

II

*(Comunicaciones)*COMUNICACIONES PROCEDENTES DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS
Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

COMISIÓN EUROPEA

Comunicación de la Comisión — Aprobación del contenido de un proyecto de Reglamento de la Comisión por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 651/2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 702/2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda en los sectores agrícola y forestal y en zonas rurales compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

(2016/C 382/01)

El 13 de octubre de 2016 la Comisión aprobó el contenido de un proyecto de Reglamento de la Comisión por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 651/2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 702/2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda en los sectores agrícola y forestal y en zonas rurales compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

El proyecto de Reglamento de la Comisión se adjunta como anexo de la presente Comunicación. El proyecto de Reglamento de la Comisión está abierto a consulta pública en la siguiente dirección: <http://ec.europa.eu/competition/consultations/open.html>

ANEXO

PROYECTO DE REGLAMENTO (UE) .../... DE LA COMISIÓN**de ...**

por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 651/2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado, y el Reglamento (UE) n.º 702/2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayuda en los sectores agrícola y forestal y en zonas rurales compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2015/1588 del Consejo, de 13 de julio de 2015, sobre la aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a determinadas categorías de ayudas estatales horizontales ⁽¹⁾, y en particular su artículo 1, apartado 1, letras a) y b),

Previa consulta al Comité Consultivo sobre Ayudas Estatales,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión ⁽²⁾ declara determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior y exentas de la obligación de que deben notificarse a la Comisión antes de su concesión. El Reglamento (UE) n.º 651/2014 anunciaba que la Comisión tenía la intención de revisar el ámbito de aplicación de dicho Reglamento con vistas a incluir otros tipos de ayuda, y en particular las ayudas para infraestructuras portuarias y aeroportuarias, una vez se hubiera adquirido la suficiente experiencia.
- (2) A la luz de la experiencia adquirida por la Comisión y con el fin de simplificar y aclarar las normas sobre ayudas estatales, reducir la carga administrativa y permitir a la Comisión centrarse en los casos que más pueden falsear la competencia, las ayudas para infraestructuras portuarias y aeroportuarias deben incluirse en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 651/2014.
- (3) Las ayudas a la inversión para aeropuertos regionales con un volumen anual medio de hasta tres millones de pasajeros pueden mejorar tanto la accesibilidad de determinadas regiones como el desarrollo local, dependiendo de las características de cada aeropuerto. Esto respalda las prioridades de la Estrategia Europa 2020 contribuyendo así a un mayor crecimiento económico y a los objetivos de interés común de la UE. La experiencia adquirida como consecuencia de la aplicación de las Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas ⁽³⁾ revela que las ayudas a la inversión para los aeropuertos regionales no falsean indebidamente los intercambios comerciales y la competencia, siempre que se cumplan determinadas condiciones. Deben estar amparadas, en consecuencia, por la exención por categorías del Reglamento (UE) n.º 651/2014, siempre que se cumplan determinadas condiciones. No es adecuado establecer un umbral de notificación en términos del importe de la ayuda, puesto que el impacto en la competencia de una medida de ayuda depende principalmente del tamaño del aeropuerto y no del volumen de la inversión.
- (4) Las condiciones para la exención de la ayuda del requisito de notificación deben tener como objetivo limitar los falseamientos de la competencia que irían en detrimento de la igualdad de condiciones en el mercado interior, en particular garantizando la proporcionalidad del importe de la ayuda. Con el fin de que sea proporcional, la ayuda debe cumplir dos condiciones. La intensidad de la ayuda no debe superar la intensidad máxima de ayuda autorizable, que varía en función del tamaño del aeropuerto, y además, el importe de la ayuda no debe sobrepasar el déficit de financiación de la inversión. Para aeropuertos muy pequeños de hasta 150 000 pasajeros anuales, las ayudas solo deben estar obligadas a cumplir uno de esos requisitos. Las condiciones de compatibilidad deben garantizar un acceso abierto y no discriminatorio a la infraestructura. La exención no debe aplicarse a la ayuda concedida a aeropuertos situados en las proximidades de un aeropuerto desde el que ya operen servicios aéreos regulares, porque las ayudas a tales aeropuertos entrañan un mayor riesgo de falseamiento de la competencia y, por tanto, deben ser notificadas a la Comisión, a excepción de la que se conceda a aeropuertos muy pequeños (de hasta 150 000 pasajeros anuales), donde no es probable que pueda producirse un falseamiento importante de la competencia.

⁽¹⁾ DO L 248 de 24.9.2015, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 651/2014 de la Comisión, de 17 de junio de 2014, por el que se declaran determinadas categorías de ayudas compatibles con el mercado interior en aplicación de los artículos 107 y 108 del Tratado (DO L 187 de 26.6.2014, p. 1).

⁽³⁾ DO C 99 de 4.4.2014, p. 3.

- (5) Los puertos marítimos revisten una importancia estratégica para la consecución del buen funcionamiento del mercado interior y el fortalecimiento de la cohesión económica, social y territorial, como se indica, entre otros, en la Estrategia Europa 2020 y en el Libro Blanco de la Comisión titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»⁽¹⁾. Como se subraya en la Comunicación titulada «Puertos: motor de crecimiento»⁽²⁾, el funcionamiento eficaz de los puertos en todas las regiones marítimas de la Unión requiere unas inversiones públicas y privadas eficientes. En particular, las inversiones son necesarias para adaptar las infraestructuras de acceso a los puertos y las infraestructuras portuarias al mayor tamaño y complejidad de la flota y al uso de infraestructuras para combustibles alternativos, así como a unos requisitos más estrictos en materia medioambiental. La falta de infraestructuras portuarias de alta calidad aumenta la congestión e incrementa los costes para expedidores, transportistas y consumidores.
- (6) El desarrollo de los puertos interiores y su integración en el transporte multimodal es uno de los principales objetivos de la política de transportes de la Unión. La legislación de la Unión pretende explícitamente reforzar la intermodalidad del transporte y la reorientación hacia modos de transporte más ecológicos, como el ferroviario, el marítimo y el realizado por vías navegables interiores.
- (7) Las condiciones para eximir la ayuda a los puertos deben tener como objetivo limitar los falseamientos de la competencia que irían en detrimento de la igualdad de condiciones en el mercado interior, en particular garantizando la proporcionalidad del importe de la ayuda. Con el fin de que sea proporcional, la ayuda no debe superar la intensidad máxima autorizable de ayuda, que para los puertos marítimos varía según el tamaño del proyecto de inversión. El importe de la ayuda no debe exceder de la diferencia entre los costes subvencionables y el beneficio de explotación de la inversión, excepto en el caso de importes de ayuda muy pequeños, para los que resulta adecuado un enfoque simplificado con el fin de reducir la carga administrativa. Igualmente, debe garantizarse un acceso abierto y no discriminatorio a la infraestructura.
- (8) Las inversiones incluidas en los planes de trabajo de los corredores de la red básica creados por el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo⁽³⁾ son proyectos de interés común con una relevancia estratégica especial para la Unión. Los puertos marítimos que forman parte de dichas redes constituyen los puntos de acceso y de salida de las mercancías transportadas hacia y desde la Unión. Los puertos interiores que forman parte de dichas redes son factores clave que permiten la multimodalidad de la red. Las inversiones destinadas a mejorar el funcionamiento de dichos puertos deben beneficiarse de un umbral de notificación más elevado.
- (9) A la luz de la experiencia adquirida a raíz de la aplicación del Reglamento (UE) n.º 651/2014 y del Reglamento (UE) n.º 702/2014, también es conveniente adaptar determinadas disposiciones de esos Reglamentos.
- (10) En particular, por lo que se refiere a los regímenes de ayudas regionales de funcionamiento en las regiones ultraperiféricas, la aplicación de normas distintas para la compensación de los costes adicionales de transporte y otros costes adicionales ha resultado difícil en la práctica, e inapropiada para hacer frente a los factores adversos estructurales a que se refiere el artículo 349 del Tratado, lejanía e insularidad, superficie reducida, relieve y clima adversos, dependencia económica de un reducido número de productos, cuya persistencia y combinación perjudican gravemente a su desarrollo, por lo que las disposiciones deben sustituirse por un método aplicable a todos los costes adicionales.
- (11) Teniendo en cuenta los limitados efectos negativos sobre la competencia de la ayuda a la cultura y la conservación del patrimonio, el umbral de notificación para la ayuda en estos ámbitos debe incrementarse.
- (12) Procede, por tanto, modificar en consecuencia el Reglamento (UE) n.º 651/2014 y el Reglamento (UE) n.º 702/2014.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (UE) n.º 651/2014 se modifica como sigue:

1) El artículo 1 queda modificado como sigue:

a) el apartado 1 queda modificado como sigue:

i) las letras k) y l) se sustituyen por el texto siguiente:

«k) ayudas a infraestructuras deportivas y recreativas multifuncionales;

l) ayudas a infraestructuras locales;»

⁽¹⁾ COM(2011) 144.

⁽²⁾ COM(2013) 295.

⁽³⁾ Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

ii) se añaden las letras m) y n) siguientes:

«m) ayudas a aeropuertos regionales; y

n) ayudas a puertos.».

b) En el apartado 3, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«El presente Reglamento no se aplicará a:

- a) las ayudas concedidas en el sector de los productos de la pesca y la acuicultura, cubierto por el Reglamento (UE) n.º 1379/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (*), a excepción de las ayudas a la formación, las ayudas para el acceso de las pyme a la financiación, las ayudas en el ámbito de la investigación y el desarrollo, las ayudas a la innovación en favor de las pyme, las ayudas a los trabajadores desfavorecidos y a los trabajadores con discapacidad, y los regímenes de ayudas regionales de funcionamiento en las regiones ultraperiféricas y las zonas poco pobladas;
- b) las ayudas concedidas en el sector de la producción agrícola primaria, a excepción de las ayudas regionales de funcionamiento, las ayudas para servicios de consultoría en favor de las pyme, las ayudas a la financiación de riesgo, las ayudas de investigación y desarrollo, las ayudas a la innovación en favor de las pyme, las ayudas para la protección del medio ambiente, las ayudas a la formación y las ayudas a los trabajadores desfavorecidos y a los trabajadores con discapacidad;
- c) las ayudas, distintas de las ayudas regionales de funcionamiento, concedidas en el sector de la transformación y comercialización de productos agrícolas, en los casos siguientes:
 - i) cuando el importe de la ayuda se determine en función del precio o de la cantidad de dichos productos adquiridos a productores primarios o comercializados por las empresas interesadas; o
 - ii) cuando la ayuda se supedita a su transmisión, total o parcial, a los productores primarios;
- d) las ayudas destinadas a facilitar el cierre de minas de carbón no competitivas, tal como se contemplan en la Decisión 2010/787/UE del Consejo (**);
- e) las categorías de ayudas regionales excluidas en el artículo 13.

(*) Reglamento (UE) n.º 1379/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se establece la organización común de mercados en el sector de los productos de la pesca y de la acuicultura, se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1184/2006 y (CE) n.º 1224/2009 del Consejo y se deroga el Reglamento (CE) n.º 104/2000 del Consejo (DO L 354 de 28.12.2013, p. 1).

(**) Decisión del Consejo 2010/787/UE, de 10 de diciembre de 2010, relativa a las ayudas estatales destinadas a facilitar el cierre de minas de carbón no competitivas (DO L 336 de 21.12.2010, p. 24).»

c) el apartado 4 queda modificado como sigue:

i) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) los regímenes de ayudas que no excluyan explícitamente el pago de ayudas individuales a empresas que estén sujetas a una orden de recuperación pendiente tras una decisión previa de la Comisión que haya declarado una ayuda concedida por el mismo Estado miembro ilegal e incompatible con el mercado interior, a excepción de los regímenes de ayudas destinados a reparar los perjuicios causados por determinados desastres naturales;»

ii) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) las ayudas a empresas en crisis, a excepción de los regímenes de ayudas destinados a reparar los perjuicios causados por determinados desastres naturales y los regímenes de ayudas regionales de funcionamiento, a condición de que dichos regímenes no traten a las empresas en crisis más favorablemente que a las demás empresas.».

2) El artículo 2 queda modificado como sigue:

a) el apartado 39 se sustituye por el texto siguiente:

«39) “beneficio de explotación”: diferencia entre los ingresos actualizados y los costes de explotación actualizados durante la vida económica de la inversión, si esta diferencia es positiva; los costes de explotación comprenden, entre otros, los costes de personal, materiales, servicios contratados, comunicaciones, energía, mantenimiento, alquileres y administración, pero excluyen, a efectos del presente Reglamento, los gastos de amortización y los costes de financiación si se han cubierto mediante ayudas a la inversión; actualizar los ingresos y los costes de explotación utilizando un tipo de actualización apropiado permite alcanzar un beneficio razonable;»

b) el apartado 42 se sustituye por el texto siguiente:

«42) “ayudas regionales de funcionamiento”: ayudas para reducir los gastos corrientes de una empresa; se incluyen categorías de costes tales como los de personal, materiales, servicios contratados, comunicaciones, energía, mantenimiento, alquileres, administración, etc., pero excluyen los gastos de amortización y los costes de financiación si se incluyeron en los costes subvencionables cuando se concedió la ayuda a la inversión;»

c) el apartado 48 se sustituye por el texto siguiente:

«48) “zonas poco pobladas”: regiones NUTS 2 con menos de 8 habitantes por km² o NUTS 3 con menos de 12,5 habitantes por km²;»

d) se inserta el punto 48 bis siguiente:

«48 bis) “zonas con muy baja densidad de población”: regiones NUTS 2 con menos de 8 habitantes por km²;»

e) el apartado 55 se sustituye por el texto siguiente:

«55) “zonas que pueden optar a ayudas de funcionamiento”: regiones ultraperiféricas contempladas en el artículo 349 del Tratado o zonas poco pobladas o zonas con muy baja densidad de población;»

f) se inserta el punto 61 bis siguiente:

«61 bis) “cese de la misma actividad o de una actividad similar”: cese total y también ceses parciales que provoquen importantes pérdidas de puestos de trabajo; a este efecto, se consideran importantes pérdidas de puestos de trabajo las de al menos [100] empleos en tal actividad en un centro de trabajo o una reducción del empleo en tal actividad en un establecimiento de al menos el 50 % de la plantilla;»

g) tras el punto 143 se añaden los puntos siguientes:

«Definiciones aplicables a las ayudas a los aeropuertos regionales

144) “infraestructura aeroportuaria”: infraestructura y equipos destinados a la prestación de servicios aeroportuarios por el aeropuerto a compañías aéreas y a los diversos prestadores de servicios, incluyendo pistas, terminales, plataformas, pistas de rodaje, infraestructura centralizada de asistencia en tierra y cualesquiera otras instalaciones que apoyen directamente los servicios aeroportuarios, excluida la infraestructura y los equipos necesarios básicamente para el ejercicio de actividades no aeronáuticas;

145) “compañía aérea”: cualquier compañía aérea que posea una licencia de explotación válida expedida por un Estado miembro o por un miembro de la Zona Europea Común de Aviación en virtud del Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo (*);

146) “aeropuerto”: entidad o grupo de entidades que realice la actividad económica de prestación de servicios aeroportuarios a las compañías aéreas;

147) “servicios aeroportuarios”: servicios prestados a las compañías aéreas por un aeropuerto o por cualquiera de sus filiales a efectos de la asistencia en tierra a las aeronaves, desde el aterrizaje hasta el despegue, así como a la carga y los pasajeros, con objeto de permitir a las compañías aéreas prestar servicios de transporte aéreo, incluida la prestación de servicios de asistencia en tierra y de infraestructura centralizada de asistencia en tierra;

148) “tráfico medio anual de pasajeros”: cifra determinada sobre la base del tráfico de pasajeros tanto entrante como saliente durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda la ayuda;

149) “infraestructura centralizada de asistencia en tierra”: infraestructura gestionada normalmente por el gestor aeroportuario y puesta a disposición de los distintos prestadores de servicios de asistencia en tierra que operan en el aeropuerto a cambio del pago de una remuneración, excluidos los equipos que sean propiedad o sean operados por los prestadores de servicios de asistencia en tierra;

150) “tren de alta velocidad”: tren capaz de alcanzar velocidades superiores a 200 km/h;

151) “servicios de asistencia en tierra”: servicios prestados a los usuarios de los aeropuertos en estos, tal como se describen en el anexo de la Directiva 96/67/CE del Consejo (**);

152) “actividades no aeronáuticas”: servicios comerciales a las compañías aéreas o a otros usuarios del aeropuerto, incluidos los servicios complementarios a los pasajeros, transitarios u otros prestadores de servicios, alquiler de oficinas y tiendas, aparcamientos de automóviles y hoteles;

153) “aeropuerto regional”: aeropuerto con un tráfico medio anual de pasajeros de hasta 3 millones de pasajeros.

Definiciones aplicables a las ayudas a los puertos

154) “puerto”: zona compuesta por terrenos y agua dotada de infraestructuras y equipos que permiten la recepción de buques, su carga y descarga, el almacenamiento de mercancías, la recepción y entrega de dichas mercancías, y el embarque y desembarque de pasajeros, tripulación y otras personas, y cualquier otra infraestructura necesaria para los operadores de transporte dentro de la zona portuaria;

155) “puerto marítimo”: puerto destinado principalmente a la recepción de buques marítimos;

156) “puerto interior”: puerto distinto de un puerto marítimo, para la recepción de buques de navegación interior;

157) “infraestructura portuaria”: infraestructura e instalaciones destinadas a la prestación de servicios portuarios relacionados con el transporte, como atracaderos utilizados para el amarre de buques, muros de muelle, embarcaderos y pontones flotantes en zonas de marea, dársenas interiores, rellenos y superficies ganadas al mar, infraestructuras para combustibles alternativos, infraestructuras para la recogida de desechos generados por buques y residuos de carga, así como las instalaciones de transporte dentro de la zona portuaria;

158) “superestructura portuaria”: elementos de superficie, edificios, equipos móviles, incluidas las grúas, y equipos fijos dentro de la zona portuaria relacionados directamente con la función de transporte del puerto;

159) “infraestructura de acceso”: cualquier tipo de infraestructura necesaria para el acceso y entrada por tierra, mar o vía fluvial de los usuarios a los puertos marítimos o interiores, en particular carreteras y vías férreas de acceso y canales y esclusas de acceso;

160) “dragado”: eliminación de arena, sedimentos u otras sustancias del fondo del acceso navegable a un puerto, o dentro de una zona portuaria, con el fin de permitir la llegada de buques al mismo;

161) “dragado de mantenimiento”: dragado rutinario con el fin de mantener accesible la vía navegable o la zona portuaria;

162) “infraestructura para combustibles alternativos”: infraestructura portuaria que permita a un puerto recibir buques que utilizan combustibles como electricidad, hidrógeno, biocombustibles (líquidos), combustibles sintéticos, metano, incluido el gas natural (GNC y GNL) y biometano y gas de petróleo licuado (GPL) que sirven, al menos en parte, de sustituto a las fuentes fósiles de petróleo en el suministro de energía para el transporte, contribuyen a su descarbonización y mejoran el rendimiento medioambiental del sector del transporte;

163) “buque”: estructura marítima flotante, autopropulsada o no, con uno o más cascos con desplazamiento en superficie;

164) “buque marítimo”: un buque distinto de los que navegan exclusivamente en aguas interiores o en aguas situadas dentro de aguas abrigadas o sus inmediaciones;

165) “buques de navegación interior”: buques destinados exclusiva o principalmente a la navegación en vías navegables interiores;

166) “infraestructuras para la recogida de desechos generados por buques y residuos de carga”: la recepción en toda instalación fija, flotante o móvil capaz de recibir desechos generados por buques o residuos de carga según se define en la Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (**).

(*) Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad (DO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

(**) Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad (DO L 272 de 25.10.1996, p. 36).

(***) Directiva 2000/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, sobre instalaciones portuarias receptoras de desechos generados por buques y residuos de carga (DO L 332 de 28.12.2000, p. 81).»

3) El artículo 4 queda modificado como sigue:

a) el apartado 1 queda modificado como sigue:

i) la letra z) se sustituye por el texto siguiente:

«z) en las ayudas a la inversión en cultura y conservación del patrimonio: 150 millones EUR por proyecto; en las ayudas de funcionamiento a la cultura y la conservación del patrimonio: 75 millones EUR por empresa y por año;»

ii) se añaden las letras dd), ee) y ff) siguientes:

- «dd) en las ayudas a la inversión para aeropuertos regionales: las intensidades de ayuda establecidas en el artículo 56 bis, apartados 10 y 11;
- ee) en las ayudas a la inversión para puertos marítimos: 100 millones EUR por proyecto de inversión único (o 120 millones EUR por proyecto de inversión único en un puerto marítimo incluido en el plan de trabajo de un corredor de la red básica a que se refiere el artículo 47 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (*));
- ff) en las ayudas a la inversión para los puertos interiores: 20 millones EUR por proyecto de inversión único.

(*) Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).».

4) En el artículo 5, apartado 2, se añade la letra k) siguiente:

- «k) las ayudas en forma de venta o arrendamiento de activos materiales por debajo de los tipos de mercado, si el valor se ha establecido mediante tasación de un perito independiente antes de la operación o por referencia a un parámetro público, actualizado con regularidad y generalmente aceptado.»

5) En el artículo 6, el apartado 5 se modifica como sigue:

a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

- «a) las ayudas regionales de funcionamiento y las ayudas regionales al desarrollo urbano, si cumplen las condiciones establecidas en los artículos 15 y 16;»

b) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

- «d) las ayudas para compensar los costes adicionales del empleo de trabajadores con discapacidad y las ayudas para compensar los costes de la asistencia prestada a los trabajadores desfavorecidos, si se cumplen las condiciones pertinentes establecidas en los artículos 34 y 35;».

6) El artículo 7 queda modificado como sigue:

a) en el apartado 1, se añade la frase siguiente:

«Los importes de los costes subvencionables podrán calcularse con arreglo a las opciones de costes simplificadas establecidas en los artículos 67 y 68 del Reglamento (UE) n.º 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (*), siempre que la operación sea financiada, al menos parcialmente, mediante un fondo de la Unión que permita el uso de estas opciones de costes simplificadas y que la categoría de costes sea subvencionable de conformidad con la disposición de exención de que se trate.

(*) Reglamento (UE) n.º 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, por el que se establecen disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y por el que se establecen disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1083/2006 del Consejo (DO L 347 de 20.12.2013, p. 320).»

b) en el apartado 3, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«Las ayudas pagaderas en el futuro, incluidas las ayudas pagaderas en varios plazos, se actualizarán a su valor en el momento en que se concedan.»

c) Se suprime el apartado 4.

7) Los artículos 12 y 13 se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 12

Seguimiento

1. A fin de permitir a la Comisión controlar las ayudas exentas de notificación en virtud del presente Reglamento, los Estados miembros o bien, en el caso de las ayudas a proyectos de Cooperación Territorial Europea, el Estado miembro en el que esté establecida la autoridad de gestión, conservarán registros detallados de la información y la documentación justificativa necesarias para determinar el cumplimiento de todas las condiciones establecidas en el presente Reglamento. Estos registros se conservarán durante diez años a partir de la fecha de concesión de la ayuda *ad hoc* o de la última ayuda en virtud del régimen.

2. En el caso de regímenes de ayuda fiscal al amparo de los cuales se conceda automáticamente sobre la base de las declaraciones impositivas de los beneficiarios, y cuando no exista un control previo de que se cumplen todas las condiciones de compatibilidad para cada beneficiario, los Estados miembros verificarán regularmente, una vez por ejercicio económico como mínimo, sobre la base de controles *a posteriori* y por muestreo, que se cumplen todas las condiciones de compatibilidad y extraerán las conclusiones necesarias. Los Estados miembros conservarán registros detallados de los controles durante al menos 10 años a partir de su fecha de realización.

3. El Estado miembro de que se trate deberá facilitar a la Comisión, en un plazo de 20 días hábiles o en el plazo más largo que pueda establecerse en la solicitud, toda la información y la documentación justificativa que la Comisión considere necesaria para controlar la aplicación del presente Reglamento, incluida la información a la que se hace referencia en los apartados 1 y 2.

Artículo 13

Ámbito de aplicación de las ayudas regionales

La presente sección no se aplicará a:

- a) las ayudas que favorezcan las actividades de los sectores del acero, el carbón, la construcción naval o las fibras sintéticas;
 - b) las ayudas al sector de los transportes, así como a las infraestructura conexas, y a la producción, la distribución y las infraestructuras de energía, con excepción de los regímenes de ayudas regionales de funcionamiento;
 - c) las ayudas regionales en forma de regímenes dirigidos a un número limitado de sectores específicos de actividad económica; los regímenes dirigidos a actividades turísticas, a las infraestructuras de banda ancha o a la transformación y comercialización de productos agrícolas no se considerarán dirigidos a sectores específicos de actividad económica;
 - d) las ayudas regionales individuales a la inversión concedidas a un beneficiario que en el momento de solicitud de la ayuda:
 - i) haya puesto fin a una actividad idéntica o similar en un establecimiento en el territorio de otra parte contratante en el Acuerdo EEE durante los dos años anteriores, o
 - ii) tenga [planes concretos] de poner fin a dicha actividad en un plazo que se inicie en la fecha de la solicitud de ayuda hasta dos años después de que se haya completado la inversión inicial;
 - e) las ayudas regionales de funcionamiento concedidas a empresas cuyas actividades principales estén incluidas en el ámbito de la sección K "Actividades financieras y de seguros" de la NACE Rev. 2 o a empresas que realicen actividades intragrupo y cuyas actividades principales estén incluidas en las categorías 70.10 "Actividades de las sedes centrales" o 70.22 "Otras actividades de consultoría de gestión empresarial" de la NACE Rev. 2.».
- 8) El artículo 14 queda modificado como sigue:
- a) en el apartado 6, la primera frase del párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:
«En el caso de adquisición de activos de un establecimiento, a tenor del artículo 2, apartados 49 o 51, solo podrán tenerse en cuenta los costes relativos a la adquisición de activos a terceros no relacionados con el comprador.»;
 - b) en el apartado 7, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:
«En el caso de ayudas concedidas a grandes empresas para una transformación fundamental en el proceso de producción, los costes subvencionables deberán superar la amortización de los activos relativos a la actividad que se va a modernizar en los tres ejercicios fiscales anteriores.».
- 9) Se sustituye el artículo 15 por el texto siguiente:

«Artículo 15

Ayudas regionales de funcionamiento

1. Los regímenes de ayudas regionales de funcionamiento en regiones ultraperiféricas y en zonas poco pobladas serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, del Tratado, y quedarán exentos de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.

2. En zonas poco pobladas, los regímenes de ayudas regionales de funcionamiento compensarán los costes adicionales del transporte de mercancías producidas en zonas que puedan optar a ayudas de funcionamiento, así como los costes adicionales del transporte de mercancías transformadas en esas zonas, con arreglo a las siguientes condiciones:

- a) las ayudas sean objetivamente cuantificables de antemano conforme a un importe fijo o a un coeficiente por tonelada/kilómetro, o cualquier otra unidad pertinente;
- b) que los costes de transporte adicionales se calculen sobre la base del trayecto de las mercancías dentro de la frontera nacional del Estado miembro de que se trate, utilizando el medio de transporte que tenga el menor coste para el beneficiario.

La intensidad de ayuda no excederá el 100 % de los costes adicionales de transporte, tal como se establece en el presente apartado.

3. En zonas con muy baja densidad de población, los regímenes de ayudas regionales de funcionamiento deberán evitar o reducir la despoblación en las siguientes condiciones:

- a) que los beneficiarios tengan su actividad económica en la zona de que se trate;
- b) el importe anual de las ayudas por beneficiario en el marco de todos los regímenes de ayudas de funcionamiento no sea superior al 20 % de los costes laborales anuales en que incurra el beneficiario en la zona en cuestión.

4. En las regiones ultraperiféricas, los regímenes de ayudas de funcionamiento compensarán los costes adicionales de funcionamiento incurridos en ellas como efecto directo de una o varias de las desventajas permanentes contempladas en el artículo 349 del Tratado, cuando los beneficiarios desarrollen su actividad económica en una región ultraperiférica, siempre que el importe anual de las ayudas por beneficiario en el marco de todos los regímenes de ayudas de funcionamiento no sea superior a uno de los siguientes porcentajes:

- a) al [25 %] del valor añadido bruto generado anualmente por el beneficiario en la región ultraperiférica en cuestión;
- b) al [30 %] de los costes laborales anuales en que incurra el beneficiario en la región ultraperiférica en cuestión;
- c) al [20 %] del volumen de negocios anual del beneficiario obtenido en la región ultraperiférica en cuestión.

Estos porcentajes podrán incrementarse en [10 puntos porcentuales] en el caso de las empresas con un volumen de negocios anual de hasta [300 000] EUR.».

10) En el artículo 21, apartado 16, el texto de la frase introductoria se sustituye por el siguiente:

«Las medidas de financiación de riesgo que proporcionen garantías o préstamos a empresas subvencionables o inversiones en cuasicapital estructurado como deuda en empresas subvencionables deberán cumplir las condiciones siguientes:».

11) En el artículo 22, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«Serán subvencionables las pequeñas empresas no cotizadas, registradas desde hace cinco años como máximo, siempre que la pequeña empresa cumpla las siguientes condiciones:

- a) no se haya hecho simplemente cargo de la actividad de otra empresa;
- b) todavía no haya distribuido beneficios;
- c) no haya surgido de una operación de concentración.

En el caso de empresas subvencionables que no estén obligadas a registrarse, podrá considerarse que el período de subvencionabilidad de cinco años empieza a contar desde el momento en que la empresa inicie su actividad económica o bien esté sujeta a impuesto por su actividad económica.

No obstante lo dispuesto en la letra c) del párrafo primero, las empresas formadas mediante concentración de empresas que puedan optar a la ayuda en virtud del presente artículo se considerarán también empresas subvencionables hasta un máximo de cinco años a partir de la fecha de registro de la empresa más antigua que participe en la concentración.».

12) En el artículo 31, apartado 3, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

- «b) los costes de funcionamiento en que incurran los formadores y los beneficiarios de la formación, directamente relacionados con el proyecto de formación, como gastos de viaje y alojamiento, materiales y suministros vinculados directamente al proyecto, y la amortización de instrumentos y equipos, en la medida en que se utilicen exclusivamente para el proyecto de formación;».

13) En el artículo 52, se inserta el apartado 2 bis siguiente:

«2 bis. Como alternativa al establecimiento de los costes subvencionables según lo previsto en el apartado 2, el importe máximo de la ayuda para un proyecto podrá establecerse sobre la base del procedimiento de selección competitiva de conformidad con lo dispuesto en el apartado 4.».

14) El artículo 53 queda modificado como sigue:

a) en el apartado 2, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) museos, archivos, bibliotecas, centros o espacios artísticos y culturales, teatros, cines, teatros de ópera, salas de conciertos, otras organizaciones que realicen actuaciones en directo, instituciones de patrimonio cinematográfico y otras infraestructuras, organizaciones e instituciones artísticas y culturales similares;»

b) en el apartado 6 se suprime la tercera frase;

c) el apartado 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8. Para las ayudas que no superen 2 millón EUR, el importe máximo de la ayuda podrá fijarse, como alternativa al método a que se refieren los apartados 6 y 7, en el 80 % de los costes subvencionables.».

d) en el apartado 9, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«En el caso de las actividades definidas en el apartado 2, letra f), el importe máximo de la ayuda no deberá ser superior bien a la diferencia entre los costes subvencionables y los ingresos actualizados del proyecto, bien al 70 % de los costes subvencionables.».

15) En el artículo 54, apartado 4, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«En ambos casos, el importe máximo de gasto sujeto a los requisitos de territorialización no podrá rebasar en ningún caso el 80 % del presupuesto de producción global.

Para que los proyectos puedan ser objeto de la ayuda, los Estados miembros también podrán exigir un nivel mínimo de actividad de producción en el territorio de que se trate, pero ese nivel no podrá rebasar el 50 % del presupuesto de producción global.».

16) Tras el artículo 56 se insertan la siguientes secciones:

«SECCIÓN 14

Ayudas a los aeropuertos regionales

Artículo 56 bis

Ayudas a la inversión a los aeropuertos regionales

1. Las ayudas a la inversión a un aeropuerto serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, del Tratado, y quedarán exentas de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.

2. La inversión de que se trate no excederá de lo que sea necesario para dar cabida al tráfico previsto a medio plazo sobre la base de unas previsiones de tráfico razonables.

3. El aeropuerto deberá estar abierto a todos los usuarios potenciales. En caso de que exista una limitación física de capacidad, la asignación tendrá lugar sobre la base de criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios.

4. No se concederá ayuda a un aeropuerto situado a menos de 100 kilómetros o 60 minutos de tiempo de desplazamiento en automóvil, autobús, ferrocarril o tren de alta velocidad de un aeropuerto existente desde el que se ofrezcan servicios aéreos regulares, en el sentido del artículo 2, apartado 16, del Reglamento (CE) n.º 1008/2008.

5. No se concederá ayuda a aeropuertos con un tráfico medio anual superior a tres millones de pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda efectivamente la ayuda. No deberá esperarse que la ayuda lleve al aeropuerto a aumentar su tráfico medio anual de pasajeros por encima de los tres millones en los dos ejercicios económicos siguientes a la concesión de la ayuda.

6. No se concederá ayuda a aeropuertos con un tráfico medio anual superior a 200 000 toneladas de mercancías durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda efectivamente la ayuda. Tampoco se aplicará cuando se espere que la ayuda lleve al aeropuerto a aumentar su tráfico medio anual de mercancías por encima de las 200 000 toneladas en los dos ejercicios económicos siguientes a la concesión de la ayuda.

7. La ayuda no se concederá para la reubicación de aeropuertos existentes o para la creación de un nuevo aeropuerto de pasajeros, incluida la reconversión de un aeródromo existente en un aeropuerto de pasajeros.

8. El importe de la ayuda no deberá exceder de la diferencia entre los costes subvencionables y el beneficio de explotación de la inversión. El beneficio de explotación se deducirá de los costes subvencionables ex ante, sobre la base de previsiones realistas, o mediante un mecanismo de reembolso.
9. Los costes subvencionables serán los correspondientes a inversiones en infraestructuras aeroportuarias, incluidos los costes de planificación.
10. El importe de la ayuda no será superior a:
 - a) el 50 % de los costes subvencionables para los aeropuertos con un tráfico medio anual de pasajeros de uno a tres millones de pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda efectivamente la ayuda;
 - b) el 75 % de los costes subvencionables para los aeropuertos con un tráfico medio anual de pasajeros de hasta un millón de pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda efectivamente la ayuda.
11. La intensidad máxima de la ayuda podrá incrementarse en 20 puntos porcentuales en el caso de los aeropuertos situados en regiones remotas.
12. Los apartados 2 y 4 no se aplicarán a los aeropuertos con un tráfico medio anual de hasta 150 000 pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se conceda efectivamente la ayuda, siempre que no se espere que la ayuda lleve al aeropuerto a aumentar su tráfico medio anual de pasajeros por encima de los 150 000 pasajeros. La ayuda concedida a dichos aeropuertos deberá cumplir lo dispuesto en el apartado 8 o en los apartados 10 y 11.

SECCIÓN 15

Ayudas a puertos

Artículo 56 ter

Ayudas a la inversión en puertos marítimos

1. Las ayudas a la inversión en puertos marítimos serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, del Tratado, y quedarán exentas de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.
2. Los costes subvencionables serán los correspondientes a inversiones, incluidos los costes de planificación:
 - a) para la construcción, sustitución o mejora de las infraestructuras de los puertos marítimos, y
 - b) para la construcción, sustitución o mejora de la infraestructura de acceso dentro de la zona portuaria; ello incluye el dragado dentro de la zona portuaria, a excepción del dragado de mantenimiento.
3. No serán subvencionables los costes de inversión relativos a actividades relacionadas no de transporte, incluidas las instalaciones de producción industriales activas en el perímetro del puerto, oficinas o almacenes, así como las superestructuras.
4. La intensidad de la ayuda no deberá exceder de la diferencia entre los costes subvencionables y el beneficio de explotación de la inversión. El beneficio de explotación se deducirá de los costes subvencionables ex ante, sobre la base de previsiones realistas, o mediante un mecanismo de reembolso.
5. El importe máximo de la ayuda para las inversiones contempladas en el apartado 2, letra a), no excederá de:
 - a) el 100 % de los costes subvencionables si los costes subvencionables son de un importe de hasta 20 millones EUR;
 - b) el 80 % de los costes subvencionables si los costes subvencionables son de un importe superior a 20 millones EUR y de hasta 50 millones EUR;
 - c) el 50 % de los costes subvencionables si los costes subvencionables son de un importe superior a 50 millones EUR y de hasta 100 millones EUR;
 - d) el 50 % de los costes subvencionables si son de un importe de hasta 120 millones EUR para los puertos marítimos incluidos en el plan de trabajo de un corredor de la red básica a que se refiere el artículo 47 del Reglamento (UE) n.º 1315/2013.

La intensidad máxima de la ayuda para las inversiones contempladas en el apartado 2, letra b), no deberá ser superior al 100 % de los costes subvencionables.

6. Las intensidades de ayuda establecidas en el apartado 5, párrafo primero, letras b), c) y d), podrán incrementarse en 10 puntos porcentuales en el caso de las inversiones en zonas asistidas que cumplan las condiciones establecidas en el artículo 107, apartado 3, letra a), del Tratado, y en 5 puntos porcentuales en el caso de las inversiones en zonas asistidas que cumplan las condiciones establecidas en el artículo 107, apartado 3, letra c), del Tratado.
7. Toda inversión que reciba ayuda iniciada por el mismo beneficiario en un plazo de tres años a partir de la fecha de inicio de las obras en otra inversión que reciba ayuda en el mismo puerto marítimo se considerará que forma parte de un único proyecto de inversión.
8. Cualquier concesión u otro tipo de atribución a terceros para construir, mejorar, explotar o alquilar las infraestructuras portuarias que hayan recibido ayuda se realizará de forma competitiva, transparente, no discriminatoria e incondicional. La duración de toda concesión u otro tipo de atribución a un tercero para el alquiler o la explotación de la infraestructura portuaria que haya recibido ayuda no podrá exceder el tiempo que se calcule razonable para que el tercero recupere las inversiones realizadas en la explotación de las obras o servicios, junto con un rendimiento sobre el capital invertido, teniendo en cuenta las inversiones necesarias para alcanzar los objetivos contractuales específicos.
9. La infraestructura portuaria que haya recibido ayuda se pondrá a disposición de los usuarios interesados de forma igual y no discriminatoria, y en condiciones de mercado.
10. Para las ayudas que no superen 5 millones EUR, el importe máximo de la ayuda podrá fijarse en el 80 % de los costes subvencionables, como alternativa al método a que se refieren los apartados 4, 5 y 6.

Artículo 56 quater

Ayudas a la inversión en puertos interiores

1. Las ayudas a la inversión en puertos interiores serán compatibles con el mercado interior a tenor del artículo 107, apartado 3, del Tratado, y quedarán exentas de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del Tratado, siempre que se cumplan las condiciones previstas en el presente artículo y en el capítulo I.
 2. Los costes subvencionables serán los correspondientes a inversiones, incluidos los costes de planificación:
 - a) para la construcción, sustitución o mejora de las infraestructuras de los puertos interiores, y
 - b) para la construcción, sustitución o mejora de la infraestructura de acceso dentro de la zona portuaria; ello incluye el dragado dentro de la zona portuaria, a excepción del dragado de mantenimiento.
 3. No serán subvencionables los costes de inversión relativos a actividades relacionadas no de transporte, incluidas las instalaciones de producción industriales activas en el perímetro del puerto, oficinas o almacenes, así como las superestructuras.
 4. El importe de la ayuda no deberá exceder de la diferencia entre los costes subvencionables y el beneficio de explotación de la inversión. El beneficio de explotación se deducirá de los costes subvencionables ex ante, sobre la base de previsiones realistas, o mediante un mecanismo de reembolso.
 5. La intensidad máxima de ayuda no deberá superar el 100 % de los costes subvencionables.
 6. Toda inversión que reciba ayuda iniciada por el mismo beneficiario en un plazo de tres años a partir de la fecha de inicio de las obras en otra inversión que reciba ayuda en el mismo puerto interior se considerará que forma parte de un único proyecto de inversión.
 7. Cualquier concesión u otro tipo de atribución a terceros para construir, mejorar, explotar o alquilar las infraestructuras portuarias que hayan recibido ayuda se realizará de forma competitiva, transparente, no discriminatoria e incondicional. La duración de toda concesión u otro tipo de atribución a un tercero para el alquiler o la explotación de la infraestructura portuaria que haya recibido ayuda no podrá exceder el tiempo que se calcule razonable para que el tercero recupere las inversiones realizadas en la explotación de las obras o servicios, junto con un rendimiento sobre el capital invertido, teniendo en cuenta las inversiones necesarias para alcanzar los objetivos contractuales específicos.
 8. La infraestructura portuaria que haya recibido ayuda se pondrá a disposición de los usuarios interesados de forma igual y no discriminatoria, y en condiciones de mercado.
 9. Para las ayudas que no superen 2 millones EUR, el importe máximo de la ayuda podrá fijarse en el 80 % de los costes subvencionables, como alternativa al método a que se refieren los apartados 4 y 5.»
- 17) En el artículo 58, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1. El presente Reglamento será aplicable a las ayudas individuales concedidas antes de la entrada en vigor de las respectivas disposiciones del presente Reglamento, si la ayuda cumple todas las condiciones en él establecidas, a excepción del artículo 9.»

Artículo 2

Los anexos del Reglamento (UE) n.º 651/2014 quedan modificados como sigue:

- 1) El anexo II se sustituye por el texto que figura en el anexo del presente Reglamento.

[En el anexo II (ficha de información que deberá enviar el Estado miembro), se crearán nuevas entradas en la parte II para las nuevas categorías de ayuda (ayuda a la inversión en aeropuertos, puertos marítimos y puertos interiores) y la entrada sobre ayudas a las pyme (artículos 17 a 20) se dividirá en diferentes entradas (por artículo).]

- 2) En el anexo III, la nota a pie de página 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Reglamento (CE) n.º 1893/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, por el que se establece la nomenclatura estadística de actividades económicas NACE Revisión 2 y por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 3037/90 del Consejo y determinados Reglamentos de la CE sobre aspectos estadísticos específicos (DO L 393 de 30.12.2006, p. 1).»

- 3) En el anexo III, la nota a pie de página 3 se sustituye por la siguiente:

«equivalente en subvención bruta o, en el caso de las medidas contempladas en los artículos 16, 21, 22 o 39 del presente Reglamento, el importe de las inversiones.»

Artículo 3

En el artículo 7, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 702/2014, se añade el texto siguiente:

«Los importes de los costes subvencionables podrán calcularse con arreglo a las opciones de costes simplificadas establecidas en los artículos 67 y 68 del Reglamento (UE) n.º 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (*), siempre que la operación sea financiada, al menos parcialmente, mediante el FEADER y que la categoría de costes sea subvencionable de conformidad con la disposición de exención de que se trate.

(*) Reglamento (UE) n.º 1303/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de diciembre de 2013, por el que se establecen disposiciones comunes relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión, al Fondo Europeo Agrícola de Desarrollo Rural y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y por el que se establecen disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo, al Fondo de Cohesión y al Fondo Europeo Marítimo y de la Pesca, y se deroga el Reglamento (CE) n.º 1083/2006 del Consejo (DO L 347 de 20.12.2013, p. 320).»

Artículo 4

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

Por la Comisión

El Presidente
