu următorul text:

„(1) Prezentul regulament se aplică ajutoarelor individuale acordate înainte de intrarea în vigoare a dispozițiilor prezentului regulament care le vizează, atunci când ajutoarele în cauză îndeplinesc toate condițiile prevăzute în prezentul regulament, cu excepția articolului 9.”

## Articolul 2

Anexele la Regulamentul (UE) nr. 651/2014 se modifică după cum urmează:

(1) Anexa II se înlocuiește cu textul din anexa la prezentul regulament.

[În partea II din anexa II (fișă de informații care trebuie transmisă de statul membru) vor fi create noi rubrici pentru noile categorii de ajutoare (ajutoare pentru investiții destinate



aeroporturilor, porturilor maritime și porturilor interioare), iar rubrica referitoare la ajutoarele pentru IMM-uri (articolele 17-20) va fi împărțită în rubrici diferite (pe articole).]

(2) În anexa III, nota de subsol 2 se înlocuiește cu următorul text:

„(2) Regulamentul (CE) nr. 1893/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 decembrie 2006 de stabilire a Nomenclatorului statistic al activităților economice NACE a doua revizuire și de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 3037/90 al Consiliului, precum și a anumitor regulamente CE privind domenii statistice specifice (JO L 393, 30.12.2006, p. 1).”

(3) În anexa III, prima teză a notei de subsol 3 se înlocuiește cu următorul text:

„Echivalent subvenție brută sau, în cazul măsurilor care intră în domeniul de aplicare al articolelor 16, 21, 22 sau 39 din prezentul regulament, valoarea investiției.”

### *Articolul 3*

La articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 702/2014 se adaugă următorul text:

„Cuantumurile costurilor eligibile pot fi calculate în conformitate cu opțiunile simplificate în materie de costuri prevăzute la articolele 67 și 68 din Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului\*, cu condiția ca operațiunea să fie cel puțin parțial finanțată prin FEADR și ca respectiva categorie de costuri să fie eligibilă în conformitate cu dispoziția derogatorie relevantă.”

---

\* Regulamentul (UE) nr. 1303/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 decembrie 2013 de stabilire a unor dispoziții comune privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune, Fondul european agricol pentru dezvoltare rurală și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime, precum și de stabilire a unor dispoziții generale privind Fondul european de dezvoltare regională, Fondul social european, Fondul de coeziune și Fondul european pentru pescuit și afaceri maritime și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 1083/2006 al Consiliului (JO L 347, 20.12.2013, p. 320).

### *Articolul 4*

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles,

*Pentru Comisie,  
Președintele*