



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den **XXX**  
[...](2016) **XXX** draft

## KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) .../...

av den **XXX**

**om ändring av förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget och förordning (EU) nr 702/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd inom jordbruks- och skogsbrukssektorn och i landsbygdsområden förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt**

**Utkast**

(Text av betydelse för EES)

# KOMMISSIONENS FÖRORDNING (EU) .../...

av den **XXX**

**om ändring av förordning (EU) nr 651/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget och förordning (EU) nr 702/2014 genom vilken vissa kategorier av stöd inom jordbruks- och skogsbrukssektorn och i landsbygdsområden förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt**

## Utkast

(Text av betydelse för EES)

### EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets förordning (EU) 2015/1588 av den 13 juli 2015 om tillämpningen av artiklarna 107 och 108 i fördraget om upprättandet av Europeiska gemenskapen på vissa slag av övergripande statligt stöd<sup>1</sup>, särskilt artikel 1.1 a och b,

efter att ha hört rådgivande kommittén för statligt stöd, och

av följande skäl:

- (1) Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014<sup>2</sup> omfattar vissa kategorier av stöd som förklaras förenliga med den inre marknaden och undantas från kravet på att de måste anmälas till kommissionen innan de beviljas. I förordning (EU) nr 651/2014 aviserades att kommissionen hade för avsikt att se över tillämpningsområdet för den förordningen med sikte på att inkludera vissa andra typer av stöd, särskilt stöd till hamn- och flygplatsinfrastruktur, när erfarenheterna av handläggningen av stödärenden utvecklats ytterligare.
- (2) Mot bakgrund av kommissionens erfarenheter och för att förenkla och förtydliga reglerna om statligt stöd, minska den administrativa bördan och göra det möjligt för kommissionen att inrikta sig på de potentiellt mest snedvridande fallen, bör stöd för hamn- och flygplatsinfrastruktur nu tas med i tillämpningsområdet för förordning (EU) nr 651/2014.
- (3) Investeringsstöd till regionala flygplatser med en genomsnittlig årlig trafikvolym på upp till tre miljoner passagerare kan både förbättra tillgängligheten för vissa regioner och den lokala utvecklingen, beroende på de särskilda egenskaperna hos varje flygplats. Detta stöder prioriteringarna i Europa 2020-strategin och bidrar till ytterligare ekonomisk tillväxt och att uppnå mål av gemensamt EU-intresse. Mot bakgrund av de erfarenheter som vunnits till följd av tillämpningen av riktlinjerna för

<sup>1</sup> EUT L 248, 24.9.2015, s. 1.

<sup>2</sup> Kommissionens förordning (EU) nr 651/2014 av den 17 juni 2014 genom vilken vissa kategorier av stöd förklaras förenliga med den inre marknaden enligt artiklarna 107 och 108 i fördraget (EUT L 187, 26.6.2014, s. 1).

statligt stöd till flygplatser och flygbolag<sup>3</sup>, ger investeringsstöd till regionala flygplatser inte upphov till någon otillbörlig snedvridning av handel och konkurrens, förutsatt att vissa villkor är uppfyllda. Sådant stöd bör därför omfattas av gruppundantaget i förordning (EU) nr 651/2014 om vissa villkor är uppfyllda. Det är inte lämpligt att fastställa ett tröskelvärde för anmälan när det gäller stödbeloppet, eftersom de konkurrensmässiga följderna av en stödåtgärd främst beror på flygplatsens storlek och inte på investeringens storlek.

- (4) Villkoren för att undanta stöd från anmälningsskyldigheten bör syfta till att begränsa snedvridningar av konkurrensen som skulle undergräva de lika villkoren på den inre marknaden, särskilt genom att säkerställa stödbeloppets proportionalitet. För att vara proportionellt bör stödet uppfylla två villkor. Stödnivån bör inte överskrida en högsta tillåten stödnivå, som varierar beroende på flygplatsens storlek. Dessutom bör stödbeloppet inte vara större än det finansieringsbehov för investeringen som inte är täckt. För mycket små flygplatser med högst 150 000 passagerare per år bör det endast krävas att stödet uppfyller ett av dessa villkor. Villkoren för förenlighet med den inre marknaden bör säkerställa ett öppet och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen. Undantaget bör inte gälla stöd till flygplatser som är belägna i närheten av en befintlig flygplats där regelbunden flygtrafik bedrivs, eftersom stöd till sådana flygplatser innebär en större risk för snedvridning av konkurrensen och därför bör anmälas till kommissionen, med undantag för stöd som beviljas mycket små flygplatser (högst 150 000 passagerare per år), som sannolikt inte leder till betydande snedvridning av konkurrensen.
- (5) Kusthamnar är av strategisk betydelse för att uppnå en väl fungerande inre marknad och ökad ekonomisk, social och territoriell sammanhållning, så som bland annat anges i Europa 2020-strategin och i kommissionens vitbok *Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem*<sup>4</sup>. I meddelandet *Hamnarna: en tillväxtmotor*<sup>5</sup> framhölls det att det krävs effektiva offentliga och privata investeringar för att hamnarna ska fungera effektivt i alla unionens kustområden. Investeringar behövs i synnerhet för att anpassa infrastruktur för tillgänglighet till hamnar samt hamninfrastruktur till fartygsflottans ökade storlek och komplexitet, till användningen av infrastruktur för alternativa bränslen och till strängare krav på miljöprestanda. Bristen på hamninfrastruktur av hög kvalitet leder till trafikstockningar och extra kostnader för redare, transportörer och konsumenter.
- (6) Att utveckla inlandshamnar och integrera dem i multimodala transporter är ett viktigt mål för unionens transportpolitik. Unionslagstiftningen syftar uttryckligen till att förstärka de intermodala transporterna och till att uppnå en övergång till miljövänligare transportsätt, t.ex. på järnväg, till havs och på inre vattenvägar.
- (7) Villkoren för att undanta stöd till hamnar bör syfta till att begränsa en snedvridning av konkurrensen som skulle undergräva de lika villkoren på den inre marknaden. Detta ska ske särskilt genom att man garanterar stödbeloppets proportionalitet. För att vara proportionellt bör stödet inte överstiga den högsta tillåtna stödnivån, vilken för kusthamnar varierar beroende på investeringsprojektets storlek. Stödbeloppet bör inte gå utöver skillnaden mellan de stödberättigande kostnaderna och rörelseresultatet för investeringen, utom för mycket små stödbelopp, för vilka det är lämpligt med en

---

<sup>3</sup> EUT C 99, 4.4.2014, s. 3.

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

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

förenklad metod för att minska den administrativa bördan. Öppet och icke-diskriminerande tillträde till infrastrukturen bör också säkerställas.

- (8) Investeringar som tas upp i arbetsplanerna för stamnätskorridorerna som inrättats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013<sup>6</sup> är projekt av gemensamt intresse med särskilt strategiskt intresse för unionen. Kusthamnar som ingår i dessa nät är infarts- och utfartsplatser för varor som transporteras till och från unionen. Inlandshamnar som ingår i dessa nät är nyckelfaktorer för att möjliggöra nätets samtrafikmöjligheter. Investeringar som syftar till att förbättra dessa hamnars funktion bör omfattas av ett högre tröskelvärde för anmälan.
- (9) Mot bakgrund av erfarenheterna från tillämpningen av förordning nr 651/2014 och förordning (EU) nr 702/2014 är det också lämpligt att anpassa vissa bestämmelser i de förordningarna.
- (10) Särskilt när det gäller ordningar för regionalt driftstöd i de yttersta randområdena har tillämpningen av olika regler för ersättning av merkostnader för transport och andra merkostnader visat sig vara svår i praktiken och inte ändamålsenlig för att avhjälpa de strukturella nackdelar som avses i artikel 349 i fördraget, dvs. deras avlägsna belägenhet, ökaraktär, ringa storlek, besvärliga terräng- och klimatförhållanden samt ekonomiska beroende av ett fåtal produkter, vilka faktorer på grund av sin bestående natur och sammanlagda verkan allvarligt hämmar områdenas utveckling, och bestämmelserna bör därför ersättas med en metod som gäller samtliga merkostnader.
- (11) Med tanke på de begränsade negativa effekterna på konkurrensen av stöd till kultur och bevarande av kulturarvet bör tröskelvärdena för anmälan av stöd inom dessa områden höjas.
- (12) Förordning (EU) nr 651/2014 och förordning (EU) nr 702/2014 bör därför ändras i enlighet med detta.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

Förordning (EU) nr 651/2014 ska ändras på följande sätt:

- (1) Artikel 1 ska ändras på följande sätt:
  - a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:
    - i) Gäller inte den svenska språkversionen.
    - ii) Följande led ska läggas till som leden m och n:  
”m) Stöd till regionala flygplatser.  
n) Stöd till hamnar.”
  - b) I punkt 3 ska första stycket ersättas med följande:  
”Denna förordning ska inte tillämpas på följande:

---

<sup>6</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1).

a) Stöd som beviljas inom fiske- och vattenbrukssektorn, som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1379/2013\* med undantag för stöd till utbildning, stöd till små och medelstora företags tillgång till finansiering, stöd till forskning och utveckling, innovationsstöd till små och medelstora företag, stöd till arbetstagare med sämre förutsättningar och arbetstagare med funktionshinder samt ordningar för regionalt driftstöd i de yttersta randområdena och i gleset befolkade områden.

b) Stöd som beviljas inom sektorn för primär jordbruksproduktion, med undantag för regionalt driftstöd, stöd till konsulttjänster till förmån för små och medelstora företag, riskfinansieringsstöd, stöd till forskning och utveckling, innovationsstöd till små och medelstora företag, miljöstöd, stöd till utbildning och stöd till arbetstagare med sämre förutsättningar och arbetstagare med funktionshinder.

c) Stöd, förutom regionalt driftstöd, som beviljas inom sektorn för bearbetning och saluföring av jordbruksprodukter i följande fall:

i) Om stödbeloppet fastställs på grundval av priset på eller mängden sådana produkter som köps från primärproducenter eller släpps ut på marknaden av de berörda företagen, eller

ii) om ett villkor för stödet är att det helt eller delvis överförs till primärproducenter.

d) Stöd för att underlätta nedläggning av kolgruvor som inte är konkurrenskraftiga, enligt rådets beslut nr 2010/787\*\*.

e) De kategorier av regionalstöd som utesluts i artikel 13.

---

\* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1379/2013 av den 11 december 2013 om den gemensamma marknadsordningen för fiskeri- och vattenbruksprodukter, om ändring av rådets förordningar (EG) nr 1184/2006 och (EG) nr 1224/2009 och om upphävande av rådets förordning (EG) nr 104/2000 (EUT L 354, 28.12.2013, s. 1).

\*\* Rådets beslut av den 10 december 2010 om statligt stöd för att underlätta nedläggning av icke-konkurrenskraftiga kolgruvor (EUT L 336, 21.12.2010, s. 24)."

c) Punkt 4 ska ändras på följande sätt:

– i) Led a ska ersättas med följande:

”a) Stödordningar som inte uttryckligen utesluter utbetalning av individuellt stöd till förmån för ett företag som är föremål för ett betalningskrav på grundval av ett tidigare kommissionsbeslut som förklarar ett stöd beviljat av samma medlemsstat olagligt och oförenligt med den inre marknaden, med undantag av stödordningar för att avhjälpa skador som orsakats av vissa naturkatastrofer.”

– ii) Led c ska ersättas med följande:

”c) Stöd till företag i svårigheter, med undantag för stödordningar för att avhjälpa skador som orsakats av vissa naturkatastrofer och ordningar för regionalt driftstöd, förutsatt att dessa stödordningar inte behandlar företag i svårigheter mer gynnsamt än andra företag.”

(2) Artikel 2 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 39 ska ersättas med följande:

”39. *rörelseresultat*: skillnaden mellan de diskonterade inkomsterna och de diskonterade driftskostnaderna under investeringens ekonomiska livstid, om denna skillnad är positiv. I driftskostnaderna ingår kostnader såsom kostnader för personal, material, inköpta tjänster, kommunikation, energi, underhåll, hyror och administration, men innefattar inte, vid tillämpning av denna förordning, avskrivningar och finansieringskostnader, om dessa har

omfattats av investeringsstöd. Diskontering av inkomster och driftskostnader med användning av en lämplig diskonteringsränta gör det möjligt att uppnå en rimlig vinst.”

b) Punkt 42 ska ersättas med följande:

”42. *regionalt driftstöd*: stöd för att minska ett företags löpande utgifter. Detta omfattar sådana kostnadskategorier som kostnader för personal, material, inköpta tjänster, kommunikationer, energi, underhåll, hyror, administration osv., men inte avskrivningar och finansieringskostnader, om dessa har tagits med i de stödberättigande kostnaderna när investeringsstöd har beviljats.”

c) Punkt 48 ska ersättas med följande:

”48. *glest befolkade områden*: NUTS 2-regioner med färre än 8 invånare per km<sup>2</sup> eller NUTS 3-regioner med färre än 12,5 invånare per km<sup>2</sup>.”

d) Följande punkt ska införas som punkt 48a:

”48a. *mycket glest befolkade områden*: NUTS 2-regioner med färre än 8 invånare per km<sup>2</sup>.”

e) Punkt 55 ska ersättas med följande:

”55. *områden som är berättigade till driftstöd*: en region i de yttersta randområdena som avses i artikel 349 i fördraget eller ett glest befolkat område, eller ett mycket glest befolkat område.”

f) Följande punkt ska införas som punkt 61a:

”61a. *nedläggning av samma eller liknande verksamhet*: fullständig nedläggning och också partiell nedläggning som medför en omfattande förlust av arbetstillfällen. Vid tillämpningen av denna bestämmelse definieras omfattande förlust av arbetstillfällen som förlust av minst [100] arbetstillfällen i en verksamhet eller som en minskning av antalet arbetstillfällen i en verksamhet med minst 50 % av arbetsstyrkan.”

g) Efter punkt 143 ska följande punkter läggas till:

### **”Definitioner för stöd till regionala flygplatser**

144. *flygplatsinfrastruktur*: den infrastruktur och utrustning som flygplatsen behöver för att tillhandahålla flygplatstjänster åt flygbolag och olika tjänsteleverantörer, däribland banor, terminaler, plattor, taxibanor, centraliserad marktjänstinфраstruktur och alla andra faciliteter som direkt stöder tillhandahållandet av flygplatstjänster, men exklusive infrastruktur och utrustning som främst krävs för icke-luftfartsverksamheter.

145. *flygbolag*: ett flygbolag med en giltig operativ licens som utfärdats av en medlemsstat eller en medlem i det gemensamma europeiska luftrummet i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008\*.

146. *flygplats*: en enhet eller grupp av enheter som utför ekonomisk verksamhet i form av tillhandahållande av flygplatstjänster åt flygbolag.

147. *flygplatstjänster*: tjänster som en flygplats eller dess dotterbolag tillhandahåller flygbolag i form av hantering av luftfartyg, från landning till start, och av passagerare och gods, så att flygbolag får möjlighet att tillhandahålla lufttransporttjänster, inklusive tillhandahållande av marktjänster och av centraliserad marktjänstinфраstruktur.

148. *genomsnittlig årlig passagerarvolym*: den passagerarvolym som fastställs på grundval av inkommande och utgående passagerartrafik under de två räkenskapsår som föregår det då stödet beviljas.

149. *centraliserad markjtjänstinфраstruktur*: infrastruktur som normalt drivs av flygplatsoperatören och ställs till förfogande för de olika leverantörerna av markjtjänster på flygplatsen i utbyte mot betalning, utom utrustning som ägs eller drivs av leverantörerna av markjtjänster.

150. *höghastighetståg*: tåg som kan nå hastigheter på över 200 km/h.

151. *markjtjänster*: tjänster som tillhandahålls åt flygplatsanvändare på en flygplats enligt beskrivningen i bilagan till rådets direktiv 96/67/EG\*\*.

152. *icke-luftfartsverksamheter*: kommersiella tjänster som tillhandahålls åt flygbolag eller andra flygplatsanvändare, t.ex. stödtjänster till passagerare, speditörer eller andra tjänstetillhandahållare, uthyrning av kontor eller affärslokaler, bilparkering och hotell.

153. *regional flygplats*: en flygplats med en genomsnittlig årlig passagerarvolym på upp till 3 miljoner passagerare.

### **Definitioner för stöd till hamnar**

154. *hamn*: land- och vattenområde som består av infrastruktur och utrustning som möjliggör mottagande av fartyg, lastning och lossning av fartyg, lagring av varor, mottagande och leverans av dessa varor, och ombord- och landstigning av passagerare, besättning och andra personer samt annan infrastruktur som är nödvändig för transportoperatörer inom hamnområdet.

155. *kusthamn*: en hamn i första hand för mottagande av havsgående fartyg.

156. *inlandshamn*: en hamn som inte är en kusthamn, för mottagande av fartyg i inlandssjöfart.

157. *hamninфраstruktur*: infrastruktur och anläggningar för tillhandahållande av transportrelaterade hamntjänster, inbegripet kajplatser som används vid förtöjning och avläggning av fartyg, kajmurar, bryggor och flytande pontonramper i tidvattenområden, inre bassänger, återfyllnings- och landåtervinningsområden, infrastruktur för alternativa bränslen, infrastruktur för uppsamling av fartygsgenererat avfall och lastrester samt transportanläggningar inom hamnområdet.

158. *hamnsuprastruktur*: ytarrangemang, byggnader och rörlig utrustning, inbegripet kranar, och fast utrustning inom hamnområdet som har ett direkt samband med hamnens transportfunktion.

159. *infrastruktur för tillgänglighet*: varje typ av infrastruktur som krävs för att säkra tillgängligheten land- eller sjövägen och via floder för användare av kust- eller inlandshamnen, särskilt tillfartsvägar, tillgänglighet via järnvägsspår, vågbrytare och slussar.

160. *muddring*: avlägsnande av sand, sediment eller annat material från botten av en vattenväg till en hamn, eller inom ett hamnområde, så att fartyg kan anlöpa hamnen.

161. *underhållsmuddring*: rutinmässig muddring i syfte att hålla vattenvägar för tillträde eller hamnområdet öppna.

162. *infrastruktur för alternativa bränslen*: hamninфраstruktur som gör det möjligt för en hamn att ta emot fartyg som använder bränslen som el, väte, biodrivmedel (flytande), syntetiska bränslen, metan, inbegripet naturgas (CNG och LNG) och biometan och gasol (LPG), som åtminstone delvis fungerar som ersättning för fossila oljekällor i transporters energiförsörjning, bidrar till utfasning av fossila bränslen inom transportsektorn och höjer transportsektorns miljöprestanda.

163. *fartyg*: en flytande sjökonstruktion, med eller utan eget framdrivningsmaskineri, med ett eller flera displacementskrov.

164. *sjögående fartyg*: andra fartyg än de som endast seglar på inre vattenvägar eller på eller i nära anslutning till skyddade vatten samt inom områden som omfattas av hamnföreskrifter.

165. *fartyg i inlandssjöfart*: fartyg som är avsedda uteslutande eller huvudsakligen för trafik på inre vattenvägar.

166. *infrastruktur för uppsamling av fartygsgenererat avfall och lastrester*: mottagande i fasta, flytande eller rörliga anordningar som kan ta emot fartygsgenererat avfall eller lastrester enligt definitionen i Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG\*\*\*.

---

\* Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (EUT L 293, 31.10.2008, s. 3).

\*\* Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen (EGT L 272, 25.10.1996, s. 36).

\*\*\* Europaparlamentets och rådets direktiv 2000/59/EG av den 27 november 2000 om mottagningsanordningar i hamn för fartygsgenererat avfall och lastrester (EGT L 332, 28.12.2000, s. 81)."

(3) Artikel 4 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 1 ska ändras på följande sätt:

i) Led z ska ersättas med följande:

"z) För investeringsstöd för kultur och bevarande av kulturarvet: 150 miljoner euro per projekt. Driftstöd för kultur och bevarande av kulturarvet: 75 miljoner euro per företag per år."

ii) Följande led ska läggas till som leden dd, ee och ff:

"dd) För investeringsstöd för regionala flygplatser: de stödnivåer som föreskrivs i artikel 56a.11 och 56a.12.

ee) För investeringsstöd för kusthamnar: 100 miljoner euro per investeringsprojekt (eller 120 miljoner euro per investeringsprojekt i en kusthamn som ingår i arbetsplanen för en stamnätskorridor enligt artikel 47 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013\*).

ff) För investeringsstöd för inlandshamnar: 20 miljoner euro per investeringsprojekt.

---

\* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1315/2013 av den 11 december 2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet och om upphävande av beslut nr 661/2010/EU (EUT L 348, 20.12.2013, s. 1). "

(4) I artikel 5.2 ska följande led läggas till som led k:

"k) Stöd i form av försäljning eller uthyrning av materiella anläggningstillgångar under marknadspriset om värdet kan fastställas antingen genom en oberoende expertvärdering före transaktionen eller genom hänvisning till ett allmänt tillgängligt, regelbundet uppdaterat och allmänt accepterat referensvärde."

(5) I artikel 6 ska punkt 5 ändras på följande sätt:

a) Led a ska ersättas med följande:

"a) Regionalt driftstöd och regionalt stöd för stadsutveckling, om de relevanta villkoren i



artiklarna 15 och 16 är uppfyllda.”

b) Led d ska ersättas med följande:

”d) Stöd för att kompensera för merkostnader vid anställning av arbetstagare med funktionshinder och stöd för att kompensera för kostnaderna för bistånd som ges till arbetstagare med sämre förutsättningar, om de relevanta villkoren i artiklarna 34 och 35 är uppfyllda.”

(6) Artikel 7 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 1 ska följande mening läggas till:

”Beloppen för stödberättigande kostnader får beräknas i enlighet med de förenklade kostnadsalternativ som anges i artiklarna 67 och 68 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1303/2013\*, förutsatt att transaktionen åtminstone delvis finansieras via en unionsfond som tillåter användning av dessa förenklade kostnadsalternativ och att kostnadskategorin är stödberättigande enligt den tillämpliga undantagsbestämmelsen.”

b) I punkt 3 ska första meningen ersättas med följande:

”Stöd som betalas ut i framtiden, inbegripet stöd som betalas ut i flera delbetalningar, ska diskonteras till sitt värde vid den tidpunkt då det beviljas.”

c) Punkt 4 ska utgå.

---

\* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1303/2013 av den 17 december 2013 om gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden, Sammanhållningsfonden, Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling och Europeiska havs- och fiskerifonden som omfattas av den gemensamma strategiska ramen, om allmänna bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden och Sammanhållningsfonden och Europeiska havs- och fiskerifonden samt om upphävande av rådets förordning (EG) nr 1083/2006 (EUT L 347, 20.12.2013, s. 320).

(7) Artiklarna 12 och 13 ska ersättas med följande:

#### *”Artikel 12*

#### **Övervakning**

1. För att kommissionen ska kunna övervaka det stöd som genom denna förordning beviljats undantag från anmälningsskyldigheten ska medlemsstaterna eller alternativt, i fråga om stöd som beviljats för europeiska territoriella samarbetsprojekt, den medlemsstat där förvaltningsmyndigheten är belägen, föra detaljerade register med information och styrkande handlingar som är nödvändiga för att fastställa att samtliga villkor i den här förordningen är uppfyllda. Dessa register ska bevaras i tio år från den dag då stödet för särskilda ändamål beviljades eller det sista stödet beviljades enligt stödordningen.

2. När det gäller stödordningar enligt vilka skattemässigt stöd beviljas automatiskt på grundval av skattedeklarationer som lämnats in av stödmottagarna, och där det inte sker någon förhandskontroll av att alla villkor för förenlighet är uppfyllda för varje stödmottagare, ska medlemsstaterna regelbundet kontrollera en gång per räkenskapsår, åtminstone i efterhand och genom stickprov, att alla villkor för förenlighet är uppfyllda, och dra de nödvändiga slutsatserna. Medlemsstaterna ska bevara detaljerade register över kontrollerna under minst tio år från dagen för kontrollerna.

3. Den berörda medlemsstaten ska på begäran inom 20 arbetsdagar, eller inom en längre tidsfrist som får fastställas i begäran, förse kommissionen med all information och alla styrkande handlingar som kommissionen anser att den behöver för att kunna övervaka

tillämpningen av denna förordning, bland annat den information som nämns i punkterna 1 och 2.

### *Artikel 13*

#### **Regionalstödet tillämpningsområde**

Detta avsnitt ska inte tillämpas på följande:

- a) Stöd som gynnar verksamheter inom stålsektorn, kolindustrin, varvsindustrin och syntetfiberindustrin.
- b) Stöd till transportsektorn och tillhörande infrastruktur, energiproduktion, energidistribution och energinfrastruktur med undantag för ordningar för regionalt driftstöd.
- c) Regionalstöd i form av ordningar som är riktade till ett begränsat antal särskilda ekonomiska sektorer. Stödordningar avsedda för turistverksamhet, bredbandsinfrastruktur eller bearbetning och saluföring av jordbruksprodukter anses inte vara riktade till vissa ekonomiska sektorer,
- d) Individuellt regionalt investeringsstöd till en stödmottagare som, vid tidpunkten för stödansökan,
  - i) har lagt ned samma eller liknande verksamhet på territoriet i en annan avtalsslutande part i EES-avtalet under de föregående två åren eller
  - ii) har [konkreta planer] på att lägga ned sådan verksamhet inom en period som börjar löpa dagen för ansökan om stöd och som varar högst två år efter det att en nyinvestering har slutförts.
- e) Regionalt driftstöd som beviljas företag vars huvudsakliga verksamheter omfattas av avsnitt K "Finans- och försäkringsverksamhet" i Nace Rev. 2 eller företag som bedriver koncernintern verksamhet och vars huvudsakliga verksamhet omfattas av klass 70.10 "Verksamheter som utövas av huvudkontor" eller 70.22 "Konsultverksamhet avseende företags organisation" i Nace Rev. 2."

(8) Artikel 14 ska ändras på följande sätt:

a) I punkt 6 ska första meningen i andra stycket ersättas med följande:

"Vid förvärv av en anläggnings tillgångar i den mening som avses i artikel 2.49 eller 2.51 ska endast kostnaderna för köp av tillgångarna från tredje part som inte har någon anknytning till köparen beaktas."

b) I punkt 7 ska första meningen ersättas med följande:

"För stöd som beviljas stora företag för en genomgripande ändring av en produktionsprocess måste de stödberättigande kostnaderna överstiga avskrivningen under de föregående tre beskattningsåren av de tillgångar som har ett samband med den verksamhet som ska moderniseras."

(9) Artikel 15 ska ersättas med följande:

### *"Artikel 15*

#### **Regionalt driftstöd**

1. Ordningar för regionalt driftstöd i de yttersta randområdena och i glest befolkade områden ska anses vara förenliga med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.3 i fördraget och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget, om villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.

2. I glest befolkade områden ska ordningar för regionalt driftstöd kompensera för merkostnaderna för transport av varor som har tillverkats i områden som är berättigade till driftstöd, samt merkostnaderna för transport av varor som vidarebearbetas i dessa områden, på följande villkor:

a) Stödet är objektivt kvantifierbart på förhand på grundval av ett fast belopp eller per ton/kilometer eller annan relevant enhet.

b) Merkostnaderna för transport beräknas på grundval av varornas färd inom den berörda medlemsstatens gränser, med det transportmedel som leder till den lägsta kostnaden för stödmottagaren.

Stödnivån får inte överstiga 100 % av de merkostnader för transport som fastställs i denna punkt.

3. I mycket glest befolkade områden ska ordningarna för regionalt driftstöd förhindra eller minska avfolkningen på följande villkor:

a) Stödmottagarna bedriver sin ekonomiska verksamhet i det berörda området.

b) Det årliga stödbeloppet per stödmottagare enligt samtliga ordningar för driftstöd överstiger inte 20 % av stödmottagarens årliga arbetskostnader i det berörda området.

4. I de yttersta randområdena ska ordningar för driftstöd kompensera för de ytterligare driftskostnader som uppstår i de yttersta randområdena som en direkt följd av en eller flera av de nackdelar av bestående natur som avses i artikel 349 i fördraget, om stödmottagarna bedriver sin ekonomiska verksamhet i en region i de yttersta randområdena, under förutsättning att det årliga stödbeloppet per stödmottagare enligt samtliga ordningar för driftstöd inte överstiger en av följande procentsatser:

a) [25 %] av det bruttomervärde som stödmottagaren skapar årligen i den berörda regionen i de yttersta randområdena,

b) [30 %] av stödmottagarens årliga arbetskostnader i den berörda regionen i de yttersta randområdena,

c) [20 %] av stödmottagarens årliga omsättning i den berörda regionen i de yttersta randområdena.

Dessa procentsatser får höjas med [10 procentenheter] för företag med en årlig omsättning på högst [300 000 euro].”

(10) I artikel 21.16 ska inledningsfrasen ersättas med följande:

”En riskfinansieringsåtgärd som omfattar garantier eller lån till stödberättigade företag eller som omfattar investeringar i form av kapital likställt med eget kapital strukturerade som en fordran ska uppfylla följande villkor:”

(11) I artikel 22 ska punkt 2 ersättas med följande:

”Stödberättigade företag ska vara icke börsnoterade småföretag upp till fem år efter deras registrering, förutsatt att företaget uppfyller följande villkor:

a) Det har inte endast tagit över ett annat företags verksamhet.

b) Det har ännu inte delat ut vinst.

c) Det har inte bildats genom en företagskoncentration.

För stödberättigade företag som inte omfattas av registrering kan femårsperioden för stödberättigande anses börja löpa från den tidpunkt då företaget antingen inleder sin ekonomiska verksamhet eller är skyldigt att betala skatt för sin ekonomiska verksamhet.

Genom undantag från första stycket c ska företag som har bildats genom en koncentration mellan företag som är stödberättigade enligt denna artikel också betraktas som stödberättigade företag upp till fem år från dagen för registreringen av det äldsta av de företag som deltar i koncentrationen.”

(12) I artikel 31 ska punkt 3 b ersättas med följande:

”b) Driftskostnader för lärare och deltagare som har direkt samband med utbildningsprojektet, t.ex. resekostnader, logikostnader, material och utrustning som har ett direkt samband med projektet, avskrivning av hjälpmedel och utrustning, i den utsträckning de används uteslutande för utbildningsprojektet.”

(13) I artikel 52 ska följande punkt införas som punkt 2a:

”2a. Som ett alternativ till att fastställa de stödberättigande kostnaderna enligt vad som föreskrivs i punkt 2, får det högsta stödbeloppet för ett projekt fastställas på grundval av en konkurrensutsatt urvalsprocess i enlighet med punkt 4.”

(14) Artikel 53 ska ändras på följande sätt:

a) Punkt 2 a ska ersättas med följande:

”a) Museer, arkiv, bibliotek, konstnärliga och kulturella centrum eller utrymmen, teatrar, biografier, operahus, konserthus, andra organisationer för levande konst, filmarvsinstitutioner och liknande konstnärliga och kulturella infrastrukturer, organisationer och institutioner.”

b) I punkt 6 ska tredje meningen utgå.

c) Punkt 8 ska ersättas med följande:

”8. För stöd som inte överstiger 2 miljoner euro får det högsta stödbeloppet, som ett alternativ till den metod som avses i punkterna 6 och 7, fastställas till 80 % av de stödberättigande kostnaderna.”

d) I punkt 9 ska första meningen ersättas med följande:

”När det gäller verksamheter enligt definitionen i punkt 2 f får den högsta stödnivån inte överstiga skillnaden mellan de stödberättigande kostnaderna och projektets diskonterade inkomster eller 70 % av de stödberättigande kostnaderna.”

(15) I artikel 54.4 ska andra stycket ersättas med följande:

”I båda fallen får det maximala utgiftsbelopp som omfattas av territoriella utgiftsåtaganden under inga omständigheter överstiga 80 % av den totala produktionsbudgeten.

En medlemsstat får också kräva en lägsta produktionsnivå inom det berörda territoriet för att projekt ska kunna komma i fråga för stöd, men denna nivå får inte överstiga 50 % av den totala produktionsbudgeten.”

(16) Följande avsnitt ska införas efter artikel 56 som avsnitten 14 och 15:

”AVSNITT 14

***Stöd till regionala flygplatser***

*Artikel 56a*

**Investeringsstöd för regionala flygplatser**

1. Investeringsstöd till en flygplats ska anses vara förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.3 i fördraget och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget, om villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.
2. Den berörda investeringen får inte överstiga vad som är nödvändigt för att hantera den förväntade trafiken på medellång sikt på grundval av rimliga trafikprognoser.
3. Flygplatsen ska vara öppen för alla potentiella användare. När kapaciteten är fysiskt begränsad ska tilldelningen ske på grundval av relevanta, objektiva, transparenta och icke-diskriminerande kriterier.
4. Stöd får inte beviljas en flygplats som är belägen inom 100 kilometer eller 60 minuters restid med bil, buss, tåg eller höghastighetståg från en befintlig flygplats från vilken det bedrivs regelbunden lufttrafik, i den mening som avses i artikel 2.16 i förordning (EG) nr 1008/2008.
5. Stöd får inte beviljas flygplatser med en genomsnittlig årlig passagerarvolym på mer än tre miljoner passagerare under de två räkenskapsår som föregick det år då stödet faktiskt beviljades. Stödet får inte förväntas leda till att den genomsnittliga årliga passagerarvolymen vid flygplatsen ökar till mer än tre miljoner passagerare inom två räkenskapsår efter beviljandet av stödet.
6. Stöd får inte beviljas flygplatser med en genomsnittlig årlig godsvolym på mer än 200 000 ton under de två räkenskapsår som föregick det år då stödet faktiskt beviljades. Stöd får inte heller beviljas om det förväntas leda till att den genomsnittliga årliga godsvolymen vid flygplatsen ökar till mer än 200 000 ton inom två räkenskapsår efter beviljandet av stödet.
7. Stöd får inte beviljas för omlokalisering av befintliga flygplatser eller för etablering av en ny passagerarflygplats, inbegripet ombyggnad av ett befintligt flygfält till en passagerarflygplats.
9. Stödbeloppet får inte överstiga skillnaden mellan de stödberättigande kostnaderna och rörelseresultatet för investeringen. Rörelseresultatet ska dras av från de stödberättigande kostnaderna på förhand, på grundval av rimliga beräkningar, eller genom en återvinningsmekanism.
10. De stödberättigande kostnaderna ska vara de kostnader som avser investeringarna i flygplatsinfrastruktur, inbegripet planeringskostnader.
11. Stödbeloppet får inte överstiga
  - (a) 50 % av de stödberättigande kostnaderna för flygplatser med en genomsnittlig årlig passagerarvolym på mellan en och tre miljoner passagerare under de två räkenskapsår som föregick det år då stödet faktiskt beviljades,
  - (b) 75 % av de stödberättigande kostnaderna för flygplatser med en genomsnittlig årlig passagerarvolym på högst en miljon passagerare under de två räkenskapsår som föregick det år då stödet faktiskt beviljades.
12. De högsta tillåtna stödnivåerna får höjas med 20 procentenheter för flygplatser som är belägna i avlägsna områden.
13. Punkterna 2 och 4 ska inte gälla flygplatser med en genomsnittlig årlig passagerarvolym på högst 150 000 passagerare under de två räkenskapsår som föregick det år då stödet faktiskt beviljades, om stödet inte förväntas leda till att den genomsnittliga årliga passagerarvolymen vid flygplatsen ökar till mer än 150 000 passagerare. Stöd som beviljas sådana flygplatser ska vara förenligt med antingen punkt 9 eller punkterna 11 och 12.

## AVSNITT 15

### *Stöd för hamnar*

#### *Artikel 56b*

#### **Investeringsstöd för kusthamnar**

1. Investeringsstöd för kusthamnar ska anses vara förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.3 i fördraget och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget, om villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.

2. De stödberättigande kostnaderna ska vara kostnaderna, inbegripet planeringskostnaderna, för investeringar

a) i byggande, ersättande eller uppgradering av infrastruktur i kusthamnar, och

b) i byggande, ersättande eller uppgradering av infrastruktur för tillgänglighet inom hamnområdet. Detta omfattar muddring inom hamnområdet med undantag för underhållsmuddring.

3. Investeringskostnader som avser annan verksamhet än transportverksamhet, däribland industriella produktionsanläggningar som är verksamma inom hamnområdet, kontor eller butiker, samt suprastruktur, ska inte vara stödberättigande kostnader.

4. Stödnivån får inte överstiga skillnaden mellan de stödberättigande kostnaderna och rörelseresultatet för investeringen. Rörelseresultatet ska dras av från de stödberättigande kostnaderna på förhand, på grundval av rimliga beräkningar, eller genom en återvinningsmekanism.

5. Det högsta tillåtna stödbeloppet för de investeringar som avses i punkt 2 a får inte överstiga

a) 100 % av de stödberättigande kostnaderna, om de stödberättigande kostnaderna uppgår till högst 20 miljoner euro,

b) 80 % av de stödberättigande kostnaderna, om de stödberättigande kostnaderna överstiger 20 miljoner euro och uppgår till högst 50 miljoner euro,

c) 50 % av de stödberättigande kostnaderna, om de stödberättigande kostnaderna överstiger 50 miljoner euro och uppgår till högst 100 miljoner euro,

d) 50 % av de stödberättigande kostnaderna, om de stödberättigande kostnaderna uppgår till högst 120 miljoner euro för kusthamnar som ingår i arbetsplanen för en stamnätskorridor som avses i artikel 47 i förordning (EU) nr 1315/2013.

Den högsta tillåtna stödnivån för de investeringar som avses i punkt 2 b får inte överstiga 100 % av de stödberättigande kostnaderna.

6. De stödnivåer som fastställs i punkt 5 första stycket b, c och d får höjas med 10 procentenheter för investeringar i stödområden som uppfyller villkoren i artikel 107.3 a i fördraget och med 5 procentenheter för investeringar i stödområden som uppfyller villkoren i artikel 107.3 c i fördraget.

7. Varje understödd investering som inleds av samma stödmottagare inom en period av tre år räknat från den dag då arbetet med en annan understödd investering i samma kusthamn inleds ska anses utgöra en del av ett enda investeringsprojekt.

8. Varje koncession eller annat uppdrag till en tredje part att uppföra, uppgradera, driva eller hyra understödd hamninfrastruktur ska tilldelas på ett konkurrensutsatt, transparent, icke-diskriminerande och ovillkorligt sätt. En koncession eller ett annat uppdrag till en tredje part att hyra eller driva den understödda hamninfrastrukturen får inte överstiga den tid som

rimligen kan förväntas åtgå för att koncessionshavaren ska kunna få tillbaka gjorda investeringar för utnyttjandet av byggnadsverken eller tillhandahållandet av tjänsterna tillsammans med en avkastning på det investerade kapitalet, med beaktande av de investeringar som krävs för att uppnå särskilda mål enligt avtalen.

9. Den understödda hamninfrastrukturen ska göras tillgänglig för intresserade användare på likvärdig och icke-diskriminerande grund och på marknadsvillkor.

10. För stöd som inte överstiger 5 miljoner euro får det högsta stödbeloppet, som ett alternativ till den metod som avses i punkterna 4, 5 och 6, fastställas till 80 % av de stödberättigande kostnaderna.

#### *Artikel 56c*

#### **Investeringsstöd för inlandshamnar**

1. Investeringsstöd för inlandshamnar ska anses vara förenligt med den inre marknaden i den mening som avses i artikel 107.3 i fördraget och ska undantas från anmälningsskyldigheten i artikel 108.3 i fördraget, om villkoren i denna artikel och i kapitel I är uppfyllda.

2. De stödberättigande kostnaderna ska vara kostnaderna, inbegripet planeringskostnaderna, för investeringar

a) i byggande, ersättande eller uppgradering av infrastruktur i inlandshamnar, och

b) i byggande, ersättande eller uppgradering av infrastruktur för tillgänglighet inom hamnområdet. Detta omfattar muddring inom hamnområdet med undantag för underhållsmuddring.

3. Investeringskostnader som avser annan verksamhet än transportverksamhet, däribland industriella produktionsanläggningar som är verksamma inom hamnområdet, kontor eller butiker, samt suprastruktur, ska inte vara stödberättigande.

4. Stödbeloppet får inte överstiga skillnaden mellan de stödberättigande kostnaderna och rörelseresultatet för investeringen. Rörelseresultatet ska dras av från de stödberättigande kostnaderna på förhand, på grundval av rimliga beräkningar, eller genom en återvinningsmekanism.

5. Det högsta tillåtna stödbeloppet får inte överstiga 100 % av de stödberättigande kostnaderna.

6. Varje understödd investering som inleds av samma stödmottagare inom en period av tre år räknat från den dag då arbetet med en annan understödd investering i samma inlandshamn inleds ska anses utgöra en del av ett enda investeringsprojekt.

7. Varje koncession eller annat uppdrag till en tredje part att uppföra, uppgradera, driva eller hyra understödd hamninfrastruktur ska tilldelas på ett konkurrensutsatt, transparent, icke-diskriminerande och ovillkorligt sätt. En koncession eller ett annat uppdrag till en tredje part att hyra eller driva den understödda hamninfrastrukturen får inte överstiga den tid som rimligen kan förväntas åtgå för att koncessionshavaren ska kunna få tillbaka gjorda investeringar för utnyttjandet av byggnadsverken eller tillhandahållandet av tjänsterna tillsammans med en avkastning på det investerade kapitalet, med beaktande av de investeringar som krävs för att uppnå särskilda mål enligt avtalen.

8. Den understödda hamninfrastrukturen ska göras tillgänglig för intresserade användare på likvärdig och icke-diskriminerande grund och på marknadsvillkor.

9. För stöd som inte överstiger 2 miljoner euro får det högsta stödbeloppet, som ett alternativ till den metod som avses i punkterna 4 och 5, fastställas till 80 % av de stödberättigande kostnaderna.”

(17) I artikel 58 ska punkt 1 ersättas med följande:

”1. Denna förordning ska tillämpas på individuellt stöd som har beviljats innan respektive bestämmelser i denna förordning har trätt i kraft, om stödet uppfyller samtliga villkor i denna förordning, med undantag för artikel 9.”

#### *Artikel 2*

Bilagorna till förordning (EU) nr 651/2014 ska ändras på följande sätt:

(1) Bilaga II ska ersättas med texten i bilagan till denna förordning.

[I bilaga II (informationsblad ska lämnas in av medlemsstaten) kommer nya poster att skapas i del II för de nya stödkategorierna (investeringsstöd till flygplatser, kusthamnar och inlandshamnar), och posten om stöd till små och medelstora företag (artiklarna 17–20) kommer att delas upp på olika poster (per artikel).]

(2) I bilaga III ska fotnot 2 ersättas med följande:

”2. Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1893/2006 av den 20 december 2006 om fastställande av den statistiska näringsgrensindelningen Nace rev. 2 och om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3037/90 och vissa EG-förordningar om särskilda statistikområden (EUT L 393, 30.12.2006, s. 1).”

(3) I bilaga III ska fotnot 3 första meningen ersättas med följande:

”Bruttobidragsekvivalenten, eller i fråga om åtgärder enligt artiklarna 16, 21, 22 eller 39 i denna förordning, investeringsbeloppet.”

#### *Artikel 3*

I artikel 7.1 i förordning (EU) nr 702/2014 ska följande mening läggas till:

”Beloppen för stödberättigande kostnader får beräknas i enlighet med de förenklade kostnadsalternativ som anges i artiklarna 67 och 68 i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1303/2013\*, förutsatt att transaktionen åtminstone delvis finansieras via Ejflu och att kostnadskategorin är stödberättigande enligt den tillämpliga undantagsbestämmelsen.

---

\* Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 1303/2013 av den 17 december 2013 om gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden, Sammanhållningsfonden, Europeiska jordbruksfonden för landsbygdsutveckling och Europeiska havs- och fiskerifonden som omfattas av den gemensamma strategiska ramen, om allmänna bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden och Sammanhållningsfonden och Europeiska havs- och fiskerifonden samt om upphävande av rådets förordning (EG) nr 1083/2006 (EUT L 347, 20.12.2013, s. 320).”

#### *Artikel 4*

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.



Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den

*På kommissionens vägnar*  
*Ordförande*