



Bruxelles, den **XXX**
[...] (2015) **XXX** draft

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

af **XXX**

om ændring af forordning (EU) nr. 651/2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108

UDKAST

(EØS-relevant tekst)

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

af **XXX**

om ændring af forordning (EU) nr. 651/2014 om visse kategorier af støttes forenelighed med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107 og 108

UDKAST

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 4,

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

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Statsstøtte, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) I forordning nr. 651/2014² identificeres visse kategorier af støtte, som erklæres forenelige med det indre marked og fritages fra pligten til anmeldelse til Kommissionen, før støtten ydes. I forordning nr. 651/2014 fastsættes det, at der kan opstilles anvendelige kriterier for fritagelse af havne- og lufthavnsinfrastrukturer, under forudsætning af at der indhøstes tilstrækkelig erfaring.
- (2) Kommissionen har nu indhøstet den fornødne erfaring. For at forenkle og tydeliggøre statsstøttereglerne, mindske den administrative byrde og gøre det muligt for Kommissionen at fokusere på de potentielt mest konkurrencefordrejende sager bør støtte til havne- og lufthavnsinfrastruktur være omfattet af forordning nr. 651/2014.
- (3) Investeringsstøtte til regionale lufthavne med et årligt passagertal på op til tre millioner passagerer kan både forbedre adgangen til visse regioner og fremme den lokale udvikling afhængigt af den enkelte lufthavns særlige forhold. Det er Kommissionens erfaring fra anvendelsen af retningslinjerne om statsstøtte til lufthavne og luftfartsselskaber³, at investeringsstøtte til regionale lufthavne ikke giver anledning til urimelig påvirkning af samhandelen eller fordrejning af konkurrencen, forudsat at visse betingelser er opfyldt. Denne støtte bør derfor være omfattet af gruppefritagelsen, hvis den opfylder betingelserne i denne forordning. Det er ikke hensigtsmæssigt at indføre en anmeldelsestærskel udtrykt ved et støttebeløb, idet en støtteforanstaltningens virkning for konkurrencen hovedsageligt afhænger af lufthavnens størrelse og ikke af investeringsbeløbet.

¹ EUT L 248 af 24.9.2015, s. 1.

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

³ EUT C 99 af 4.4.2014, s. 3.

- (4) Disse betingelser bør sigte mod at begrænse konkurrencefordrejninger, der kan underminere lige vilkår på det indre marked, navnlig ved at sikre støttebeløbets proportionalitet. For at være proportional bør støtteintensiteten ikke overstige den i denne forordning fastsatte maksimalt tilladte støtteintensitet, som afhænger af lufthavnens størrelse, og støttebeløbet bør ikke være større end investeringens udækkede finansieringsbehov. Forenelighedsbetingelserne bør sikre åben og ikkediskriminerende adgang til infrastrukturen. Der bør ikke ydes støtte til lufthavne i nærheden af en eksisterende lufthavn, hvorfra der drives ruteflyvning, da støtte til sådanne lufthavne indebærer en øget risiko for konkurrencefordrejning og derfor bør anmeldes til Kommissionen, med mindre der er tale om meget små lufthavne (op til 50 000 passagerer om året), hvor den meget begrænsede trafik udelukker væsentlig fordrejning af konkurrencen.
- (5) Søhavne er af strategisk betydning for opnåelsen af vigtige målsætninger for Unionen såsom et velfungerende indre marked og styrkelse af den økonomiske, sociale og territoriale samhørighed, som fastsat i bl.a. Europa 2020-strategien og Kommissionens hvidbog "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem"⁴. Som det understreges i meddelelsen "Havnene som vækstmotor"⁵, har Unionen brug for effektivt drevne havne i alle maritime regioner, hvilket kræver virkningsfulde offentlige og private investeringer. Det er nødvendigt at investere, navnlig for at tilpasse havneadgangsinfrastruktur samt havneinfrastruktur og -suprastruktur til en større flåde med en mere kompleks sammensætning, brugen af infrastruktur til alternativt brændstof og strengere krav til miljøresultater. Manglen på havneinfrastruktur af høj kvalitet medfører trængsel og ekstraomkostninger for afskibere, transportoperatører og forbrugere.
- (6) Det er et hovedformål med EU's transportpolitik at indlandshavne udvikles og integreres i multimodal transport. EU-lovgivningen, f.eks. Rådets direktiv 92/106/EØF⁶, sigter specifikt mod at styrke intermodalitet på transportområdet. I hvidbogen "En køreplan for et fælles europæisk transportområde – mod et konkurrencedygtigt og ressourceeffektivt transportsystem" lægges der også op til at fremme overgangen til mere miljøvenlige transportformer såsom jernbanetransport og søtransport/transport ad indre vandveje. Kommissionen anførte i meddelelsen "Fremme af høj kvalitet i transport ad indre vandveje NAIADES II", at "EU's infrastruktur for de indre vandveje er ikke tilstrækkelig sammenkoblet og integreret med andre transportformer"⁷.
- (7) Betingelserne for at fritage støtte til havne bør sigte mod at begrænse konkurrencefordrejninger, der kan underminere lige vilkår på det indre marked, navnlig ved at sikre støttebeløbets proportionalitet. For at være proportional bør støtten ikke overstige den i denne forordning fastsatte maksimale tilladte støtteintensitet, som for søhavne afhænger af investeringsprojektets størrelse. Støttebeløbet bør ikke overstige forskellen mellem de støtteberettigede omkostninger og driftsoverskuddet af investeringen. Der bør også sikres åben og ikkediskriminerende adgang til infrastrukturen.

⁴ KOM(2011) 144.

⁵ COM(2013) 295.

⁶ Rådets direktiv 92/106/EØF af 7. december 1992 om indførelse af fælles regler for visse former for kombineret godstransport mellem medlemsstaterne (EFT L 368 af 17.12.1992, s. 38).

⁷ COM(2013) 623.

- (8) Investeringer, der indgår i arbejdsplanerne for de hovednetkorridorer, der er fastlagt i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013⁸, er projekter af fælles og særlig strategisk interesse for Unionen. Søhavne, der indgår i disse net, udgør indpassage- og udpassagesteder for varer, der transporteres ind i og ud af Unionen. For investeringer, der har til formål at forbedre disse havnes funktion, bør der gælde en højere anmeldelsestærskel.
- (9) [I Europa-Parlamentets og Rådets forordning om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiell gennemsigthed for havne blev der indført gennemsigtige og særskilte regnskaber, som gør det muligt let at aflæse havneforvaltningsorganernes og havnetjenesteydernes anvendelse af offentlige midler. Denne finansielle gennemsigthed fremmer en effektiv anvendelse af offentlige midler i havne, og letter statsstøttekontrollen, hvor det er relevant. Desuden blev der med forordningen indført fælles og gennemsigtige procedurer for tildeling af havnetjenestekontrakter og gennemsigtig og autonom prispolitik for havneinfrastruktur.]⁹
- (10) På baggrund af den erfaring, der er indhøstet med anvendelsen af forordning nr. 651/2014, er det også hensigtsmæssigt at tydeliggøre eller ændre visse bestemmelser, som har vist sig vanskelige at anvende. Det har, navnlig med hensyn til regionale driftsstøtteordninger for regioner i den yderste periferi, vist sig vanskeligt i praksis at anvende forskellige regler for kompensation for meromkostninger ved transport og andre meromkostninger, samtidig med at anvendelsen af forskellige regler har vist sig ikke at være et hensigtsmæssigt middel til at imødegå de begrænsninger, der er omhandlet i traktatens artikel 349, og bestemmelserne bør erstattes af en metode, der finder anvendelse på alle meromkostninger. I betragtning af de begrænsede negative virkninger støtte til kultur og bevarelse og kulturarv har for konkurrencen, bør anmeldelsestærsklerne for støtte inden for disse områder forhøjes.
- (11) Forordning (EU) nr. 651/2014 bør derfor ændres i overensstemmelse hermed —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

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

(1) Artikel 1 ændres således:

– a) I stk. 1 erstattes litra k)-l) af følgende:

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

l) støtte til lokal infrastruktur

m) støtte til regionale lufthavne samt

n) støtte til havne."

– b) Stk. 3 affattes således:

⁸ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1315/2013 af 11. december 2013 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet og om ophævelse af afgørelse nr. 661/2010/EU (EUT L 348 af 20.12.2013, s. 1).

⁹ [Forordningen behandles for indeværende af Europa-Parlamentet og Rådet, og den endelige vedtagelse forventes ultimo 2016.]

"Denne forordning finder ikke anvendelse på:

a) støtte til fiskeri- og akvakultursektoren, som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1379/2013^{*}, med undtagelse af uddannelsesstøtte, støtte til SMV'ers adgang til finansiering, støtte til forskning og udvikling, innovationsstøtte til SMV'er, støtte til dårligt stillede og handicappede arbejdstagere samt regionale driftsstøtteordninger for regionerne i den yderste periferi og tyndt befolkede områder

b) støtte, der ydes inden for sektoren for primærproduktion af landbrugsprodukter med undtagelse af kompensation for meromkostninger i regioner i den yderste periferi og tyndt befolkede områder, støtte til konsulentbistand til SMV'er, risikofinansieringsstøtte, støtte til forskning og udvikling, innovationsstøtte til SMV'er, miljøstøtte, uddannelsesstøtte og støtte til dårligt stillede og handicappede arbejdstagere

c) støtte, som ydes til forarbejdning og afsætning af landbrugsprodukter og ikke udgør regional driftsstøtte i regioner i den yderste periferi og tyndt befolkede områder, når:

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

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

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

e) de i artikel 13 udelukkede kategorier af regionalstøtte.

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

– c) Stk. 4, litra c), affattes således:

"c) støtte til kriseramte virksomheder, med undtagelse af støtteordninger, hvis formål er at råde bod på skader, der er forårsaget af visse naturkatastrofer, og regionale driftsstøtteordninger i regioner i den yderste periferi og i tyndt befolkede områder, forudsat at kriseramte virksomheder gennem sådanne ordninger ikke stilles bedre end andre virksomheder."

(2) Artikel 2 ændres således:

– a) Punkt 42 affattes således:

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

– b) Punkt 48 affattes således:

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

– c) Punkt 55 affattes således:

"55) "områder, der er berettigede til driftsstøtte": en region i den yderste periferi, som omhandlet i traktatens artikel 349, eller et tyndt befolket område, som defineret i punkt 48".

– d) Som nr. 61a indsættes:

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

– e) Efter punkt 143 tilføjes følgende punkter:

"Definitioner vedrørende støtte til regionale lufthavne

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

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

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

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

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

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

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

151) "ikke-luftfartsrelaterede aktiviteter": kommercielle tjenester til luftfartsselskaber eller andre lufthavnsbrugere, såsom hjælpetjenester til passagerer, speditører eller andre tjenesteudbydere, udlejning af kontorer og butikker, parkering og hoteller.

Definitioner vedrørende støtte til havne

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

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

154) "indlandshavn": havn, der ikke er en søhavn, med indirekte adgang til åbent hav gennem indre vandveje

155) "havneinfrastruktur": infrastruktur og faciliteter, som genererer en direkte indtægt for havneforvalteren, herunder kajpladser til fortøjning af skibe, kajmure, moler og flydende potonramper i tidevandsområder, indre bassiner, bagfyld- og landindvindingsområder samt transportfaciliteter i havneområdet

156) "havnesuprastruktur": overfladefaciliteter, bygninger samt mobilt (f.eks. kraner) og fast udstyr med direkte tilknytning til havnens transportfunktion

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

158) "opmudring": fjernelse af sand, aflejring eller andre stoffer fra bunden af vandvejen til en havn for at søfartøjer kan få adgang til havnen

159) "opmudring for at holde vandveje tilgængelige": opmudring, der regelmæssigt udføres for at holde vandveje tilgængelige

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

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

(3) Artikel 4 ændres således:

– a) Stk. 1 ændres således:

– i) Litra z) affattes således:

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

– ii) Følgende litraer tilføjes:

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

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

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

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

(4) I artikel 5, stk. 2, indsættes følgende litra:

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

(5) I artikel 6, stk. 5, foretages følgende ændringer:

a) Litra a) affattes således:

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

b) Litra d) affattes således:

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

(6) Artikel 7 ændres således:

– a) I stk. 1 tilføjes et tredje punktum:

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

– b) I stk. 3 affattes første punktum således:

"Støtte, der udbetales i fremtiden, f.eks. støtte der udbetales i flere rater, tilbagediskonteres til sin værdi på det tidspunkt, hvor den blev ydet."

– c) Stk. 4 udgår.

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

(7) Artikel 12 affattes således:

"Artikel 12

Kontrol

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

2. Hvis der er tale om ordninger, hvorunder der automatisk ydes skattemæssig støtte på grundlag af støttemodtagernes skatteangivelser, og hvis der ikke er nogen forudgående kontrol af, at alle betingelserne for forenelighed er opfyldt for hver støttemodtager, indfører medlemsstaten en egnet kontrolmekanisme, hvorved der sikres en regelmæssig kontrol, i det mindste efterfølgende og på grundlag af stikprøver, en gang pr. regnskabsår af, at alle betingelserne for forenelighed er opfyldt og således, at medlemsstaten er i stand til at drage de nødvendige konklusioner. Medlemsstaterne opbevarer detaljerede kontrolregistre i mindst 10 år fra datoen for kontrollerne.

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

(8) Artikel 13 affattes således:

"Artikel 13

Anvendelsesområde for regionalstøtte

Denne forordning finder ikke anvendelse på:

- a) støtte til aktiviteter i stål-, kul-, skibsbygnings- og kunstfibersektoren
- b) støtte til transportsektoren samt den tilknyttede infrastruktur og energiproduktion, -distribution og -infrastruktur undtagen driftsstøtteordninger i regioner i den yderste periferi og i tyndt befolkede områder
- c) regionalstøtte i form af ordninger, som er rettet mod et begrænset antal specifikke erhvervssektorer; ordninger, som er rettet mod turisterhverv, bredbåndsinfrastruktur eller forarbejdning og afsætning af landbrugsprodukter, betragtes ikke som værende rettet mod bestemte erhvervssektorer
- d) individuel regional investeringsstøtte til en støttemodtager, der på tidspunktet for ansøgning om støtte:
 - i) har nedlagt den samme eller en tilsvarende aktivitet i en virksomhedsenhed i EØS i de forudgående to år eller
 - ii) har konkrete planer om at nedlægge en sådan aktivitet inden for en periode, der starter på datoen for ansøgning om støtte og slutter op til to år efter afslutning af den oprindelige investering, hvortil der ansøges om støtte.Dette gælder alene for en nedlægning, der finder sted i en anden kontraherende part i EØS-aftalen end den, hvori støtten vil blive ydet.
- e) regional driftsstøtte, der ydes til virksomheder, hvis hovedaktiviteter falder ind under Hovedafdeling K, "Pengeinstitut- og finansvirksomhed, forsikring" i NACE rev. 2, eller til virksomheder, der udøver koncerninterne aktiviteter, og hvis hovedaktivitet falder ind under gruppe 70.10, "Hovedsæders virksomhed", eller gruppe 70.22, "Virksomhedsrådgivning og anden rådgivning om driftsledelse", i NACE rev. 2."

(9) Artikel 14 ændres således:

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

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

- b) I stk. 7 affattes første punktum således:

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

(10) Artikel 15 affattes således:

"Artikel 15

Regional driftsstøtte

1. Regionale driftsstøtteordninger i regioner i den yderste periferi og i tyndt befolkede områder er forenelige med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, og fritaget for anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.
2. I tyndt befolkede områder skal de regionale driftsstøtteordninger kompensere for meromkostningerne ved transport af varer, der er produceret i områder, som er berettigede til

driftsstøtte, samt meromkostninger ved varer, der videreføres i disse områder, på følgende betingelser:

- a) støttemodtagerne har deres produktionsaktivitet i disse områder
- b) støtten kan på forhånd kvantificeres objektivt på grundlag af et fast beløb eller pr. ton/km-
enhed eller en anden relevant enhed
- c) meromkostningerne ved transport beregnes på grundlag af transportvejen for varerne inden
for den pågældende medlemsstats nationale grænser ved brug af den transportform, som
medfører de laveste omkostninger for støttemodtageren.

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

3. I regioner i den yderste periferi skal driftsstøtteordningerne kompensere for de
meromkostninger ved drift, der opstår i regioner i den yderste periferi som en direkte følge af
en eller flere af de vedvarende begrænsninger, der er omhandlet i traktatens artikel 349, når
støttemodtagerne har deres økonomiske aktivitet i en region i den yderste periferi og forudsat,
at:

a) det årlige støttebeløb pr. støttemodtager for alle driftsstøtteordninger ikke overstiger en af
følgende procentsatser:

i) for virksomheder der er aktive inden for fremstillingsvirksomhed:

— [...] % af den årlige bruttoværditilvækst, som støttemodtageren årligt skaber i
den pågældende region i den yderste periferi eller

— [...] % af støttemodtagerens årlige arbejdskraftomkostninger i den pågældende
region i den yderste periferi eller

— [...] % af støttemodtagerens årlige omsætning i den pågældende region i den
yderste periferi.

ii) for virksomheder der er aktive inden for andre områder:

— [...] % af den årlige bruttoværditilvækst, som støttemodtageren årligt skaber i
den pågældende region i den yderste periferi, eller

— [...] % af støttemodtagerens årlige arbejdskraftomkostninger i den pågældende
region i den yderste periferi eller

— [...] % af støttemodtagerens årlige omsætning i den pågældende region i den
yderste periferi.

iii) procentsatserne i nr. i) og ii) kan øges med [...] procentpoint] i regioner i den yderste
periferi, der befinder sig mere end 4 000 km fra den berørte medlemsstats hovedstad, eller

b) det årlige støttebeløb pr. støttemodtagende virksomhed for støttemodtagere med en årlig
omsætning på højst [300 000 EUR], som et alternativ til procentsatserne i litra a), for alle
driftsstøtteordninger ikke overstiger [150 000]."

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

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

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

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

- a) indleder en aktivitet, som er ny for denne virksomhed
- b) endnu ikke har udloddet overskud og
- c) ikke er blevet dannet gennem en fusion.

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

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

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

(14) I artikel 52 indsættes følgende stykke:

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

(15) Artikel 53 ændres således:

– a) Stk. 2, litra a), affattes således:

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

– b) I stk. 9 affattes første punktum således:

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

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

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

En medlemsstat kan også gøre projektets støtteberettigelse betinget af et minimumsniveau af produktionsaktivitet i det relevante territorium, men dette niveau må ikke overstige 50 % af det samlede produktionsbudget."

(17) Følgende afdelinger indsættes efter artikel 56:

"AFDELING 14

Støtte til regionale lufthavne

Artikel 56a

Investeringsstøtte til regionale lufthavne

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

2. På grundlag af rimelige trafikprognoser skal der for den berørte investering være tilfredsstillende udsigter på mellemlangt sigt for anvendelse af lufthavnskapaciteten.
3. Lufthavnen skal være åben for alle potentielle brugere og må ikke være specifikt beregnet til én bestemt bruger. Hvis der er fysiske begrænsninger for kapaciteten, skal den fordeles på grundlag af relevante, objektive, gennemsigtige og ikkediskriminerende kriterier.
4. Der må ikke ydes støtte til en lufthavn, der befinder sig inden for en afstand på 100 kilometer eller 60 minutters rejsetid med bil, bus, tog eller højhastighedstog fra en eksisterende lufthavn, hvorfra der drives ruteflyvning, jf. artikel 2, stk. 16, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008.
5. Der må ikke ydes støtte til lufthavne med et gennemsnitligt årligt passagertal på over tre millioner passagerer i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvor støtten faktisk ydes. Støtten må ikke ydes, hvis det forventes, at den vil medføre, at lufthavnen vil øge sit gennemsnitlige årlige passagertal til over tre millioner passagerer inden for de to regnskabsår, der følger efter det år, hvor støtten ydes.
6. Denne artikel finder ikke anvendelse på lufthavne med en gennemsnitlig årlig fragtrafik på over 200 000 ton i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvor støtten faktisk ydes. Den finder heller ikke anvendelse, hvis støtten forventes at medføre, at lufthavnen vil øge sin gennemsnitlige årlige fragtrafik til over 200 000 ton inden for de to regnskabsår, der følger efter ydelsen af støtten.
7. Stk. 4 finder ikke anvendelse på lufthavne med et årligt passagertal på op til 50 000 passagerer i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvor støtten faktisk ydes, forudsat at støtten ikke forventes at medføre, at lufthavnen vil øge sit gennemsnitlige årlige passagertal til over 50 000 passagerer.
8. Der må ikke ydes støtte til flytning af eksisterende lufthavne eller til opførelse af en ny passagerlufthavn (herunder ombygning af en eksisterende flyveplads til en passagerlufthavn).
9. Støttebeløbet må ikke overstige forskellen mellem de støtteberettigede omkostninger og driftsoverskuddet af investeringen. Driftsoverskuddet trækkes fra de støtteberettigede omkostninger enten forudgående på grundlag af rimelige fremskrivninger eller via en tilbagebetalingsmekanisme.
10. De støtteberettigede omkostninger er omkostningerne ved investeringerne i lufthavnsinfrastruktur.
11. Støttebeløbet må ikke overstige:
 - (a) 50 % af de støtteberettigede omkostninger for lufthavne med et gennemsnitligt årligt passagertal på en til tre millioner passagerer i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvor støtten ydes
 - (b) 75 % af de støtteberettigede omkostninger for lufthavne med et gennemsnitligt årligt passagertal på op til en million passagerer i de to regnskabsår, der går forud for det år, hvor støtten ydes.
12. De maksimale støtteintensiteter kan øges med 20 procentpoint for lufthavne beliggende i afsidesliggende områder.

AFDELING 15

Støtte til havne

Artikel 56b

Investeringsstøtte til søhavne

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

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

- (a) i opførelse eller opgradering af søhavneinfrastruktur og -suprastruktur med undtagelse af mobilt udstyr samt
- (b) i opførelse eller opgradering af adgangsinfrastruktur, herunder opmudring, dog undtaget opmudring for at holde vandveje tilgængelige, beregnet til kommercielt udnyttet søhavneinfrastruktur.

Investeringsomkostninger i tilknytning til ikke-transportrelaterede aktiviteter, herunder industrielle fremstillingsfaciliteter, der er aktive i havnens randområde, kontorer eller butikker, er ikke støtteberettigede.

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

4. Støtteintensiteten for de investeringer, der er omhandlet i stk. 2, litra a), må højst udgøre:

a) ved støtteberettigede omkostninger på op til [20] mio. EUR: [100] % af de støtteberettigede omkostninger

b) ved støtteberettigede omkostninger fra [20] mio. EUR og op til [50] mio. EUR: [80] % af de støtteberettigede omkostninger

c) ved støtteberettigede omkostninger fra [50] mio. EUR og op til [100] mio. EUR: [50] % af de støtteberettigede omkostninger

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

Den maksimale støtteintensitet for de investeringer, der er omhandlet i stk. 2, litra b), må ikke overstige [100] % af de støtteberettigede omkostninger.

5. Støtteintensiteterne i stk. 4, første afsnit, litra b), c) og d), kan øges med [10] procentpoint for investeringer i støtteberettigede områder, der opfylder betingelserne i traktatens artikel 107, stk. 3, litra a), og med [5] procentpoint for investeringer i støtteberettigede områder, der opfylder betingelserne i traktatens artikel 107, stk. 3, litra c).

6. En investering, der foretages af den samme støttemodtager inden for en periode på [tre] år, fra arbejdet påbegyndes på et andet projekt, hvortil der ydes støtte, i samme søhavn, opfattes som en del af et enkelt investeringsprojekt.

7. Koncessioner og andre former for overdragelse til tredjepart af opførelse, opgradering, drift eller leje af havneinfrastruktur og -suprastruktur skal tildeles på et åbent, gennemsigtigt og ikkediskriminerende grundlag under hensyntagen til EU's regler for offentlige indkøb [og forordningen om opstilling af rammer for adgang til markedet for havnetjenester og finansiel

gennemsigtighed for havne¹⁰], når det er relevant. En koncession eller anden overdragelse til tredjepart til leje eller drift af infrastrukturen må højst vare [30] år.

8. Der skal gives adgang til infrastrukturen til interesserede brugere på et åbent, gennemsigtigt og ikkediskriminerende grundlag. Den pris, der opkræves for anvendelse af infrastrukturen, skal svare til markedsprisen.

Artikel 56c

Investeringsstøtte til indlandshavne

1. Investeringsstøtte til indlandshavne er forenelig med det indre marked efter traktatens artikel 93 og fritaget for anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3, forudsat at de betingelser, der er fastsat i denne artikel og i kapitel I, er opfyldt.

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

- (a) i opførelse eller opgradering af indlandshavneinfrastruktur og -suprastruktur med undtagelse af mobilt udstyr samt
- (b) i opførelse eller opgradering af adgangsinfrastruktur, herunder opmudring, dog undtaget opmudring for at holde vandveje tilgængelige, beregnet til kommercielt udnyttet indlandshavneinfrastruktur.

Investeringsomkostninger i tilknytning til ikke-transportrelaterede aktiviteter, herunder industrielle fremstillingsfaciliteter, der er aktive i havnens randområde, kontorer eller butikker, er ikke støtteberettigede.

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

4. Støtteintensiteten må ikke overstige [100] % af de støtteberettigede omkostninger.

5. En investering, der foretages af den samme støttemodtager inden for en periode på [tre] år, fra arbejdet påbegyndes på et andet projekt, hvortil der ydes støtte, i samme indlandshavn, opfattes som en del af et enkelt investeringsprojekt.

6. Koncessioner og andre former for overdragelse til tredjepart af havneinfrastruktur og -suprastrukturens opførelse, opgradering, drift eller leje skal tildeles på åbent, gennemsigtigt og ikkediskriminerende grundlag under hensyntagen til reglerne for offentlige aftaler, når disse finder anvendelse. En koncession eller anden overdragelse til tredjepart til leje eller drift af infrastrukturen må højst vare [30] år.

7. Der skal gives adgang til infrastrukturen til interesserede brugere på et åbent, gennemsigtigt og ikkediskriminerende grundlag. Den pris, der opkræves for anvendelse af infrastrukturen, skal svare til markedsprisen."

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

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

¹⁰ [Forordningen behandles for indeværende af Europa-Parlamentet og Rådet, og den endelige vedtagelse forventes ultimo 2016.]

Artikel 2

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

(1) Bilag II affattes således...

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

(2) Fodnote 2 i bilag III affattes således:

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

Artikel 3

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

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

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

*På Kommissionens vegne
Formand*