Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2026/562

30.3.2026

# RÈGLEMENT (UE) 2026/562 DE LA COMMISSION

**du 16 mars 2026**

**déclarant certaines catégories d'aides dans les secteurs des transports par chemin de fer et par voie navigable et du transport multimodal compatibles avec le marché intérieur, en application des articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne**

**(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 108, paragraphe 4,

vu le règlement (UE) 2022/2586 du Conseil du 19 décembre 2022 sur l'application des articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à certaines catégories d'aides d'État dans les secteurs des transports par chemin de fer et par voie navigable et du transport multimodal ([1]), et en particulier son article 1er,

après publication d'un projet du présent règlement conformément à l'article 4 du règlement (UE) 2022/2586,

après consultation du comité consultatif en matière d'aides d'État,

considérant ce qui suit:

(1) Tout financement public remplissant les critères énoncés à l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le «traité») constitue une aide d'État et doit être notifié à la Commission en vertu de l'article 108, paragraphe 3, du traité. Toutefois, en vertu de l'article 109 du traité, le Conseil peut déterminer les catégories d'aides qui sont exemptées de cette obligation de notification. Conformément à l'article 108, paragraphe 4, du traité, la Commission peut adopter des règlements concernant ces catégories d'aides d'État.

(2) Le règlement (UE) 2022/2586 habilite la Commission à déclarer que les aides à la coordination des transports visées à l'article 93 du traité peuvent, sous certaines conditions, être exemptées de l'obligation de notification.

(3) Les aides relatives au transport terrestre sont réputées compatibles avec le traité si elles répondent aux besoins de la coordination des transports ou si elles correspondent au «remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public», conformément à l'article 93 dudit traité.

(4) Pour atteindre les objectifs de neutralité climatique de l'Union fixés dans le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil ([2]), il est nécessaire de procéder à une transformation écologique et numérique fondamentale des transports dans l'Union. Dans le cadre de la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission de 2020 ([3]), l'Union a invité les États membres à prendre des mesures destinées à rendre tous les modes de transport plus durables et à promouvoir la transition vers des modes de transport plus durables.

(5) L'article 11 du traité souligne l'engagement de l'Union en faveur de la protection de l'environnement et de la durabilité, en mettant l'accent sur l'intégration des exigences environnementales dans la définition et la mise en œuvre de ses politiques et actions.

([1]) JO L 338 du 30.12.2022, p. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj.

([2]) Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) nº 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

([3]) Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» [COM(2020) 789 final].

(6) Sur la base de l'expérience acquise par la Commission dans l'application de l'article 93 du traité, certaines catégories d'aides d'État qui répondent aux besoins de la coordination des transports sont considérées comme ne provoquant pas de distorsions majeures de la concurrence et des échanges entre États membres, pour autant qu'elles remplissent certains critères de compatibilité clairs établis sur la base de la vaste pratique décisionnelle de la Commission.

(7) Le présent règlement s'applique aux mesures d'aide d'État au fonctionnement et à l'investissement octroyées dans les secteurs du transport terrestre durable,

(8) Il convient d'exempter de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité les aides qui remplissent l'ensemble des conditions, tant générales que spécifiques à la catégorie d'aides concernée, établies dans le présent règlement.

(9) Les aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité qui ne sont pas concernées par le présent règlement restent soumises à l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité. Le présent règlement n'a pas d'incidence sur la possibilité qu'ont les États membres de notifier des aides dont les objectifs correspondent à ceux visés par le présent règlement.

(10) Le présent règlement ne devrait s'appliquer qu'aux aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports. En revanche, les aides au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public dans les secteurs du transport terrestre devraient continuer à être régies par le règlement (CE) nº 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil ([4]) ou, lorsqu'elles ne remplissent pas les conditions énoncées dans ledit règlement, être notifiées à la Commission. Il convient que les entreprises fournissant des services de transport auxquelles a été attribué un contrat de service public puissent bénéficier d'aides octroyées au titre du présent règlement, à condition notamment que l'article 8 du présent règlement soit respecté et que toute surcompensation soit évitée.

(11) Le présent règlement devrait permettre une simplification accrue conformément aux objectifs de la Commission ([5]), améliorer la transparence et permettre une évaluation efficace et des contrôles du respect des règles en matière d'aides d'État aux niveaux national et de l'Union, tout en préservant les compétences institutionnelles de la Commission et des États membres, ce qui est conforme à la communication de la Commission relative à la modernisation de la politique de l'UE en matière d'aides d'État ([6]) et au résultat du bilan de qualité réalisé par la Commission en 2020 ([7]), qui souligne la nécessité de réduire les charges administratives et de garantir l'efficience des dépenses publiques.

(12) Les conditions générales d'application du présent règlement sont fixées sur la base d'un ensemble de principes communs garantissant que les aides: i) servent à la coordination des transports; ii) ont un effet incitatif évident; iii) sont nécessaires, appropriées et proportionnées; iv) sont octroyées en toute transparence et soumises à un mécanisme de contrôle ainsi qu'à une évaluation régulière; et v) n'altèrent pas la concurrence et les échanges dans une mesure qui met en péril les intérêts généraux de l'Union.

(13) Pour garantir que l'aide est nécessaire et constitue une incitation à développer d'autres activités ou projets, il convient d'exclure du champ d'application du présent règlement les aides en faveur d'activités ou de projets que le bénéficiaire entreprendrait de toute façon, même en l'absence d'aide. Il y a lieu qu'une aide ne bénéficie d'une exemption de l'obligation de notification au titre du présent règlement que si le début des travaux liés au projet ou à l'activité correspondants n'intervient qu'après l'introduction d'une demande d'aide écrite par le bénéficiaire. L'achat de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont pas considérés comme le début des travaux liés au projet bénéficiant de l'aide.

([4]) Règlement (CE) nº 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) nº 1191/69 et (CEE) nº 1107/70 du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj).

([5]) Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Une Europe plus simple et plus rapide: Communication sur la mise en œuvre et la simplification» [COM(2025) 47 final].

([6]) Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Modernisation de la politique de l'UE en matière d'aides d'État] [COM(2012) 209 final].

([7]) Document de travail des services de la Commission du 30 octobre 2020 intitulé «Fitness check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance» [SWD(2020) 257 final].

(14) En ce qui concerne les aides à l'investissement ad hoc relevant du présent règlement dont les bénéficiaires sont de grandes entreprises, il y a lieu que l'État membre s'assure non seulement que les conditions relatives à l'effet incitatif qui s'appliquent aux bénéficiaires ayant la qualité de petites et moyennes entreprises (PME) sont remplies, mais aussi que le bénéficiaire a analysé, comme en témoigne sa documentation interne, la viabilité de l'investissement bénéficiant de l'aide avec et sans aide. Dans de tels cas, l'État membre doit vérifier que cette documentation confirme que l'aide entraînera une augmentation substantielle de la portée de l'investissement soutenu par l'aide, du montant total dépensé par le bénéficiaire pour cet investissement ou de la rapidité avec laquelle ce dernier achèvera l'investissement.

(15) Il y a lieu de subordonner les régimes d'aides automatiques prenant la forme d'avantages fiscaux à une condition spécifique en ce qui concerne l'effet incitatif, compte tenu du fait que les aides au titre de ces régimes d'aides sont octroyées automatiquement. Cette condition spécifique impose que ces régimes d'aides ne soutiennent que les projets ou activités dont les travaux débutent après l'entrée en vigueur de ces régimes. Cette condition ne doit toutefois pas s'appliquer aux versions ultérieures des régimes d'aides si l'activité a déjà bénéficié des régimes antérieurs prenant la forme d'avantages fiscaux. Il convient que le moment décisif à prendre en compte lors de l'appréciation de l'effet incitatif des versions ultérieures des régimes d'aides soit celui où la mesure fiscale a été définie pour la première fois dans le régime initial.

(16) Il convient de considérer que les aides au fonctionnement destinées à réduire les coûts externes du transport qui remplissent les conditions du présent règlement ont un effet incitatif si elles sont répercutées sur les usagers et, par conséquent, que la demande de services de transport durables augmente et qu'un transfert modal s'opère. La publicité vise à mieux faire connaître les mesures disponibles pour réduire l'écart de compétitivité entre les modes de transport terrestre durables et les modes de transport exclusivement routier ou d'autres modes de transport concurrents et moins durables. Elle est donc considérée comme un outil permettant de veiller à ce que ces aides transparaissent dans le prix que les utilisateurs sont invités à payer.

(17) Dans une optique de transparence, d'égalité de traitement et d'efficacité du contrôle, le présent règlement ne doit s'appliquer qu'aux aides dont il est possible de calculer précisément et préalablement l'équivalent-subvention brut, sans qu'il soit nécessaire d'effectuer une analyse du risque («aide transparente»). Pour certains instruments d'aide, tels que les prêts, les garanties, les mesures fiscales, et, en particulier, les avances récupérables, il a lieu que le présent règlement définisse les conditions auxquelles ces aides peuvent être réputées transparentes. Il convient de considérer les aides consistant en des garanties comme transparentes si l'équivalent-subvention brut a été calculé sur la base de primes «refuges» établies pour le type d'entreprises concerné. Elles devraient également être considérées comme transparentes si, avant la mise en œuvre de la mesure, la méthode utilisée pour calculer l'intensité de l'aide correspondant à la garantie d'État a été notifiée et approuvée par la Commission conformément à la communication de la Commission sur l'application des articles 107 et 108 du traité aux aides d'État sous la forme de garanties ([8]). Aux fins du présent règlement, les aides qui s'accompagnent d'une appréciation économique complexe afin de calculer précisément l'équivalent-subvention brut de l'aide ex ante (telles que les aides consistant en des investissements en fonds propres et des investissements en quasi-fonds propres) ne devraient pas être considérées comme des aides transparentes, à moins que l'équivalent-subvention brut de ces aides ne soit considéré comme étant les montants nominaux de ces investissements.

(18) Afin de garantir que l'aide sera proportionnée et limitée au montant nécessaire, il convient de fixer les montants d'aide maximaux en termes d'intensité de l'aide par rapport à un ensemble de coûts admissibles. Sur la base de l'expérience acquise par la Commission, l'intensité de l'aide devrait être fixée à un niveau qui permet à la fois de réduire au minimum les distorsions de la concurrence et des échanges causées par l'activité bénéficiant de l'aide, et de remédier de façon appropriée aux défaillances du marché ou à d'autres obstacles à la coordination des transports.

(19) Aux fins du calcul de l'intensité de l'aide, seuls les coûts admissibles doivent être pris en compte. Il convient que la détermination des coûts admissibles soit étayée au moyen de pièces justificatives claires, spécifiques et actualisées. Les aides qui excèdent l'intensité d'aide applicable ne doivent pas être exemptées des obligations de notification. Tous les montants utilisés dans le calcul doivent être des montants avant impôts ou autres prélèvements. Les aides payables en plusieurs tranches doivent être actualisées à leur valeur au moment de leur octroi. Il y a également lieu que les coûts admissibles soient actualisés à leur valeur à ce moment.

([8]) JO C 155 du 20.6.2008, p. 10.

(20) Il importe que la Commission veille à ce que les aides autorisées n'altèrent pas la concurrence et les échanges dans une mesure qui porte préjudice aux intérêts généraux de l'Union. Il y a donc lieu d'exclure du champ d'application du présent règlement les aides accordées à un bénéficiaire faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée suivant une décision antérieure de la Commission déclarant une aide illégale et incompatible avec le marché intérieur.

(21) Il convient d'exclure du champ d'application du présent règlement les aides accordées à des entreprises en difficulté. Ces aides doivent être appréciées sur la base des lignes directrices concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers ([9]).

(22) Le présent règlement consolide la vaste expérience acquise par la Commission dans l'appréciation des aides au fonctionnement destinées à réduire les coûts externes du transport. Il convient de quantifier ces aides sur la base des coûts externes qui peuvent être évités grâce à l'adoption d'une solution de transport plus durable plutôt que d'un mode de transport concurrent et commercialement viable, comme le transport exclusivement routier. Les aides peuvent prendre la forme d'une réduction des redevances que les transporteurs paient pour utiliser l'infrastructure. Les aides au fonctionnement destinées à réduire les coûts externes du transport ne devraient être couvertes par le présent règlement que lorsque les distorsions de la concurrence et des échanges sont limitées et sous réserve de conditions bien définies. Tel est le cas lorsque les coûts externes évités sont calculés conformément aux règles et à la méthodologie définies dans le manuel de la Commission sur les coûts externes du transport ([10]), que l'intensité d'aide reste inférieure à certains seuils et que les aides ne sont octroyées que pour des services de transport terrestre durables effectivement fournis. Cette méthode de calcul garantit que l'aide est strictement limitée à la compensation des coûts externes liés à l'utilisation d'un mode de transport plus durable.

(23) En outre, les aides au fonctionnement destinées à soutenir les transporteurs ou les organisateurs de transports lors du lancement de nouvelles liaisons commerciales pour le transport de marchandises par chemin de fer ou par voie navigable intérieure ne doivent être couvertes par le présent règlement que lorsque les distorsions de la concurrence et des échanges sont limitées et sous réserve de conditions bien définies. C'est le cas lorsque le montant d'aide est calculé au regard des pertes d'exploitation subies par le bénéficiaire au cours des cinq premières années d'exploitation de la nouvelle liaison commerciale pour le transport de marchandises et l'intensité d'aide doit rester inférieure à un certain seuil.

(24) Les investissements dans les installations de service ferroviaire, les installations de navigation intérieure, les installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal et dans les embranchements particuliers dans toute l'Union sont essentiels pour garantir la connectivité, le fonctionnement durable de l'économie et la cohésion entre les États membres. Ces investissements soutiennent les priorités de la stratégie de mobilité durable et intelligente de la Commission de 2020 ([11]), qui accorde la priorité au développement d'installations pour le transport multimodal. Il convient que le présent règlement couvre les aides à l'investissement en faveur de la construction, de la modernisation et de la rénovation d'installations de service ferroviaire, d'installations de navigation intérieure, d'installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal et d'embranchements particuliers. Le présent règlement ne devrait pas s'appliquer aux aides en faveur des infrastructures portuaires (postes d'accostage, jetées, etc.) et aux aides en faveur d'infrastructures d'accès aux ports qui sont admissibles au bénéfice d'une aide en vertu du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission ([12]). Le présent règlement devrait toutefois s'appliquer aux aides en faveur des superstructures portuaires (les installations de surface, notamment de stockage, les installations de service telles que les entrepôts, ainsi les équipements utilisés pour le fonctionnement des installations), pour autant que les superstructures en question soient situées dans une installation de navigation intérieure ou une installation pour le transport multimodal avec une liaison par chemin de fer ou par voie navigable intérieure. Pour ce type d'aide, il convient de réduire la charge administrative causée par la notification de mesures d'aide d'État ordinaires, ce qui permet également à la Commission de se concentrer sur les cas les plus susceptibles de causer des distorsions. Les conditions d'exemption de l'obligation de notification applicables aux aides à l'investissement en faveur d'installations de service ferroviaire, d'installations de navigation intérieure, d'installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal et d'embranchements particuliers doivent limiter les distorsions de concurrence et des échanges qui compromettraient les conditions de concurrence équitables dans le marché intérieur. Les distorsions des échanges et de la concurrence sont limitées, notamment en garantissant la proportionnalité de l'aide.

([9]) JO C 249 du 31.7.2014, p. 1.

([10]) Commission européenne, direction générale de la mobilité et des transports, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K., e.a., *Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1*, Office des publications de l'Union européenne, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

([11]) Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» [COM(2020) 789 final].

([12]) Règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (JO L 187 du 26.6.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

(25) Le présent règlement ne doit couvrir les aides à l'investissement en faveur de l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure et de certaines catégories d'équipements liés au transport multimodal durable (c'est-à-dire les unités de chargement intermodales et les grues à bord des bateaux) que lorsque les distorsions de concurrence et des échanges sont limitées. Pour ce qui est de l'acquisition de certains types d'équipements pour le transport multimodal durable, c'est le cas pour les régimes d'aides couvrant les grues à bord des bateaux et pour une partie des coûts des unités de chargement intermodales, lorsque l'intensité de l'aide reste inférieure à des seuils bien définis. En ce qui concerne l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure, c'est le cas lorsque les aides prennent la forme d'une garantie à l'acheteur du véhicule sous réserve de conditions bien définies. Dans le secteur ferroviaire, les PME et les nouveaux arrivants éprouvent des difficultés à renouveler ou à étoffer leur flotte en raison des coûts d'investissement élevés liés à l'achat de matériel roulant et des difficultés d'accès au financement. Les petites entreprises à moyenne capitalisation font face à des défis similaires. Dans le secteur de la navigation intérieure, la plupart des opérateurs sont des PME ou des petites entreprises à moyenne capitalisation, ce qui leur pose des problèmes à l'heure de renouveler ou d'étoffer leur flotte en raison des difficultés rencontrées pour accéder au financement sur le marché. Par conséquent, les aides à l'investissement sous la forme de garanties aux nouveaux arrivants dans le secteur ferroviaire, aux PME et aux petites entreprises à moyenne capitalisation dans les secteurs ferroviaire et de la navigation intérieure encouragent le transport durable sans fausser indument la concurrence et le commerce.

(26) Conformément aux politiques de l'Union concernant les transports et le numérique, des efforts supplémentaires sont nécessaires pour permettre la communication entre les différents systèmes d'information sur les transports ainsi que la coordination des réseaux de transport et la concurrence transfrontière, et pour améliorer la sécurité des transports dans l'Union. Cela est nécessaire en raison des normes différentes qui s'appliquent aux réseaux de transport et de l'absence d'harmonisation technique, de l'incompatibilité des outils et systèmes de collecte et de partage des données et des préoccupations en matière de partage des données et de souveraineté des données. Par ailleurs, l'expérience acquise dans l'évaluation des mesures de soutien à l'interopérabilité notifiées au titre des lignes directrices de 2008 sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires ([13]) a montré qu'il existe de graves défaillances du marché en raison de problèmes de coordination et du «désavantage du précurseur», lorsque les avantages liés à l'adoption d'une technologie ou d'une norme spécifiques vont au-delà de l'intérêt commercial des transporteurs.

(27) Tel est le cas, par exemple, des systèmes de contrôle des trains et du trafic comme le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS). L'ERTMS est un système européen unique de signalisation et de contrôle de la vitesse qui assure l'interopérabilité des systèmes ferroviaires nationaux, réduit les coûts d'achat et de maintenance des systèmes de signalisation et permet d'augmenter la vitesse des trains, la capacité des infrastructures et le niveau de sécurité du transport ferroviaire. L'ERTMS se compose du système européen de contrôle des trains (ETCS), à savoir un système de signalisation en cabine qui comprend la protection automatique des trains, de la radio mobile ferroviaire (RMR) et de l'exploitation automatisée des trains (ATO). Le système RMR actuellement utilisé pour les opérations ferroviaires, à savoir le GSM-R («Global System for Mobile Communications – Rail»), repose sur des spécifications qui ont été élaborées il y a vingt ans. Compte tenu de l'obsolescence technologique, il est peu probable que le soutien industriel au GSM-R soit assuré après 2031. Au vu des effets négatifs limités des aides à l'interopérabilité sur la concurrence et le commerce, ainsi que de l'expérience acquise, ces aides doivent être couvertes par le présent règlement dans des conditions bien définies.

(28) Afin de favoriser la compétitivité des transports par chemin de fer et par voie navigable, il est également nécessaire de promouvoir l'adaptation technique et la modernisation dans les secteurs du transport terrestre durable. Il convient de subordonner les aides à ces investissements à des conditions qui limitent les distorsions de la concurrence et des échanges qui compromettraient les conditions de concurrence équitables dans le marché intérieur. En particulier, les conditions d'exemption de telles aides des obligations de notification doivent garantir la nécessité et la proportionnalité des aides et comprendre des garanties concernant le type d'aide et les coûts admissibles.

(29) Les aides octroyées aux entreprises en vue de leur adaptation à de futures normes de l'Union peuvent permettre d'atteindre plus rapidement un niveau élevé d'harmonisation et de normalisation. Il convient de ne pas exempter les aides des obligations de notification lorsque les investissements servent à mettre les entreprises en conformité avec des normes de l'Union qui ont déjà été adoptées. Toutefois, dans les cas où la norme pertinente de l'Union a déjà été adoptée mais n'est pas encore en vigueur, l'aide peut avoir un effet incitatif si elle encourage la mise en œuvre et l'achèvement de l'investissement au moins 12 mois avant l'entrée en vigueur de la norme, si cette dernière ne s'applique pas rétroactivement. Afin de ne pas dissuader les États membres de définir des normes obligatoires nationales plus strictes ou plus ambitieuses que les normes correspondantes de l'Union, les mesures d'aide peuvent avoir un effet incitatif indépendamment de l'existence de telles normes nationales. Il en est de même d'une aide accordée lorsqu'une norme nationale obligatoire a été adoptée en l'absence de normes de l'Union.

([13]) Communication de la Commission intitulée «Lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires» (JO C 184 du 22.7.2008, p. 13).

(30) Certaines catégories d'aides couvrant des montants élevés d'aide octroyés par projet doivent être appréciées par la Commission sur la base d'une notification en raison du risque plus élevé de distorsions indues de la concurrence et des échanges. Il y a donc lieu que toute aide dont le montant excède certains seuils applicables reste soumise à l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité. Il convient de veiller à ce que les seuils ne soient pas contournés en scindant artificiellement les projets en plusieurs projets présentant des caractéristiques, des objectifs ou des bénéficiaires similaires.

(31) Compte tenu de l'incidence plus importante que les régimes d'aides de grande ampleur sont susceptibles d'avoir sur les échanges et la concurrence, il convient que les régimes d'aides dont le budget excède un certain seuil au cours d'une année donnée ou au total, calculé sur la base d'une valeur absolue, soient en principe soumis à une évaluation au regard des règles relatives aux aides d'État. L'évaluation doit servir à contrôler: i) si les hypothèses et conditions sur la base desquelles le régime a été jugé compatible avec le marché intérieur se confirment; et ii) l'efficacité de la mesure d'aide à la lumière de ses objectifs généraux et spécifiques. Elle devrait également préciser l'incidence du régime sur la concurrence et les échanges. Afin de garantir un traitement identique dans tous les cas, il convient que l'évaluation au regard des règles relatives aux aides d'État soit effectuée sur la base d'un plan d'évaluation approuvé par la Commission. Bien qu'un tel plan doive, en principe, être établi au moment de la conception du régime et approuvé à temps pour que le régime puisse entrer en vigueur, cela peut se révéler impossible dans certains cas. En conséquence, afin de ne pas retarder l'entrée en vigueur des régimes d'aides, le présent règlement devrait s'appliquer aux régimes concernés pendant une période initiale maximale de six mois. La Commission devrait pouvoir prolonger cette période une fois le plan d'évaluation approuvé. À cette fin, il convient de notifier le plan d'évaluation à la Commission dans les 20 jours ouvrables qui suivent l'entrée en vigueur du régime. La Commission devrait aussi, à titre exceptionnel, avoir la possibilité de décider qu'une évaluation n'est pas nécessaire, compte tenu des caractéristiques spécifiques du régime.

(32) Il convient d'obliger les États membres à fournir à la Commission toutes les informations nécessaires pour procéder à l'appréciation du plan d'évaluation. Il convient également que la Commission ait la possibilité de demander, si nécessaire, des renseignements complémentaires sans retard injustifié, Les modifications apportées à un régime soumis à une évaluation, autres que les modifications qui ne sont pas de nature à compromettre la compatibilité du régime d'aides avec le marché intérieur dans le cadre du présent règlement ou qui ne sont pas de nature à altérer sensiblement le contenu du plan d'évaluation approuvé, doivent être exclues du champ d'application du présent règlement. Il convient, en principe, de ne pas considérer les modifications de nature purement formelle ou administrative, y compris celles effectuées dans le cadre de mesures cofinancées par l'Union, comme altérant sensiblement le contenu du plan d'évaluation approuvé.

(33) Afin de déterminer si les seuils de notification et les intensités d'aide maximales prévus par le présent règlement ont été respectés, il convient de tenir compte du montant total des mesures d'aide octroyées pour l'activité ou le projet considérés. Le présent règlement doit préciser les conditions auxquelles les différentes catégories d'aides peuvent être cumulées. Les aides exemptées des obligations de notification au titre du présent règlement devraient pouvoir être cumulées avec n'importe quelle autre aide compatible exemptée par d'autres règlements ou n'importe quelle autre aide autorisée par la Commission, tant que ces mesures portent sur des coûts admissibles identifiables différents. Lorsque différentes sources d'aide sont liées aux mêmes coûts admissibles identifiables se chevauchant en partie ou totalement, il convient d'autoriser le cumul des aides à concurrence de l'intensité ou du montant d'aide les plus élevés applicables à ces aides en vertu du présent règlement. Il convient également que le présent règlement fixe des règles spécifiques pour le cumul des mesures d'aide assorties ou non de coûts admissibles identifiables ainsi que pour le cumul avec des aides de minimis. Dans bien des cas, les aides de minimis ne sont pas octroyées pour des coûts admissibles spécifiques identifiables et il est souvent impossible de les rattacher à de tels coûts. Dans de tels cas, il doit être possible de cumuler les aides de minimis avec des aides d'État exemptées par le présent règlement. Toutefois, lorsqu'une aide de minimis est octroyée pour des coûts admissibles identifiables également couverts par une aide d'État exemptée par le présent règlement, seul le cumul des aides à concurrence de l'intensité d'aide maximale fixée au chapitre II du présent règlement devrait être autorisé.

(34) Un financement géré au niveau central par les institutions, les agences, des entreprises communes ou d'autres organes de l'Union et qui n'est contrôlé ni directement ni indirectement par les États membres ne constitue pas une aide d'État. Lorsqu'un tel financement est combiné avec une aide d'État, il convient de prendre en compte uniquement cette dernière pour déterminer si les seuils de notification et les intensités d'aide maximales ou les montants d'aide maximaux ont été respectés, pour autant que le montant total du financement public octroyé pour les mêmes coûts admissibles n'excède pas le taux de financement le plus favorable prévu par les règles applicables du droit de l'Union.

(35) La transparence des aides d'État est essentielle pour l'application correcte des dispositions du traité et est synonyme de meilleur respect des règles, de responsabilisation accrue, d'examens par les pairs et, en définitive, de dépenses publiques plus efficaces. Afin de garantir cette transparence, il convient que les États membres créent, au niveau régional ou national, des sites internet exhaustifs, contenant des informations succinctes concernant chaque mesure d'aide exemptée par le présent règlement. À défaut, les États membres devraient être autorisés à publier les informations succinctes sur chaque mesure d'aide exemptée sur la plateforme informatique «Transparency Award Module» de la Commission. Selon les pratiques habituelles en matière de publication d'informations conformément à la directive (UE) 2019/1024 du Parlement européen et du Conseil ([14]), il convient d'utiliser un format standard. Ce format devrait rendre possible la recherche, le téléchargement et la publication aisée des informations sur l'internet. Il y a lieu de publier les liens renvoyant aux sites internet concernant les aides d'État de tous les États membres sur le site internet de la Commission. Conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (UE) 2022/2586, il convient de publier sur le site internet de la Commission des informations succinctes pour chaque mesure d'aide exemptée par le présent règlement.

(36) La mise en œuvre des règles en matière d'aides d'État dépend fortement de la coopération des États membres. En conséquence, il convient que ces derniers prennent toutes les mesures nécessaires pour garantir le respect du présent règlement, y compris le respect de toutes les conditions pertinentes, dans le cas des aides individuelles octroyées au titre de régimes bénéficiant d'une exemption par catégorie.

(37) Afin de garantir un contrôle effectif des mesures d'aide conformément au règlement (UE) 2022/2586, il convient d'établir des exigences concernant les informations que les États membres doivent communiquer au sujet des mesures d'aide exemptées en vertu du présent règlement. En outre, il y a lieu d'établir des règles concernant les dossiers que les États membres doivent conserver au sujet des aides exemptées au titre du présent règlement, eu égard aux délais de prescription fixés à l'article 17 du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil ([15]).

(38) Pour renforcer l'effectivité des conditions de compatibilité avec le marché intérieur établies dans le présent règlement, il convient que la Commission puisse retirer le bénéfice de l'exemption par catégorie pour les mesures d'aide futures en cas de non-respect de ces conditions. La Commission doit pouvoir limiter ce retrait à certains types d'aides, à certains bénéficiaires ou aux mesures d'aide adoptées par certaines autorités, lorsque le non-respect du présent règlement ne concerne qu'un groupe restreint de mesures ou certaines autorités. Un retrait ciblé de ce type devrait constituer une sanction proportionnée directement liée au cas de non-respect concerné. Lorsqu'une mesure d'aide n'est pas notifiée et ne remplit pas toutes les conditions pour être exemptée de notification, elle constitue une aide illégale, que la Commission examinera dans le cadre de la procédure applicable aux aides non notifiées telle qu'établie dans le règlement (UE) 2015/1589. Le retrait du bénéfice de l'exemption par catégorie pour les mesures d'aide futures ne devrait avoir aucune incidence sur le fait que toute mesure antérieure conforme au présent règlement bénéficiait d'une exemption par catégorie.

(39) Afin d'éliminer les disparités qui pourraient entraîner des distorsions de concurrence et des échanges, et de faciliter la coordination entre les différentes initiatives nationales et de l'Union concernant les PME, ainsi que par souci de clarté administrative et de sécurité juridique, il convient que la définition des PME au sens de l'annexe I du présent règlement se fonde sur celle contenue dans la recommandation 2003/361/CE de la Commission ([16]).

(40) Il convient de réviser périodiquement la politique en matière d'aides d'État sur la base de l'expérience acquise par la Commission dans ce domaine. Il convient dès lors de limiter la période d'application du présent règlement. Il y a lieu d'arrêter des dispositions transitoires réglementant notamment le traitement des régimes d'aides bénéficiant d'une exemption par catégorie à l'expiration de la période d'application du présent règlement. Ces règles doivent laisser aux États membres le temps de s'adapter à un futur régime possible,

([14]) Directive (UE) 2019/1024 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 concernant les données ouvertes et la réutilisation des informations du secteur public (JO L 172 du 26.6.2019, p. 56, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1024/oj).

([15]) Règlement (UE) 2015/1589 du Conseil du 13 juillet 2015 portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (JO L 248 du 24.9.2015, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([16]) Recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises (JO L 124 du 20.5.2003, p. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

CHAPITRE I

**DISPOSITIONS COMMUNES**

*Article premier*

**Champ d'application**

1. Le présent règlement s'applique aux catégories d'aides suivantes:

a) aux régimes d'aides au fonctionnement visant à réduire les coûts externes du transport;

b) aux régimes d'aides au fonctionnement visant à lancer de nouvelles liaisons commerciales pour le transport de marchandises par chemin de fer et par voie navigable intérieure;

c) aux régimes d'aides à l'investissement en faveur de la construction, de la modernisation et de la rénovation d'installations de service ferroviaire, d'installations de navigation intérieure, d'installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal, dont les superstructures portuaires, pour autant que les superstructures en question soient situées dans une installation de navigation intérieure ou une installation pour le transport multimodal dotée d'une liaison par chemin de fer ou par voie navigable intérieure;

d) aux régimes d'aides ad hoc à l'investissement et d'aides à l'investissement en faveur de la construction, de la modernisation et de la rénovation de terminaux ferroviaires ou de navigation ferroviaire pour le fret;

e) aux régimes d'aides à l'investissement en faveur de la construction, de la modernisation et de la rénovation d'embranchements particuliers;

f) aux régimes d'aides à l'investissement en faveur de l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure;

g) aux régimes d'aides à l'investissement en faveur de l'acquisition d'unités de chargement intermodales et de grues à bord des bateaux;

h) aux régimes d'aides à l'investissement en faveur de l'interopérabilité dans les secteurs du transport terrestre durable;

i) aux régimes d'aides à l'investissement en faveur de l'adaptation et de la modernisation dans les secteurs du transport terrestre durable.

2. Le présent règlement ne s'applique à aucune des catégories d'aides suivantes:

a) aux régimes d'aides qui n'excluent pas explicitement le versement d'aides individuelles accordées à une entreprise faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée à la suite d'une décision antérieure de la Commission déclarant une aide octroyée par le même État membre illégale et incompatible avec le marché intérieur;

b) aux aides ad hoc accordées à une entreprise faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée à la suite d'une décision antérieure de la Commission déclarant une aide octroyée par le même État membre illégale et incompatible avec le marché intérieur;

c) aux aides subordonnées à l'utilisation de produits nationaux de préférence aux produits importés;

d) aux aides aux entreprises en difficulté;

e) aux mesures d'aide qui, par elles-mêmes, par les modalités dont elles sont assorties ou par leur mode de financement, entraînent de manière indissociable une violation du droit de l'Union, en particulier:

   i) aux mesures d'aide dont l'octroi est subordonné à l'obligation pour le bénéficiaire d'avoir son siège dans l'État membre concerné ou d'être établi à titre principal dans ledit État membre. Il est toutefois autorisé d'exiger que le bénéficiaire ait un établissement ou une succursale dans l'État membre qui octroie l'aide au moment du versement de l'aide;

   ii) aux aides dont l'octroi est soumis à l'obligation pour le bénéficiaire d'utiliser des marchandises produites sur le territoire national ou des services nationaux;

f) aux aides au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public de transport de voyageurs ou de fret;

g) aux aides en faveur des infrastructures portuaires et des infrastructures d'accès aux ports qui sont appréciées par la Commission directement au regard de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité ou qui relèvent du règlement (UE) nº 651/2014;

h) aux régimes d'aides visés au chapitre II du présent règlement s'ils relèvent du champ d'application de l'article 20 du présent règlement, à compter de l'expiration d'un délai de six mois après leur entrée en vigueur ou à compter d'une date ultérieure décidée par la Commission conformément à l'article 20, paragraphe 1, du présent règlement;

i) aux modifications apportées aux régimes visés au point h), autres que les modifications qui ne compromettent pas la compatibilité du régime d'aides avec le marché intérieur au regard du présent règlement ou qui n'altèrent pas sensiblement le contenu du plan d'évaluation approuvé.

*Article 2*

**Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

a) «secteurs du transport terrestre durable»: le secteur ferroviaire, le secteur de la navigation intérieure et le transport multimodal durable dans le secteur du transport terrestre;

b) «coûts externes du transport»: les coûts engendrés par les usagers des transports sans être supportés par ceux-ci mais par la société tout entière, et qui sont liés notamment aux émissions de gaz à effet de serre, à la pollution atmosphérique, aux blessures et aux décès, au bruit et aux encombrements de la circulation;

c) «régime d'aides»: toute disposition sur la base de laquelle, sans qu'il soit besoin de mesures d'application supplémentaires, des aides peuvent être octroyées individuellement à des entreprises, définies d'une manière générale et abstraite dans ladite disposition, et toute disposition sur la base de laquelle une aide non liée à un projet spécifique peut être octroyée à une ou à plusieurs entreprises pour une période indéterminée et/ou pour un montant indéterminé;

d) «nouvelle liaison commerciale pour le transport de marchandises par chemin de fer»: une liaison commerciale qui concerne de nouvelles opérations régulières de transport de marchandises par chemin de fer entre au moins deux terminaux de fret qui n'ont pas été reliés directement par des services réguliers de transport de marchandises par chemin de fer depuis au moins trois ans avant le début des opérations sur la liaison en question;

e) «nouvelle liaison commerciale pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure»: une liaison commerciale qui concerne de nouvelles opérations régulières de transport de marchandises par voie navigable intérieure entre au moins deux terminaux de fret qui n'ont pas été reliés directement par des services réguliers de transport de marchandises par voie navigable intérieure depuis au moins trois ans avant le début des opérations sur la liaison en question;

f) «terminal de fret»: une structure équipée pour le transbordement et pour le stockage provisoire de fret;

g) «installation de service ferroviaire»: une installation de service (par exemple, les terminaux ferroviaires pour le fret ou une installation d'entretien ou de stockage) et ses infrastructures d'accès (y compris le matériel physique ou numérique nécessaire à leur fonctionnement) situées dans l'Union et visées à l'annexe II de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil ([17]), à l'exclusion des installations ou du matériel liés à l'exercice d'activités autres que les transports;

h) «infrastructures d'accès»: tout type d'infrastructures nécessaires pour garantir l'accès et l'entrée aux utilisateurs d'une installation ferroviaire ou de navigation intérieure pour le transport multimodal ou d'une installation de service ferroviaire ou de navigation intérieure pour le transport unimodal, par voie terrestre, par voie maritime ou par voie navigable intérieure, comme les routes, les voies ferroviaires, les chenaux et les écluses;

i) «installation de navigation intérieure»: une installation de service (par exemple, un terminal de fret ou une installation d'entretien ou de stockage) et ses infrastructures d'accès (y compris le matériel physique ou numérique nécessaire à leur fonctionnement) situées dans l'Union et utilisées pour effectuer des transports par voie navigable intérieure, à l'exception des installations ou du matériel liés à l'exercice d'activités autres que les transports;

j) «superstructures portuaires»: les installations de surface (notamment de stockage), les équipements fixes (comme les entrepôts et les terminaux) ainsi que les équipements mobiles (comme les grues) situés dans un port pour la fourniture de services portuaires liés aux transports, pour autant que les superstructures en question soient situées dans une installation pour le transport multimodal disposant d'une liaison par chemin de fer ou par voie navigable intérieure;

([17]) Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

k) «installation ferroviaire ou de navigation intérieure pour le transport multimodal»: une installation de service, dont des infrastructures portuaires et des terminaux ferroviaires ou de navigation intérieure pour le fret, et ses infrastructures d'accès (y compris le matériel physique ou numérique nécessaire à leur fonctionnement) situées dans l'Union européenne et nécessaires pour assurer un transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure en combinaison avec d'autres modes de transport, à l'exception des installations ou du matériel liés à l'exercice d'activités autres que les transports;

l) «transport multimodal»: le transport de marchandises ou de voyageurs par au moins deux modes de transport différents;

m) «aide ad hoc»: toute aide qui n'est pas octroyée sur la base d'un régime d'aides;

n) «embranchement particulier»: une infrastructure ferroviaire détenue et exploitée par une entité privée, y compris les voies ferrées et toute autre installation ou tout autre matériel nécessaire pour la rendre fonctionnelle, connectée aux installations de chargement du réseau ferroviaire public qui ne sont pas considérées comme des installations de service au sens de l'annexe II de la directive 2012/34/UE, ainsi que toute infrastructure dédiée desservant une infrastructure détenue et exploitée par une entité privée;

o) «infrastructure dédiée»: une infrastructure construite pour une ou des entreprises identifiables au préalable et adaptée à leurs besoins;

p) «véhicule de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure»:

   i) le matériel roulant; ou

   ii) un bateau de navigation intérieure;

q) «matériel roulant»: l'un des éléments suivants:

   i) les locomotives pour le transport de marchandises et de voyageurs et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs, y compris les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques, les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques, ainsi que les voitures de passagers;

   ii) les wagons de marchandises, y compris les véhicules surbaissés conçus pour l'ensemble du réseau et les véhicules conçus pour le transport de camions;

r) «bateau de navigation intérieure»: un bateau pour le transport de voyageurs ou de marchandises destiné uniquement ou principalement à la navigation dans les eaux intérieures ou dans les eaux situées à l'intérieur ou dans le proche voisinage d'eaux abritées, y compris les bateaux spécialement construits pour assurer la propulsion d'un convoi poussé;

s) «petite entreprise à moyenne capitalisation»: une entreprise qui remplit les conditions énoncées à l'annexe IV du présent règlement. Aux fins des aides contenues dans les produits financiers bénéficiant du soutien du Fonds InvestEU au titre du cadre financier pluriannuel de l'Union pour les années 2021 à 2027 ([18]), on entend par «petite entreprise à moyenne capitalisation» une entreprise qui n'est pas une PME et emploie jusqu'à 499 salariés;

t) «unité de chargement intermodale»: un conteneur, une caisse mobile ou une semi-remorque/un véhicule routier automobile pour le transport de marchandises ou une combinaison de véhicules utilisés pour le transport intermodal;

u) «transport intermodal»: la circulation de marchandises dans une seule et même unité de chargement intermodale par des modes de transport successifs sans manutention des marchandises elles-mêmes lors du changement de mode;

v) «navire de mer»: un bateau autre que ceux qui naviguent uniquement ou principalement dans les eaux intérieures ou dans les eaux situées à l'intérieur ou dans le proche voisinage d'eaux abritées;

w) «entreprise en difficulté»: une entreprise telle que définie à l'article 2, point 18), du règlement (UE) nº 651/2014;

x) «matériel destiné au transport multimodal durable»: le matériel utilisé dans le transport multimodal durable, tel que les semi-remorques préhensibles, à l'exception des équipements utilisés pour les installations;

y) «aide individuelle»: i) une aide ad hoc; et ii) une aide octroyée à un bénéficiaire individuel sur la base d'un régime d'aides;

([18]) Règlement (UE, Euratom) 2020/2093 du Conseil du 17 décembre 2020 fixant le cadre financier pluriannuel pour les années 2021 à 2027 (JO L 433 I du 22.12.2020, p. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/oj).

z) «terminal ferroviaire ou de navigation intérieure pour le fret»: un terminal de fret entre deux systèmes ferroviaires différents ou entre au moins deux modes de transport, dont l'un est le chemin de fer ou les voies navigables intérieures, et ses infrastructures d'accès (y compris le matériel physique ou numérique nécessaire à leur fonctionnement) situés dans l'Union, tels que les terminaux de fret dans les ports intérieurs ou maritimes, le long des voies navigables intérieures ou dans les aéroports ou des plateformes logistiques multimodales, à l'exception des installations ou du matériel liés à l'exercice d'activités autres que les transports;

aa) «investissement en fonds propres»: un apport de capitaux propres à une entreprise, investis directement ou indirectement en contrepartie de la propriété d'une part correspondante de celle-ci;

bb) «investissement en quasi-fonds propres»: un type de financement se situant entre les fonds propres et les emprunts, de risque plus élevé que la dette de premier rang mais moins élevé que les fonds propres de première catégorie, dont la rentabilité pour son détenteur dépend essentiellement des bénéfices ou des pertes réalisés par l'entreprise cible et qui n'est pas garanti en cas de défaillance de cette dernière. Les investissements en quasi-fonds propres peuvent être structurés comme de la dette, non garantie ou subordonnée, ce qui inclut la dette mezzanine, et, dans certains cas, convertible en fonds propres, ou comme des fonds propres privilégiés;

cc) «début des travaux»: soit le début des travaux de construction liés à l'investissement, soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement ou, dans le cas des rachats, le moment de l'acquisition des actifs directement liés à l'établissement acquis, selon l'événement qui se produit en premier;

dd) «version ultérieure d'un régime fiscal»: un régime sous la forme d'avantages fiscaux constituant une version modifiée d'un régime sous la forme d'avantages fiscaux existant et remplaçant ce dernier;

ee) «intensité de l'aide»: le montant brut de l'aide exprimé en pourcentage des coûts admissibles, avant impôts ou autres prélèvements;

ff) «transporteur»: une entreprise qui transporte des voyageurs ou des marchandises dans les secteurs du transport terrestre durable;

gg) «organisateur de transport»: une entreprise qui organise le transport de marchandises et fait ainsi le choix entre des modes de transport;

hh) «transport terrestre durable»: le transport de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer, par voie navigable intérieure ou par le transport multimodal durable;

ii) «transport terrestre»: le transport de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer, par voie navigable intérieure et par route;

jj) «transport maritime à courte distance»: les mouvements de marchandises et/ou de passagers par mer entre des ports situés dans les eaux géographiques d'un ou de plusieurs États membres ou entre un port situé dans les eaux des États membres et un port situé dans les eaux d'un pays tiers limitrophe ayant une côte sur les mers bordant un ou plusieurs États membres ([19]);

kk) «transport multimodal durable»: le transport de marchandises ou de voyageurs par au moins deux modes de transport différents, lorsque l'un au moins des modes de transport utilisés est le chemin de fer ou la navigation intérieure, ou lorsque le transport multimodal combine transport terrestre et transport maritime à courte distance;

ll) «activités autres que les transports»: les services commerciaux non liés au transport terrestre durable, y compris les services auxiliaires fournis aux voyageurs, aux commissionnaires de transport ou à d'autres prestataires de services, tels que la location de bureaux, les commerces et les hôtels;

mm) «RTE-T»: le réseau visé à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) 2024/1679;

nn) «entreprise ferroviaire»: une entreprise ferroviaire telle que définie à l'article 3, point 1), de la directive 2012/34/UE;

([19]) Article 3, point 25), du règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

oo) «nouvel arrivant»: une entreprise ferroviaire telle que définie à l'article 3, point 1), de la directive 2012/34/UE, qui remplit les deux conditions suivantes:

i) elle a reçu une licence en vertu de l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE pour le segment de marché concerné moins de 20 ans avant l'octroi de l'aide;

ii) elle n'est pas liée, au sens de l'article 3, paragraphe 3, de l'annexe I du présent règlement, à une entreprise ferroviaire ayant reçu une licence en vertu de l'article 3, point 14), de la directive 2012/34/UE avant le 1er janvier 2010;

pp) «petite et moyenne entreprise» ou «PME»: une entreprise qui remplit les conditions énoncées à l'annexe I du présent règlement;

qq) «environnement européen des services d'information fluviale ("SIF")»: une plateforme électronique à point d'accès unique fondée sur des informations fluviales nationales qui fournit des services techniques et opérationnels aux utilisateurs des SIF et contient des liens vers la communication électronique conformément au principe de la transmission unique d'informations, garantissant que les citoyens et les entreprises ne communiquent qu'une seule fois des données aux administrations publiques;

rr) «applications télématiques au service du fret»: des applications telles que les systèmes d'information (suivi en temps réel des marchandises et des trains), les systèmes de triage et d'affectation, les systèmes de réservation, de paiement et de facturation, les applications qui gèrent les correspondances avec d'autres modes de transport et qui produisent des documents électroniques d'accompagnement;

ss) «registre européen des véhicules»: un registre au sens de l'article 22, paragraphe 1, et de l'article 47, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil ([20]).

*Article 3*

**Conditions d'exemption**

Les régimes d'aides, les aides individuelles octroyées au titre de régimes d'aides et les aides ad hoc sont réputés compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 93 du traité et sont exemptés de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que ces régimes et ces aides remplissent toutes les conditions générales prévues au chapitre I, ainsi que les conditions spécifiques prévues au chapitre II du présent règlement pour la catégorie d'aides concernée.

*Article 4*

**Seuils de notification**

Le présent règlement ne s'applique pas lorsque les seuils suivants, exprimés en montants d'aide maximaux, sont dépassés:

a) en ce qui concerne les aides individuelles au fonctionnement visant à lancer de nouvelles liaisons commerciales octroyées dans le cadre d'un régime: 15 000 000 EUR par liaison;

b) en ce qui concerne les aides individuelles à l'investissement octroyées dans le cadre d'un régime en faveur de la construction, de la modernisation et de la rénovation d'installations de service ferroviaire, d'installations de navigation intérieure et d'installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal: 30 000 000 EUR par projet;

c) en ce qui concerne les aides ad hoc à l'investissement en faveur de la construction, de la modernisation et de la rénovation de terminaux ferroviaires ou de navigation intérieure pour le fret: 10 000 000 EUR par projet;

d) en ce qui concerne les aides individuelles à l'investissement octroyées dans le cadre d'un régime en faveur d'embranchements particuliers: 4 000 000 EUR par projet.

([20]) Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

*Article 5*

**Transparence des aides**

1. Le présent règlement ne doit s'appliquer qu'aux aides dont il est possible de calculer précisément et préalablement l'équivalent-subvention brut, sans qu'il soit nécessaire d'effectuer une analyse du risque («aide transparente»).

2. Les catégories d'aides suivantes sont considérées comme transparentes:

a) les aides consistant en des subventions et des bonifications d'intérêts;

b) les aides consistant en des prêts, lorsque l'équivalent-subvention brut est calculé sur la base du taux de référence en vigueur au moment de l'octroi de l'aide, tel que fixé dans la communication de la Commission relative à la révision de la méthode de calcul des taux de référence et d'actualisation ([21]);

c) les aides sous forme d'avantages fiscaux et de réduction des prélèvements, lorsque la mesure prévoit un plafond garantissant que le seuil applicable n'est pas dépassé;

d) les aides sous forme d'investissements en fonds propres et d'investissements en quasi-fonds propres lorsque l'équivalent-subvention brut est considéré comme étant le montant nominal de ces investissements;

e) les aides consistant en des garanties, lorsqu'une des conditions suivantes s'applique:

   i) l'équivalent-subvention brut a été calculé sur la base des primes exemptées définies dans la communication de la Commission sur l'application des articles 107 et 108 du traité aux aides d'État sous forme de garanties;

   ii) avant la mise en œuvre de la mesure, la méthode de calcul de l'équivalent-subvention brut de la garantie a été approuvée sur la base d'une communication de la Commission sur l'application des articles 107 et 108 du traité aux aides d'État sous forme de garanties, après notification de cette méthode à la Commission, et cette méthode porte explicitement sur le type de garanties et le type d'opérations sous-jacentes concernées dans le cadre de l'application du présent règlement;

   iii) les aides sont octroyées en faveur de l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure sous la forme de garanties conformes aux conditions énoncées à l'article 14 du présent règlement.

*Article 6*

**Effet incitatif**

1. Le présent règlement s'applique exclusivement aux aides ayant un effet incitatif.

2. Une aide est réputée avoir un effet incitatif si le bénéficiaire a présenté une demande d'aide écrite à l'État membre concerné avant le début des travaux liés au projet ou à l'activité en question. La demande d'aide contient au moins les informations suivantes:

a) le nom et la taille de l'entreprise;

b) la description du projet ou de l'activité, y compris ses dates de début et de fin;

c) la localisation du projet ou de l'activité;

d) une liste des coûts du projet ou de l'activité;

e) le type d'aide (subvention, prêt, garantie, avance récupérable ou autre) et le montant du financement public nécessaire pour le projet ou l'activité.

([21]) JO C 14 du 19.1.2008, p. 6.

3. Les aides ad hoc octroyées aux grandes entreprises sont réputées avoir un effet incitatif si, en plus de veiller au respect des conditions énoncées au paragraphe 2, l'État membre a vérifié, avant d'octroyer l'aide en question, que les documents établis par le bénéficiaire montrent que l'aide débouchera sur un ou plusieurs des résultats suivants:

a) une augmentation notable de la portée du projet ou de l'activité;

b) une augmentation notable du montant total consacré par le bénéficiaire au projet ou à l'activité;

c) une augmentation notable de la rapidité avec laquelle le bénéficiaire achèvera le projet ou l'activité.

4. Par dérogation aux paragraphes 2 et 3, les mesures sous forme d'avantages fiscaux sont réputées avoir un effet incitatif lorsque les conditions cumulatives suivantes sont remplies:

a) la mesure instaure un droit à des aides selon des critères objectifs et sans autre exercice d'un pouvoir discrétionnaire de la part de l'État membre;

b) la mesure a été adoptée et est entrée en vigueur avant le début des travaux liés au projet ou à l'activité bénéficiant de l'aide, excepté dans le cas d'une version ultérieure d'un régime d'aides, lorsque le projet ou l'activité a déjà bénéficié du précédent régime sous la forme d'avantages fiscaux.

5. Par dérogation aux paragraphes 2, 3 et 4, les aides visant à réduire les coûts externes du transport sont réputées avoir un effet incitatif lorsque les conditions énoncées à l'article 10 sont remplies.

*Article 7*

**Intensité de l'aide et coûts admissibles**

1. Aux fins du calcul de l'intensité de l'aide et des coûts admissibles, tous les chiffres utilisés sont avant impôts ou autres prélèvements. Toutefois, la taxe sur la valeur ajoutée grevant les coûts ou les dépenses admissibles qui est remboursable en vertu de la législation fiscale nationale applicable n'est pas prise en compte pour le calcul de l'intensité de l'aide et des coûts admissibles. Les coûts admissibles doivent être étayés de pièces justificatives qui doivent être claires, spécifiques et contemporaines des faits. Le montant des coûts admissibles peut être calculé conformément aux options de coûts simplifiés, pour autant qu'une opération soit au moins en partie financée par un fonds de l'Union qui autorise l'utilisation de ces options de coûts simplifiés et que la catégorie de coûts soit admissible au regard des dispositions applicables. Dans un tel cas, les options de coûts simplifiés prévues dans les règles pertinentes applicables au fonds de l'Union s'appliquent.

2. Pour les projets mis en œuvre conformément aux plans pour la reprise et la résilience tels qu'approuvés par le Conseil en vertu du règlement (UE) 2021/241 du Parlement européen et du Conseil ([22]), le montant des coûts admissibles peut aussi être calculé conformément aux options de coûts simplifiés énoncées dans le règlement (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil ([23]) ou le règlement (UE) 2021/1060 du Parlement européen et du Conseil ([24]).

3. Lorsqu'une aide est octroyée sous une forme autre qu'une subvention, le montant de l'aide est son équivalent-subvention brut.

([22]) Règlement (UE) 2021/241 du Parlement européen et du Conseil du 12 février 2021 établissant la facilité pour la reprise et la résilience (JO L 57 du 18.2.2021, p. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/oj).

([23]) Règlement (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen, au Fonds de cohésion, au Fonds européen agricole pour le développement rural et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, portant dispositions générales applicables au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen, au Fonds de cohésion et au Fonds européen pour les affaires maritimes et la pêche, et abrogeant le règlement (CE) n° 1083/2006 du Conseil (JO L 347 du 20.12.2013, p. 320, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/oj).

([24]) Règlement (UE) 2021/1060 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen plus, au Fonds de cohésion, au Fonds pour une transition juste et au Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture, et établissant les règles financières applicables à ces Fonds et au Fonds «Asile, migration et intégration», au Fonds pour la sécurité intérieure et à l'instrument de soutien financier à la gestion des frontières et à la politique des visas (JO L 231 du 30.6.2021, p. 159, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/oj).

4. Les aides payables dans le futur, notamment celles payables en plusieurs tranches, sont actualisées à leur valeur au moment de leur octroi. Les coûts admissibles sont actualisés à leur valeur au moment de l'octroi de l'aide. Le taux d'intérêt à appliquer aux fins de cette actualisation est le taux d'actualisation applicable au moment de l'octroi, tel que fixé dans la communication de la Commission relative à la révision de la méthode de calcul des taux de référence et d'actualisation ([25]).

*Article 8*

**Cumul**

1. Afin de déterminer si les seuils de notification fixés à l'article 4 et les intensités d'aide maximales fixées au chapitre II sont respectés, il est tenu compte du montant total des aides accordées en faveur de l'activité, du projet ou de l'entreprise considérés, selon le cas en fonction du type d'aide.

2. Lorsqu'un financement de l'Union géré au niveau central par les institutions, les agences, des entreprises communes ou d'autres organes de l'Union, et contrôlé ni directement ni indirectement par l'État membre est combiné avec une aide d'État, seule cette dernière est prise en compte pour déterminer si les seuils de notification et les intensités d'aide maximales ou les montants d'aide maximaux sont respectés, pour autant que le montant total du financement public octroyé pour les mêmes coûts admissibles n'excède pas le taux de financement le plus favorable prévu par les règles applicables du droit de l'Union.

3. Les aides exemptées par le présent règlement assorties de coûts admissibles identifiables peuvent être cumulées avec:

a) toute autre aide d'État, pour autant que l'aide porte sur des coûts admissibles identifiables différents de ceux de l'aide exemptée par le présent règlement;

b) toute autre aide d'État portant sur les mêmes coûts admissibles, se chevauchant en partie ou totalement, pour autant que ce cumul ne conduise pas à un dépassement de l'intensité ou du montant d'aide les plus élevés applicables en vertu du présent règlement;

c) toute aide de minimis portant sur les mêmes coûts admissibles que pour l'aide exemptée par le présent règlement, pour autant que ce cumul ne conduise pas à un dépassement de l'intensité ou du montant d'aide les plus élevés applicables à ces aides en vertu du présent règlement;

d) toute autre aide d'État sans coûts admissibles identifiables, en particulier toute aide sans coûts admissibles identifiables exemptée par le règlement (UE) n° 651/2014 ou toute aide de minimis sans coûts admissibles identifiables.

*Article 9*

**Publication et information**

1. L'État membre concerné veille à ce que les informations suivantes soient publiées sur la plateforme informatique «Transparency Award Module» de la Commission ([26]) ou sur un site internet exhaustif consacré aux aides d'État, au niveau national ou régional:

a) les informations succinctes visées à l'article 19, présentées en utilisant le formulaire type établi à l'annexe II, ou un lien permettant d'y accéder;

b) le texte intégral de chaque mesure d'aide, comme indiqué à l'article 19, ou un lien permettant d'y accéder;

c) les informations visées à l'annexe III concernant chaque aide individuelle de plus de 100 000 EUR.

2. Les États membres organisent leurs sites internet exhaustifs consacrés aux aides d'État de manière à permettre un accès aisé à celles-ci, comme visé à l'annexe III.

([25]) JO C 14 du 19.1.2008, p. 6.
([26]) Recherche publique dans la base de données des aides d'État Transparency disponible à l'adresse suivante: https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=fr.

3. Pour les régimes d'aides sous forme d'avantages fiscaux, les conditions énoncées au paragraphe 1 sont considérées comme remplies si l'État membre publie les informations requises pour les montants des aides individuelles, en fonction des tranches suivantes en millions d'euros:

0,1 à 0,5;

0,5 à 1;

1 à 2;

2 à 5;

5 à 10;

10 à 20;

20 à 50;

50 et plus.

4. Les États membres publient les informations visées au paragraphe 1, point c), sous une forme organisée, accessible et normalisée, telle qu'énoncée à l'annexe III, et fournissent des fonctions de recherche et de téléchargement efficaces. Les États membres publient ces informations dans un délai de six mois à compter de la date d'octroi de l'aide ou, pour les aides sous forme d'avantage fiscal, dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle la déclaration fiscale doit être introduite. Ces informations peuvent être consultées pendant au moins 10 ans après la date à laquelle l'aide a été octroyée.

5. La Commission publie sur son site internet:

a) les liens renvoyant aux sites internet relatifs aux aides d'État visés au paragraphe 1; et

b) les informations succinctes visées à l'article 19.

## CHAPITRE II

## DISPOSITIONS SPÉCIFIQUES APPLICABLES AUX DIFFÉRENTES CATÉGORIES D'AIDES

### *SECTION 1*

### *Aides au fonctionnement*

#### *Article 10*

#### Aides à la réduction des coûts externes du transport

1. Les régimes d'aides au fonctionnement visant à réduire les coûts externes du transport sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 93 du traité et sont exemptés de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues par le présent article et au chapitre I soient remplies.

2. Les opérations de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure ou de transport multimodal durable de voyageurs et de marchandises peuvent bénéficier d'une aide. Les aides doivent être accordées aux transporteurs et/ou aux organisateurs de transport qui choisissent des solutions durables de transport terrestre.

3. Les coûts admissibles sont la part des coûts externes du transport que le transport par chemin de fer, le transport par voie navigable intérieure ou le transport maritime à courte distance dans le cadre d'un transport multimodal durable permet d'éviter par rapport à des modes de transport concurrents moins durables. Les coûts externes évités sont calculés conformément aux règles et à la méthode définies dans le manuel de la Commission sur les coûts externes du transport, tel que modifié ou remplacé ([27]).

([27]) Commission européenne, direction générale de la mobilité et des transports, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K., e.a., *Handbook on the external costs of transport – Version 2019 – 1.1*, Office des publications de l'Union européenne, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

4. Les coûts admissibles sont calculés en multipliant i) la différence dans les coûts externes par passager-km, tonne-km ou véhicule-km (ou d'autres unités de transport figurant dans le manuel de la Commission) entre le mode de transport bénéficiant de l'aide et la solution de substitution moins durable, par ii) le volume total de cette même unité réalisé par les bénéficiaires durant la période au cours de laquelle les coûts admissibles ont été supportés. Les États membres peuvent utiliser la méthode des coûts externes pour couvrir tous les coûts d'exploitation, y compris ceux liés à l'utilisation des infrastructures.

5. L'intensité de l'aide n'excède pas 60 % des coûts admissibles.

6. Son octroi se fera sur la base d'unités effectives de service de transport effectivement fourni, exprimées en véhicules-kilomètres, en voyageurs-kilomètres pour les services de transport de voyageurs, en tonnes-kilomètres pour les services de transport de marchandises ou en d'autres unités de transport figurant dans le manuel de la Commission, et non sur une base forfaitaire.

7. L'aide octroyée aux transporteurs et aux organisateurs de transport doit avoir pour effet de maintenir ou d'accroître le passage à des modes de transport terrestres durables. À cette fin, les bénéficiaires rendent publiques au moins les informations suivantes:

a) l'autorité chargée de l'octroi;

b) la date d'octroi de l'aide;

c) les montants d'aide reçus;

d) la période et les opérations couvertes par l'aide.

*Article 11*

**Aides visant à lancer de nouvelles liaisons commerciales pour le transport de marchandises par chemin de fer et par voie navigable intérieure**

1. Les régimes d'aides au lancement de nouvelles liaisons commerciales pour le transport de marchandises par chemin de fer et par voie navigable intérieure sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 93 du traité et sont exemptés de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues par le présent article et au chapitre I soient remplies.

2. Les aides doivent être octroyées aux transporteurs ou aux organisateurs de transport qui collectent des informations sur la demande et organisent des opérations régulières de transport de marchandises entre des terminaux ferroviaires ou de navigation intérieure pour le fret afin de lancer de nouvelles liaisons commerciales pour le transport de marchandises par chemin de fer et par voie navigable intérieure.

3. Les coûts admissibles correspondent aux pertes d'exploitation subies pour la liaison concernée, pendant une période maximale de cinq ans à compter de la date à laquelle le bénéficiaire commence à exploiter la nouvelle liaison commerciale.

4. Les coûts d'exploitation liés et antérieurs au lancement potentiel de la nouvelle liaison, tels que les études préparatoires ou de faisabilité, sont également admissibles. Si la nouvelle liaison commerciale est lancée, ces coûts d'exploitation sont inclus dans les coûts admissibles pour la première année d'exploitation de la nouvelle liaison commerciale. Si la nouvelle liaison commerciale n'est pas lancée, ces coûts d'exploitation sont considérés comme admissibles pendant une période maximale d'un an à compter de la date à laquelle ils ont été engagés pour la première fois.

5. Aux fins du présent article, on entend par «pertes d'exploitation» une différence négative entre les recettes et les coûts d'exploitation supportés pour la liaison concernée, ainsi que les coûts d'exploitation des travaux liés et antérieurs au lancement de la nouvelle liaison commerciale. Les coûts admissibles affectés à la nouvelle liaison commerciale couvrent l'ensemble des coûts d'exploitation directs supportés pour exploiter la nouvelle liaison commerciale et une contribution appropriée aux coûts d'exploitation communs à la nouvelle liaison commerciale et à d'autres activités. Les recettes à prendre en considération comprennent la totalité des recettes tirées de la nouvelle liaison commerciale, y compris toute aide au fonctionnement reçue pour réduire les coûts externes du transport.

6. L'intensité de l'aide ne doit pas excéder 80 % des coûts admissibles la première année, 70 % des coûts admissibles la deuxième année, 60 % des coûts admissibles la troisième année, 50 % des coûts admissibles la quatrième année et 40 % des coûts admissibles la cinquième année.

7. L'aide peut être versée à l'avance uniquement si le versement s'effectue sur une base annuelle, c'est-à-dire au début de chaque période d'un an. Lorsque l'aide est versée à l'avance, les coûts admissibles sont estimés ex ante sur la base de projections raisonnables et ils sont actualisés à leur valeur à la date d'octroi de l'aide.

8. Les États membres doivent mettre en place un mécanisme de contrôle et de récupération afin de garantir que l'aide ne dépasse pas l'intensité d'aide autorisée visée au paragraphe 6.

*SECTION 2*

***Aides à l'investissement***

Sous-section A

**Aides à l'investissement en faveur des installations unimodales et multimodales de service ferroviaire et de navigation intérieure et des embranchements particuliers**

*Article 12*

**Aides à la construction, à la modernisation et à la rénovation d'installations unimodales et multimodales de service ferroviaire et de navigation intérieure**

1. Les aides à la construction, à la modernisation et à la rénovation (y compris le remplacement) d'installations de service ferroviaire, d'installations de navigation intérieure et d'installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 93 du traité et sont exemptées de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues par le présent article et au chapitre I soient remplies.

2. Les aides doivent être octroyées à des propriétaires ou opérateurs d'une installation de service ferroviaire, d'une installation de navigation intérieure ou d'une installation ferroviaire ou de navigation intérieure pour le transport multimodal qui construisent, modernisent et rénovent de telles installations sur la base de régimes d'aides, à l'exception des aides à la construction, à la modernisation et à la rénovation de terminaux ferroviaires ou de navigation intérieure pour le fret, qui peuvent également être octroyées en tant qu'aides ad hoc. Si des aides ad hoc sont octroyées, la demande potentielle de capacité estimée ex ante, du moins à moyen terme, doit dépasser la capacité combinée actuelle de l'installation bénéficiant d'une aide et d'autres installations existantes ou déjà prévues qui pourraient raisonnablement servir de substituts à l'installation bénéficiant de l'aide.

3. Les coûts admissibles sont les coûts d'investissement en actifs corporels (fixes et mobiles) et incorporels directement liés à la construction, à la modernisation ou à la rénovation de l'installation concernée. Les coûts d'investissement portent sur les installations de surface (de stockage, par exemple), le matériel fixe (comme les entrepôts et les terminaux), le matériel utilisé pour le fonctionnement de l'installation (comme les grues télescopiques) situé dans cette dernière et les équipements et les logiciels informatiques et numériques pour la fourniture de services liés au transport. Les coûts résultant des études de faisabilité et de topologie ainsi que les coûts de planification et d'installation sont également admissibles.

4. Les coûts afférents aux activités autres que les transports ne sont pas admissibles.

5. Le montant de l'aide ne doit pas excéder le plus bas des seuils suivants:

a) la différence entre, d'une part, les coûts admissibles et, d'autre part, la somme de la marge d'exploitation actualisée de l'investissement sur sa durée de vie économique et de la valeur terminale actualisée de cet investissement (valeur résiduelle à la fin de la durée de vie économique de l'investissement). La marge d'exploitation actualisée comprend également les marges nettes d'exploitation marginales générées par les activités autres que les transports liées aux activités de transport à exercer dans l'installation concernée (telles que la location d'espaces commerciaux situés dans l'installation). La marge d'exploitation actualisée et la valeur terminale sont déduites des coûts admissibles ex ante, sur la base de projections raisonnables, ou ex post au moyen d'un mécanisme de récupération. Le montant de l'aide peut permettre de réaliser un bénéfice raisonnable. Le bénéfice raisonnable est déterminé en prenant comme référence le bénéfice généralement réalisé dans le secteur concerné et le type de projet concerné. En tout état de cause, un taux de rendement du capital qui ne dépasse pas le taux de swap applicable majoré d'une prime de 100 points de base est considéré comme raisonnable;

b) 50 % des coûts admissibles.

6. Par dérogation au paragraphe 5, pour les aides n'excédant pas 5 000 000 EUR par projet, les aides doivent être octroyées jusqu'à une intensité d'aide maximale de 50 % des coûts admissibles.

7. L'intensité de l'aide peut être portée jusqu'à 10 points de pourcentage pour les installations situées sur le RTE-T.

8. L'accès à l'installation bénéficiant de l'aide doit être ouvert, transparent et non discriminatoire et doit être fourni à tous les utilisateurs intéressés, conformément à la législation sectorielle, notamment la directive 2012/34/UE.

9. Toute concession ou autre forme de mandat confiant à un tiers la construction, la modernisation, l'exploitation ou la location de l'installation bénéficiant de l'aide doit être attribuée sur une base concurrentielle, transparente, non discriminatoire et inconditionnelle.

10. Lorsque le propriétaire, l'exploitant et tout utilisateur final prévu de l'installation bénéficiant de l'aide font partie de la même entreprise ou sont des entreprises liées au sens de l'annexe I, l'exploitation de l'installation doit être attribuée selon une procédure ouverte, concurrentielle, transparente et non discriminatoire dans laquelle les entreprises liées, s'il y en a, sont autorisées à participer. Le présent paragraphe ne s'applique pas aux aides à la modernisation d'installations de service ferroviaire, d'installations de navigation intérieure et d'installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal, lorsque les coûts d'investissement de la modernisation sur une période d'au moins cinq ans ne dépassent pas 10 % de la valeur de l'investissement initial.

*Article 13*

**Aides à la construction, à la modernisation et à la rénovation d'embranchements particuliers**

1. Les régimes d'aides à la construction, à la modernisation ou à la rénovation (y compris le remplacement) d'embranchements particuliers sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 93 du traité et sont exemptés de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues par le présent article et au chapitre I soient remplies.

2. Les aides doivent être octroyées au propriétaire ou à l'opérateur d'un embranchement particulier qui construit, modernise ou rénove un embranchement particulier.

3. Les coûts admissibles sont les coûts d'investissement dans tous les actifs directement liés à la construction, à la modernisation et à la rénovation de l'embranchement particulier. Les études de faisabilité et de topologie et les coûts de planification et d'installation sont également admissibles. Les coûts des plateformes de chargement/déchargement et des équipements nécessaires aux opérations ferroviaires sur l'embranchement particulier sont également admissibles à condition que ces plateformes et équipements soient acquis pour le chargement et le déchargement des trains sur les embranchements particuliers.

4. Le montant de l'aide ne doit pas excéder le plus bas des seuils suivants:

a) la différence entre, d'une part, les coûts admissibles et, d'autre part, la somme de la marge d'exploitation actualisée de l'investissement sur sa durée de vie économique et de la valeur terminale actualisée de cet investissement (valeur résiduelle à la fin de la durée de vie économique de l'investissement). La marge d'exploitation actualisée et la valeur terminale sont déduites des coûts admissibles ex ante, sur la base de projections raisonnables, ou ex post au moyen d'un mécanisme de récupération. Le montant de l'aide peut permettre de réaliser un bénéfice raisonnable. Le bénéfice raisonnable est déterminé en prenant comme référence le bénéfice généralement réalisé dans le secteur concerné et le type de projet concerné. En tout état de cause, un taux de rendement du capital qui ne dépasse pas le taux de swap applicable majoré d'une prime de 100 points de base est considéré comme raisonnable;

b) 50 % des coûts admissibles.

5. Par dérogation au paragraphe 4, pour les aides n'excédant pas 2 500 000 EUR par projet, les aides doivent être octroyées jusqu'à une intensité d'aide maximale de 50 % des coûts admissibles.

Sous-section B

## Aides à l'investissement en faveur de l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure et de matériel pour le transport multimodal durable

*Article 14*

### Aides à l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure

1. Les régimes d'aides à l'investissement en faveur de l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 93 du traité et sont exemptés de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues par le présent article et au chapitre I soient remplies.

2. Les coûts admissibles sont tous les coûts d'investissement liés à l'acquisition de véhicules neufs ou d'occasion de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure, déduction faite de toute autre aide reçue. Ces coûts peuvent comprendre, en particulier, le prix du véhicule et les frais de livraison. Les coûts d'études de conception, de services de conseil ou d'ingénierie sont admissibles à condition d'être liés aux investissements visés au présent article et d'en faire partie intégrante. Les bateaux spécialement construits pour effectuer des opérations de remorquage (remorqueurs) ne sont pas admissibles au bénéfice d'une aide.

3. Les aides doivent être octroyées:

a) aux nouveaux arrivants dans le secteur ferroviaire; ou

b) aux entreprises ferroviaires, aux opérateurs de transport par voie navigable intérieure ou aux entreprises de crédit-bail dans les secteurs ferroviaire et de la navigation intérieure, à condition que ces entreprises et ces opérateurs soient considérés comme des PME.

4. L'aide doit prendre la forme d'une garantie à l'acheteur du véhicule de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure. Les garanties doivent être fournies directement aux bénéficiaires finals ou aux établissements de crédit et autres établissements financiers agissant en tant qu'intermédiaires financiers (pour autant que le bénéficiaire conserve le libre choix de l'intermédiaire financier). L'intermédiaire financier doit être en mesure de démontrer qu'il a recours à un mécanisme garantissant que les avantages sont répercutés autant que possible sur les bénéficiaires finals sous la forme de volumes de financement plus importants, de portefeuilles plus risqués, d'exigences moindres en matière de sûretés requises ou de taux d'intérêt moins élevés que ce ne serait le cas sans ces garanties publiques.

5. La garantie doit être fournie sur de nouveaux prêts individuels en vue de l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure. Le montant nominal du prêt sous-jacent ne doit pas excéder les coûts admissibles. La couverture de garantie ne doit pas excéder 80 % du prêt sous-jacent. Les garanties publiques doivent être fournies moyennant une prime d'au moins 50 points de base si la notation souveraine de l'État membre qui octroie l'aide est égale à AAA-A.

6. La durée de la garantie doit être limitée à un maximum de 15 ans.

7. Les aides à l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure peuvent être cumulées avec des aides à l'interopérabilité ou des aides à l'adaptation technique et à la modernisation si les surcoûts nets liés à l'interopérabilité, tels que visés à l'article 16, paragraphe 6, du présent règlement ou aux investissements en faveur de la modernisation et de l'adaptation technique, tels que visés à l'article 17, paragraphe 6, du présent règlement sont exclus des coûts admissibles visés au paragraphe 2.

*Article 15*

### Aides à l'acquisition d'unités de chargement intermodales ou de grues à bord des bateaux

1. Les régimes d'aides à l'investissement en faveur de l'acquisition d'unités de chargement intermodales neuves ou d'occasion ou de grues à bord des bateaux neuves ou d'occasion sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 93 du traité et sont exemptés de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions prévues par le présent article et au chapitre I soient remplies.

2. Les aides doivent être octroyées aux entreprises qui investissent dans l'acquisition d'unités de chargement intermodales et de grues à bord des bateaux.

3. Les coûts admissibles sont les suivants:

a) pour les unités de chargement intermodales: la différence de coût entre les unités de transport utilisées exclusivement pour le transport routier et les unités de chargement intermodales qui peuvent être transbordées aux fins du transport multimodal durable;

b) pour les grues à bord des bateaux: le prix d'acquisition total.

4. Les coûts admissibles incluent des études de faisabilité et les coûts de planification et d'installation.

5. Le montant de l'aide ne doit pas excéder une intensité d'aide de 40 % des coûts admissibles dans la situation visée au paragraphe 3, point a), et 20 % des coûts admissibles dans la situation visée au paragraphe 3, point b).

Sous-section C

## Aides à l'investissement en faveur de l'interopérabilité et en faveur de l'adaptation technique et de la modernisation

*Article 16*

### Aides à l'interopérabilité

1. Les régimes d'aides à l'investissement en faveur d'investissements dans des actifs contribuant à des flux de circulation ininterrompus entre réseaux nationaux ou entre modes de transport sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 93 du traité et sont exemptés de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions fixées dans le présent article et au chapitre I du présent règlement soient remplies.

2. Les aides doivent être octroyées aux propriétaires de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure, aux transporteurs et aux organisateurs de transport afin de réaliser les investissements visés au paragraphe 3 dans les secteurs du transport terrestre durable.

3. Les projets d'investissement admissibles sont les suivants:

a) le système européen de contrôle des trains (ETCS), le futur système de communications mobiles ferroviaires (FRMCS), y compris lorsqu'il est associé au système mondial de communications mobiles — chemin de fer (GSM-R), et l'exploitation automatisée des trains (ATO), qui font partie du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), tel que décrit dans le droit dérivé de l'Union ([28]);

b) l'attelage automatique numérique (DAC) ([29]);

c) les équipements GSM-R pris individuellement;

d) l'adaptation du matériel roulant aux différents systèmes électriques;

e) l'adaptation du matériel roulant aux différents écartements de voies;

f) l'adaptation des bateaux de navigation intérieure pour desservir les ports maritimes et des navires de mer pour desservir les ports intérieurs;

g) l'adaptation des bateaux de navigation intérieure à des conditions de navigabilité changeantes, y compris les faibles niveaux d'eau;

h) l'automatisation du matériel roulant et des bateaux de navigation intérieure;

i) l'adaptation des véhicules aux unités de chargement intermodales pour le transport;

([28]) Règlement d'exécution (UE) 2023/1695 de la Commission du 10 août 2023 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant le règlement (UE) 2016/919 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

([29]) Le DAC est une composante interopérable permettant de coupler et de découpler automatiquement le matériel roulant dans un train de marchandises, tant physiquement (connexion mécanique et ligne aérienne pour le freinage, par exemple) que numériquement (alimentation électrique et connexion de données, par exemple). Le DAC revêt une importance cruciale pour un transport européen de marchandises par chemin de fer moderne et numérique. Il permettra non seulement d'accroître l'efficacité grâce aux processus d'automatisation, mais aussi de garantir un approvisionnement énergétique suffisant pour les applications télématiques, ainsi que la sécurité de la communication des données sur l'ensemble du train.

j) les technologies clés nécessaires à la mise en œuvre des SIF, telles que l'environnement européen des SIF, le système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure, les avis à la batellerie, le système d'identification automatique intérieur et la notification électronique internationale;

k) les applications télématiques et autres logiciels au service du fret, dans la mesure où ils contribuent à des flux de circulation ininterrompus entre différents modes de transport, en particulier les systèmes d'identification, de suivi et de traçabilité multimodaux, ainsi que les plateformes d'échange de données multimodales, à l'exception des investissements dans des applications au service des voyageurs, tels que les systèmes permettant aux voyageurs de recevoir des informations avant et pendant le trajet, les systèmes de réservation et de paiement pour les voyageurs, la gestion des bagages et la gestion des correspondances entre les trains de voyageurs et d'autres modes de transport de voyageurs.

4. Sont admissibles tous les coûts nécessaires à la mise en œuvre des projets d'investissement visés au paragraphe 3. Ces coûts comprennent les coûts nécessaires à l'achat et à l'installation de la technologie pertinente, les coûts de gestion du projet et les coûts de livraison. Les coûts liés aux études, aux essais et aux autorisations, ainsi qu'aux installations pilotes et aux prototypes pour la mise en œuvre de la technologie concernée au niveau de maturité technologique 9 ([30]) sont admissibles. Les coûts de maintenance ne sont pas admissibles. Les actifs financés au moyen des aides sont neufs ou d'occasion. En ce qui concerne les investissements en matière d'interopérabilité liés à l'ERTMS, les coûts afférents à l'intégration des fonctions du système global de radionavigation par satellite européen (EGNSS) dans l'ERTMS sont admissibles. Les coûts liés aux équipements GSM-R combiné aux équipements FRMCS sont également admissibles au bénéfice d'une aide. Les coûts liés aux investissements dans les équipements GSM-R pris individuellement ne sont admissibles au bénéfice d'une aide que s'ils sont supportés jusqu'au 31 décembre 2031.

5. L'intensité d'aide ne doit pas dépasser:

a) 90 % des coûts admissibles dans le cas des projets d'investissement visés au paragraphe 3, points a) et b);

b) 50 % des coûts admissibles dans le cas des projets d'investissement visés au paragraphe 3, points c) à k).

6. En ce qui concerne les investissements en faveur de l'interopérabilité dans des véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure, une unité de chargement intermodale ou des grues à bord des bateaux dont l'acquisition est prévue, les coûts admissibles sont limités aux surcoûts nets liés à l'interopérabilité, pour autant que ces coûts ne soient pas déjà couverts par une autre forme d'aide, en particulier les aides visées aux articles 14 et 15. Les surcoûts nets liés à l'interopérabilité sont calculés comme étant la différence entre, d'une part, le coût d'achat total du véhicule de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure, de l'unité de chargement intermodale ou des grues à bord des bateaux dont l'acquisition est prévue et qui sont équipés au moyen de tels investissements et, d'autre part, le coût d'achat total de ce même véhicule, de cette même unité de chargement intermodale ou de ces mêmes grues, ou d'un véhicule, d'une unité ou de grues similaires, en l'absence d'investissements en faveur de l'interopérabilité dans le scénario contrefactuel.

7. Pendant au moins cinq ans suivant l'octroi de l'aide, les dispositions contractuelles relatives au transfert ou à l'utilisation contre rémunération (par exemple, la location) d'actifs financés par une aide à l'interopérabilité doivent comporter une clause précisant que l'investissement contribuant à l'interopérabilité de l'actif concerné a été financé au moyen d'une aide d'État. Les dispositions contractuelles doivent également préciser les obligations correspondantes prévues au paragraphe 9 le cas échéant et indiquent le montant de l'aide.

8. L'investissement doit être mis en œuvre et finalisé au moins un an avant la date à laquelle l'investissement bénéficiant d'une aide devient obligatoire au niveau de l'Union.

9. Les pièces de matériel roulant qui bénéficient de l'investissement faisant l'objet d'une aide doivent présenter un statut d'enregistrement valide, attesté par le code 00 tel que défini à l'appendice 3 de la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission ([31]), dans le registre européen des véhicules pendant au moins cinq ans après la mise en œuvre de l'investissement.

([30]) Communication de la Commission intitulée «Encadrement des aides d'État à la recherche, au développement et à l'innovation» (JO C 414 du 28.10.2022, p. 1), note n° 60 de bas de page. Voir également la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Une stratégie européenne pour les technologies clés génériques — Une passerelle vers la croissance et l'emploi» [COM(2012) 341 final].

([31]) Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission (JO L 268 du 26.10.2018, p. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

*Article 17*

**Aides en faveur de l'adaptation et de la modernisation techniques dans les secteurs du transport terrestre durable**

1. Les régimes d'aides à l'investissement en faveur d'investissements dans des actifs contribuant à l'adaptation et à la modernisation techniques dans les secteurs du transport terrestre durable sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 93 du traité et sont exemptés de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions fixées dans le présent article et au chapitre I soient remplies.

2. Les aides doivent être octroyées aux propriétaires de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure, aux transporteurs et aux organisateurs de transport afin de réaliser les investissements visés au paragraphe 3 dans les secteurs du transport terrestre durable.

3. Les projets d'investissement admissibles sont les suivants:

a) le post-équipement ou la rénovation du matériel roulant;

b) le post-équipement ou la rénovation de bateaux de navigation intérieure, par exemple en vue d'améliorer l'hydrodynamisme et l'efficience;

c) le post-équipement ou la rénovation d'équipements pour le transport multimodal durable;

d) l'adaptation technique du matériel roulant et des bateaux de navigation intérieure à de nouveaux types de fret;

e) les applications télématiques et autres logiciels au service du fret dans les secteurs ferroviaire et de la navigation intérieure ne relevant pas de l'article 16, tels que les systèmes fournissant des informations exclusivement au sein d'un seul mode de transport ou les systèmes de réservation et de paiement numériques qui ne contribuent pas à des flux de circulation ininterrompus, à l'exception des investissements dans des applications au service des voyageurs, tels que les systèmes permettant aux voyageurs de recevoir des informations avant et pendant le trajet, les systèmes de réservation et de paiement pour les voyageurs, la gestion des bagages et la gestion des correspondances entre les trains de voyageurs et d'autres modes de transport de voyageurs;

f) les logiciels de prévision du trafic (heure de départ/d'arrivée estimée) et les logiciels d'optimisation des itinéraires;

g) les systèmes numériques de suivi du temps de travail et des périodes de repos dans les opérations de transport par chemin de fer.

4. Sont admissibles tous les coûts nécessaires à la mise en œuvre des investissements. Ces coûts peuvent comprendre, en particulier, les coûts nécessaires à l'achat et à l'installation de la technologie pertinente, les coûts de mise à niveau d'une technologie installée existante, les coûts de gestion du projet et les coûts de livraison. Les coûts liés aux études, aux essais et aux autorisations, ainsi qu'aux installations pilotes et aux prototypes pour la mise en œuvre de la technologie concernée au niveau de maturité technologique 9 ([32]) sont admissibles. Les coûts de maintenance ne sont pas admissibles. Les actifs financés au moyen des aides sont neufs ou d'occasion.

5. L'intensité de l'aide n'excède pas 30 % des coûts admissibles.

6. En ce qui concerne les investissements dans des véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure ou dans les équipements pour le transport multimodal durable dont l'acquisition est prévue, les coûts admissibles sont limités aux surcoûts nets liés à l'adaptation technique et à la modernisation, pour autant que ces coûts ne soient pas déjà couverts par une autre forme d'aide, en particulier les aides visées aux articles 14 et 15. Les surcoûts nets liés à l'adaptation technique et à la modernisation sont calculés comme étant la différence entre, d'une part, le coût d'achat total du véhicule de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure ou des équipements pour le transport multimodal durable dont l'acquisition est prévue et qui est équipé au moyen de tels investissements et, d'autre part, le coût d'achat total du même actif ou d'un actif similaire nécessitant une adaptation technique et une modernisation dans le scénario contrefactuel.

([32]) Communication de la Commission intitulée «Encadrement des aides d'État à la recherche, au développement et à l'innovation» (JO C 414 du 28.10.2022, p. 1), note n° 60 de bas de page. Voir également la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Une stratégie européenne pour les technologies clés génériques — Une passerelle vers la croissance et l'emploi» [COM(2012) 341 final].

7. Pendant au moins cinq ans suivant l'octroi de l'aide, les dispositions contractuelles relatives au transfert ou à l'utilisation contre rémunération d'actifs financés par une aide en faveur de l'adaptation technique et de la modernisation des véhicules et des équipements pour un transport multimodal durable doivent comporter une clause précisant que l'adaptation ou la modernisation de l'actif concerné a été financée au moyen d'une aide d'État et indiquant le montant de celle-ci.

8. L'investissement doit être mis en œuvre et finalisé au moins un an avant la date à laquelle l'investissement bénéficiant d'une aide devient obligatoire au niveau de l'Union.

CHAPITRE III

**CONTRÔLE**

*Article 18*

**Retrait du bénéfice de l'exemption par catégorie**

Lorsqu'un État membre octroie une aide présumée exemptée de l'obligation de notification en vertu du présent règlement sans remplir les conditions définies aux chapitres I et II, la Commission peut, après avoir donné à cet État membre la possibilité de faire connaître son point de vue, adopter une décision indiquant que toutes les futures mesures d'aide, ou certaines d'entre elles, adoptées par l'État membre concerné et qui, dans le cas contraire, rempliraient les conditions du présent règlement, doivent être notifiées à la Commission conformément à l'article 108, paragraphe 3, du traité. Les mesures à notifier peuvent être limitées à des mesures octroyant certains types d'aides ou bénéficiant à certains bénéficiaires, ou aux mesures d'aide adoptées par certaines autorités de l'État membre concerné.

*Article 19*

**Communication des informations et rapports**

Les États membres communiquent à la Commission:

a) par l'intermédiaire du système de notification électronique de la Commission, les informations succinctes concernant chaque mesure d'aide exemptée en vertu du présent règlement en utilisant le formulaire type établi à l'annexe II, ainsi qu'un lien fournissant l'accès au texte intégral de la mesure d'aide, y compris ses modifications, dans les 20 jours ouvrables qui suivent son entrée en vigueur;

b) sous forme électronique, un rapport annuel, comme indiqué dans le règlement (CE) n° 794/2004 de la Commission ([33]), sur l'application du présent règlement, contenant les informations précisées dans ledit règlement, pour chaque année complète ou chaque partie de l'année durant laquelle le présent règlement s'applique.

*Article 20*

**Évaluation**

1. Le présent règlement ne s'applique aux régimes d'aides qui font l'objet d'une évaluation ex post conformément au paragraphe 2 que pour une période maximale de six mois à compter de leur entrée en vigueur ou pour une période plus longue décidée par la Commission après avoir apprécié le plan d'évaluation établi pour un régime donné, tel que visé au paragraphe 8.

([33]) Règlement (CE) n° 794/2004 de la Commission du 21 avril 2004 concernant la mise en œuvre du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (JO L 140 du 30.4.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

2. Les régimes d'aides sont soumis à une évaluation ex post si le montant d'aide ou les dépenses comptabilisées dépassent 150 000 000 EUR pour une année donnée ou 750 000 000 EUR sur leur durée totale, La durée totale est la durée combinée du régime d'aides et de tout régime antérieur à celui-ci poursuivant un objectif similaire et couvrant une zone géographique similaire, à compter du 30 mars 2026. Les évaluations ex post ne sont exigées que pour les régimes d'aides dont la durée totale est supérieure à trois ans, à compter du 30 mars 2026.

3. L'obligation de procéder à une évaluation ex post peut être levée pour les régimes d'aides faisant immédiatement suite à un régime poursuivant un objectif similaire et couvrant une zone géographique similaire et qui a fait l'objet d'une évaluation, pour lequel un rapport d'évaluation final conforme au plan d'évaluation approuvé par la Commission a été rendu et qui ne contient pas de constatations négatives. Lorsque le rapport d'évaluation final d'un régime n'est pas conforme au plan d'évaluation approuvé, ce régime est suspendu avec effet immédiat. Tout régime d'aides faisant suite à un tel régime d'aides suspendu ne bénéficie pas d'une exemption par catégorie.

4. Le plan d'évaluation doit comprendre au minimum les aspects suivants: i) les objectifs du régime d'aides à évaluer; ii) les questions d'évaluation; iii) les indicateurs de résultat; iv) la méthodologie envisagée pour réaliser l'évaluation; v) les exigences en matière de collecte de données; vi) le calendrier proposé de l'évaluation (y compris la date de présentation des rapports d'évaluation intermédiaire et final); vii) la description de l'organisme indépendant réalisant l'évaluation ou les critères qui seront utilisés pour sa sélection; et viii) les modalités prévues pour garantir la publicité de l'évaluation.

5. L'évaluation ex post sert à contrôler si les hypothèses et conditions sur la base desquelles le régime a été jugé compatible avec le marché intérieur se vérifient, en particulier la nécessité et l'efficacité de la mesure d'aide à la lumière de ses objectifs généraux et spécifiques. L'évaluation ex post porte également sur l'incidence du régime sur la concurrence et les échanges.

6. L'évaluation ex post est effectuée sur la base d'un plan d'évaluation approuvé par la Commission.

7. Les États membres notifient à la Commission un projet de plan d'évaluation des régimes d'aides soumis à l'obligation d'évaluation en vertu du paragraphe 2:

a) dans les 20 jours ouvrables suivant l'entrée en vigueur du régime, si le montant des aides au titre du régime est supérieur à 150 000 000 EUR pour une année donnée ou à plus de 750 000 000 EUR sur la durée totale du régime;

b) dans les 30 jours ouvrables suivant une modification majeure portant le budget alloué au régime d'aides à plus de 150 000 000 EUR pour une année donnée ou à plus de 750 000 000 EUR sur la durée totale du régime;

c) dans les 30 jours ouvrables suivant l'inscription dans les comptes officiels de dépenses au titre du régime qui excèdent 150 000 000 EUR pour une année donnée.

8. Le projet de plan d'évaluation est établi conformément à la méthodologie commune d'évaluation des aides d'État adoptée par la Commission. La Commission peut décider de prolonger la période initiale maximale de six mois dans la décision approuvant le plan d'évaluation. Les États membres publient le plan d'évaluation approuvé par la Commission.

9. L'évaluation ex post est réalisée par un expert indépendant de l'autorité chargée de l'octroi de l'aide, sur la base du plan d'évaluation. Chaque évaluation inclut au moins un rapport d'évaluation intermédiaire et un rapport d'évaluation final. Les États membres publient les deux rapports.

10. Le rapport d'évaluation final est soumis à la Commission au plus tard neuf mois avant l'expiration du régime. Cette période peut être réduite pour les régimes soumis à l'obligation d'évaluation au cours de leurs deux dernières années de mise en œuvre. La portée et les modalités précises de chaque évaluation sont définies dans la décision de la Commission approuvant le plan d'évaluation. La notification de toute mesure d'aide ultérieure poursuivant un objectif similaire indique comment il a été tenu compte des résultats de l'évaluation.

*Article 21*

**Contrôle**

1. Afin de permettre à la Commission de contrôler les aides exemptées de l'obligation de notification par le présent règlement, les États membres conservent des dossiers détaillés contenant les informations et les pièces justificatives nécessaires pour établir si toutes les conditions énoncées dans le présent règlement sont remplies. Ces dossiers sont conservés pendant dix ans à compter de la date d'octroi de l'aide ad hoc ou de la dernière aide individuelle octroyée au titre du régime considéré.

2. Dans le cas des régimes prévoyant l'octroi automatique d'une aide fiscale, comme ceux basés sur les déclarations fiscales des bénéficiaires, sans qu'aucune vérification ex ante ne permette de vérifier que chaque bénéficiaire satisfait à toutes les conditions de compatibilité, les États membres vérifient régulièrement, au moins a posteriori et sur la base d'échantillons, si l'ensemble des conditions de compatibilité sont remplies, et tirent les conclusions qui s'imposent. Les États membres conservent des registres détaillés de ces vérifications pendant au moins dix ans à compter de la date de ces dernières.

3. La Commission peut demander à chaque État membre toutes les informations et pièces justificatives qu'elle juge nécessaires pour contrôler l'application du présent règlement, y compris les informations visées aux paragraphes 1 et 2. L'État membre concerné communique les informations et pièces justificatives demandées à la Commission dans un délai de 20 jours ouvrables à compter de la réception de la demande ou dans un délai plus long si ce dernier est prévu dans la demande.

CHAPITRE IV

**DISPOSITIONS FINALES**

*Article 22*

**Dispositions transitoires**

1. Le présent règlement s'applique aux aides individuelles octroyées avant son entrée en vigueur, pour autant qu'elles remplissent toutes les conditions qu'il prévoit, à l'exception de l'article 9.

2. Toute aide qui ne remplit pas les conditions d'exemption de l'obligation de notification énoncées dans le présent règlement est appréciée par la Commission sur la base des encadrements, lignes directrices et communications pertinents adoptés par la Commission.

3. À l'expiration de la période d'application du présent règlement, tout régime d'aides exempté de l'obligation de notification au titre du présent règlement reste exempté pendant une période de six mois.

Les règles énoncées dans le présent règlement peuvent continuer à s'appliquer après la période d'application de ce dernier aux aides octroyées au titre des fonds mis en œuvre dans le cadre d'une gestion partagée pour la période de programmation 2028-2034.

*Article 23*

**Entrée en vigueur et application**

Le présent règlement entre en vigueur le 30 mars 2026.

Il est applicable jusqu'au 31 décembre 2034.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 16 mars 2026.

*Par la Commission*
*La présidente*
Ursula VON DER LEYEN

*ANNEXE I*

**DÉFINITION DES PME**

*Article premier*

**Entreprise**

Est considérée comme entreprise toute entité, indépendamment de sa forme juridique, exerçant une activité économique. Sont notamment considérées comme telles les entités exerçant une activité artisanale ou d'autres activités à titre individuel ou familial, les sociétés de personnes ou les associations qui exercent régulièrement une activité économique.

*Article 2*

**Effectif et seuils financiers définissant les catégories d'entreprises**

1. La catégorie des micro, petites et moyennes entreprises («PME») est constituée des entreprises qui occupent moins de 250 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 50 000 000 EUR ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 43 000 000 EUR.

2. Dans la catégorie des PME, une petite entreprise est définie comme une entreprise qui occupe moins de 50 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel et/ou le total du bilan annuel n'excède pas 10 000 000 EUR.

3. Dans la catégorie des PME, une micro-entreprise est définie comme une entreprise qui occupe moins de 10 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel et/ou le total du bilan annuel n'excède pas 2 000 000 EUR.

*Article 3*

**Types d'entreprises pris en considération pour le calcul de l'effectif et des montants financiers**

1. Est une «entreprise autonome» toute entreprise qui n'est pas qualifiée comme entreprise partenaire au sens du paragraphe 2 ou comme entreprise liée au sens du paragraphe 3.

2. Sont des «entreprises partenaires» toutes les entreprises qui ne sont pas qualifiées comme entreprises liées au sens du paragraphe 3 et entre lesquelles existe la relation suivante: une entreprise (entreprise en amont) détient, seule ou conjointement avec une ou plusieurs entreprises liées au sens du paragraphe 3, 25 % ou plus du capital ou des droits de vote d'une autre entreprise (entreprise en aval).

Une entreprise peut toutefois être qualifiée d'autonome, donc comme n'ayant pas d'entreprises partenaires, même si le seuil de 25 % est atteint ou dépassé, lorsque l'on est en présence des catégories d'investisseurs suivants, et à la condition que ceux-ci ne soient pas, à titre individuel ou conjointement, liés au sens du paragraphe 3 avec l'entreprise concernée:

a) sociétés publiques de participation, sociétés de capital à risque, personnes physiques ou groupes de personnes physiques ayant une activité régulière d'investissement en capital à risque (business angels) qui investissent des fonds propres dans des entreprises non cotées en bourse, pourvu que le total de l'investissement desdits business angels dans une même entreprise n'excède pas 1 250 000 EUR;

b) universités ou centres de recherche à but non lucratif;

c) investisseurs institutionnels, y compris les fonds de développement régional;

d) autorités locales autonomes ayant un budget annuel inférieur à 10 000 000 EUR et moins de 5 000 habitants.

3. Sont des «entreprises liées» les entreprises qui entretiennent entre elles l'une ou l'autre des relations suivantes:

a) une entreprise a la majorité des droits de vote des actionnaires ou associés d'une autre entreprise;

b) une entreprise a le droit de nommer ou de révoquer la majorité des membres de l'organe d'administration, de direction ou de surveillance d'une autre entreprise;

c) une entreprise a le droit d'exercer une influence dominante sur une autre entreprise en vertu d'un contrat conclu avec celle-ci ou en vertu d'une clause des statuts de celle-ci;

d) une entreprise actionnaire ou associée d'une autre entreprise contrôle seule, en vertu d'un accord conclu avec d'autres actionnaires ou associés de cette autre entreprise, la majorité des droits de vote des actionnaires ou associés de celle-ci.

Il y a présomption qu'il n'y a pas d'influence dominante, dès lors que les investisseurs visés au paragraphe 2, deuxième alinéa, ne s'immiscent pas directement ou indirectement dans la gestion de l'entreprise considérée, sans préjudice des droits qu'ils détiennent en leur qualité d'actionnaires.

Les entreprises qui entretiennent l'une ou l'autre des relations visées au premier alinéa à travers une ou plusieurs autres entreprises, ou avec des investisseurs visés au paragraphe 2, sont également considérées comme liées.

Les entreprises qui entretiennent l'une ou l'autre de ces relations à travers une personne physique ou un groupe de personnes physiques agissant de concert, sont également considérées comme entreprises liées pour autant que ces entreprises exercent leurs activités ou une partie de leurs activités dans le même marché en cause ou dans des marchés contigus.

Est considéré comme «marché contigu» le marché d'un produit ou service se situant directement en amont ou en aval du marché en cause.

4. Hormis les cas visés au paragraphe 2, deuxième alinéa, une entreprise ne peut pas être considérée comme une PME si 25 % ou plus de son capital ou de ses droits de vote sont contrôlés, directement ou indirectement, par un ou plusieurs organismes publics ou collectivités publiques, à titre individuel ou conjointement.

5. Les entreprises peuvent établir une déclaration relative à leur qualification d'entreprise autonome, partenaire ou liée, ainsi qu'aux données relatives aux seuils énoncés à l'article 2. Cette déclaration peut être établie même si la dispersion du capital ne permet pas de savoir précisément qui le détient, auquel cas l'entreprise peut déclarer de bonne foi qu'elle peut légitimement présumer ne pas être détenue à 25 % ou plus par une entreprise ou conjointement par des entreprises liées entre elles ou à travers des personnes physiques ou un groupe de personnes physiques. De telles déclarations sont effectuées sans préjudice des contrôles ou des vérifications prévus par les réglementations nationales ou de l'Union.

*Article 4*

**Données à retenir pour le calcul de l'effectif et des montants financiers et période de référence**

1. Les données retenues pour le calcul de l'effectif et des montants financiers sont celles afférentes au dernier exercice comptable clos et sont calculées sur une base annuelle. Elles sont prises en compte à partir de la date de clôture des comptes. Le montant du chiffre d'affaires retenu est calculé hors taxe sur la valeur ajoutée (TVA) et hors autres droits ou taxes indirects.

2. Lorsqu'une entreprise, à la date de clôture des comptes, constate un dépassement dans un sens ou dans un autre et sur une base annuelle, des seuils de l'effectif ou des seuils financiers énoncés à l'article 2, cette circonstance ne lui fait acquérir ou perdre la qualité de moyenne, petite ou microentreprise que si ce dépassement se produit pour deux exercices consécutifs.

3. Dans le cas d'une entreprise nouvellement créée et dont les comptes n'ont pas encore été clos, les données à considérer font l'objet d'une estimation de bonne foi en cours d'exercice.

*Article 5*

**L'effectif**

L'effectif correspond au nombre d'unités de travail par année (UTA), c'est-à-dire au nombre de personnes ayant travaillé dans l'entreprise considérée ou pour le compte de cette entreprise à temps plein pendant toute l'année considérée. Le travail des personnes n'ayant pas travaillé toute l'année, ou ayant travaillé à temps partiel, quelle que soit sa durée, ou le travail saisonnier, est compté comme fractions d'UTA. L'effectif est composé:

a) des salariés;

b) des personnes travaillant pour cette entreprise, ayant un lien de subordination avec elle et assimilées à des salariés au regard du droit national;

c) des propriétaires exploitants;

d) des associés exerçant une activité régulière dans l'entreprise et bénéficiant d'avantages financiers de la part de l'entreprise.

Les apprentis ou étudiants en formation professionnelle bénéficiant d'un contrat d'apprentissage ou de formation professionnelle ne sont pas comptabilisés dans l'effectif. La durée des congés de maternité ou congés parentaux n'est pas comptabilisée.

*Article 6*

**Détermination des données de l'entreprise**

1. Dans le cas d'une entreprise autonome, la détermination des données, y compris de l'effectif, s'effectue uniquement sur la base des comptes de cette entreprise.

2. Les données, y compris l'effectif, d'une entreprise ayant des entreprises partenaires ou liées, sont déterminées sur la base des comptes et autres données de l'entreprise, ou — s'ils existent — des comptes consolidés de l'entreprise, ou des comptes consolidés dans lesquels l'entreprise est reprise par consolidation.

Aux données visées au premier alinéa sont agrégées les données des éventuelles entreprises partenaires de l'entreprise considérée, situées immédiatement en amont ou en aval de celle-ci. L'agrégation est proportionnelle au pourcentage de participation au capital ou des droits de vote (le plus élevé de ces deux pourcentages étant retenu). En cas de participation croisée, le plus élevé des pourcentages s'applique.

Aux données visées aux premier et deuxième alinéas sont ajoutées 100 % des données des éventuelles entreprises qui sont directement ou indirectement liées à l'entreprise considérée et dont les données n'ont pas déjà été reprises dans les comptes par consolidation.

3. Aux fins de l'application du paragraphe 2, les données des entreprises partenaires de l'entreprise considérée résultent de leurs comptes et autres données, consolidés s'ils existent. À celles-ci sont ajoutées 100 % des données des entreprises liées à ces entreprises partenaires, sauf si leurs données ont déjà été reprises par consolidation.

Aux fins de l'application du paragraphe 2, les données des entreprises liées à l'entreprise considérée résultent de leurs comptes et autres données, consolidés s'ils existent. À celles-ci sont agrégées proportionnellement les données des éventuelles entreprises partenaires de ces entreprises liées, situées immédiatement en amont ou en aval de celles-ci, si elles n'ont pas déjà été reprises dans les comptes consolidés dans une proportion au moins équivalente au pourcentage défini au paragraphe 2, deuxième alinéa.

4. Lorsque les comptes consolidés ne font pas apparaître l'effectif d'une entreprise donnée, le calcul de celui-ci s'effectue en agrégeant de façon proportionnelle les données relatives aux entreprises avec lesquelles cette entreprise est partenaire, et par addition de celles relatives aux entreprises avec lesquelles elle est liée.

*ANNEXE II*

**INFORMATIONS CONCERNANT LES AIDES D'ÉTAT EXEMPTÉES AU TITRE DU PRÉSENT RÈGLEMENT**

PARTIE I — à fournir au moyen du système de notification électronique de la Commission conformément à l'article 19

| | | |
|---|---|---|
| Numéro de l'aide | *[à remplir par la Commission]* | |
| État membre | ..... | |
| Numéro de référence de l'État membre | ..... | |
| Région | Nom de la région ou des régions (NUTS) ([1])<br>.....<br>..... | Statut de région assistée ([2])<br>.....<br>..... |
| Autorité d'octroi | Nom | ..... |
| | Adresse postale<br>Adresse internet | .....<br>..... |
| Intitulé de la mesure d'aide | ..... | |
| Base juridique nationale (référence à la publication officielle nationale concernée) | ..... | |
| Lien internet vers le texte intégral de la mesure d'aide | ..... | |
| Type de mesure | ☐ Régime | |
| | ☐ Aide ad hoc | Nom du bénéficiaire et du groupe ([3]) auquel il appartient ..... |
| Modification d'un régime d'aides ou d'une aide ad hoc existant(e) | | Numéro de l'aide attribué par la Commission SA ..... |
| | ☐ Prolongation | |
| | ☐ Modification | |
| Durée ([4]) | ☐ Régime | du jj/mm/aaaa au jj/mm/aaaa |
| Date d'octroi | ☐ Aide ad hoc | jj/mm/aaaa |
| Secteur(s) économique(s) concerné(s) | ☐ Tous les secteurs économiques admissibles au bénéfice de l'aide | |
| | ☐ Aide limitée à certains secteurs: Veuillez préciser au niveau du groupe de la NACE ([5]) | ..... |
| Type de bénéficiaire | ☐ PME | |
| | ☐ Petite entreprise à moyenne capitalisation | |
| | ☐ Grandes entreprises | |
| Nombre estimé de bénéficiaires | ☐ jusqu'à 10<br>☐ de 11 à 50<br>☐ de 51 à 100<br>☐ de 101 à 500<br>☐ de 501 à 1 000<br>☐ plus de 1 000 | |

| | | | |
|---|---|---|---|
| Budget | Montant annuel total du budget prévu au titre du régime ([6]) | Monnaie nationale … (sans décimale) …… | |
| | Montant total de l'aide ad hoc accordée à l'entreprise ([7]) | …… Monnaie nationale ……(sans décimale) | |
| Instrument d'aide | ☐ Subvention/Bonification d'intérêts | | |
| | ☐ Prêt/Avances récupérables | | |
| | ☐ Garantie (le cas échéant, avec référence à la décision de la Commission) ([8]) Référence à la décision de la Commission SA …… | | |
| | ☐ Avantage fiscal ou exonération de taxation | | |
| | ☐ Investissements en fonds propres ou quasi-fonds propres | | |
| | ☐ …….. …… Autres *[à spécifier]* Veuillez indiquer laquelle des grandes catégories ci-dessous correspond le mieux en termes d'effets/fonction: ☐ Subvention ☐ Prêt ☐ Garantie ☐ Avantage fiscal ☐ Investissements en fonds propres ou quasi-fonds propres | | |
| ☐ Si cofinancement par un/des fonds de l'UE | Nom du/des fonds de l'UE: …… | Montant du financement (par fonds de l'Union) …… …… | Monnaie nationale … (sans décimale) …… …… |

([1]) NUTS — Nomenclature des unités territoriales statistiques. En règle générale, la région est classée au niveau 2.
([2]) Article 107, paragraphe 3, point a), du TFUE (statut «A»); article 107, paragraphe 3, point c), du TFUE (statut «C»); régions non assistées, à savoir non admissibles au bénéfice des aides à finalité régionale (statut «N»).
([3]) On entend par «entreprise» aux fins des règles de concurrence énoncées dans le traité et du présent règlement, toute entité exerçant une activité économique, indépendamment du statut juridique de cette entité et de son mode de financement. La Cour de justice a précisé que des entités contrôlées (en droit ou en fait) par la même entité devraient être considérées comme constituant une seule et même entreprise.
([4]) Période pendant laquelle l'autorité d'octroi peut s'engager à octroyer l'aide.
([5]) NACE Rév. 2.1 — nomenclature statistique des activités économiques dans la Communauté européenne. En règle générale, le secteur est précisé au niveau du groupe.
([6]) Dans le cas d'un régime d'aides: veuillez indiquer le montant annuel total du budget prévu au titre du régime ou une estimation des pertes fiscales par an pour tous les instruments d'aide contenus dans ce régime.
([7]) En cas d'octroi d'une aide ad hoc: veuillez indiquer le montant total de l'aide/des pertes fiscales.
([8]) Le cas échéant, référence à la décision de la Commission approuvant la méthode de calcul de l'équivalent-subvention brut, conformément à l'article 5, paragraphe 2, point d), du présent règlement.

PARTIE II — à fournir au moyen du système de notification électronique de la Commission conformément à l'article 19

*[Veuillez indiquer la disposition du présent règlement au titre de laquelle la mesure d'aide est mise en œuvre.]*

| Objectif principal | Intensité d'aide maximale en % des coûts admissibles | Montant maximal de l'aide en monnaie nationale (sans décimale) |
|---|---|---|
| Régime d'aides au fonctionnement visant à réduire les coûts externes du transport (article 10) | … (par régime et par an) | … |

| Objectif principal | | Intensité d'aide maximale en % des coûts admissibles | Montant maximal de l'aide en monnaie nationale (sans décimale) |
|---|---|---|---|
| Régime d'aides au fonctionnement visant à lancer de nouvelles liaisons commerciales pour le transport de marchandises par chemin de fer et par voie navigable intérieure (article 11) | Première année d'exploitation | … | … |
| | Deuxième année d'exploitation | … | |
| | Troisième année d'exploitation | … | |
| | Quatrième année d'exploitation | … | |
| | Cinquième année d'exploitation | … | |
| Régime d'aides à l'investissement concernant les installations de service ferroviaire, les installations de navigation intérieure et les installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal (article 12) | | … (par projet) | … |
| Aides à l'investissement ad hoc concernant les terminaux ferroviaires ou de navigation intérieure pour le fret (article 12) | | … (par projet) | … |
| Régime d'aides à l'investissement concernant les embranchements particuliers (article 13) | | … (par projet) | … |
| Régime d'aides à l'investissement en faveur de l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure (article 14) | | … (du prêt sous-jacent) | … |
| Régime d'aides à l'investissement en faveur de l'acquisition d'unités de chargement intermodales ou de grues à bord des bateaux (article 15) | Unités de chargement intermodales | … | … |
| | Grues à bord des bateaux | … | |
| Régime d'aides à l'investissement en faveur de l'interopérabilité (article 16) | Projets d'investissement visés au paragraphe 3, points a) et b) | … | … |
| | Projets d'investissement visés au paragraphe 3, points c) à j) | … | |
| Régime d'aides à l'investissement en faveur de l'adaptation et de la modernisation techniques dans les secteurs du transport terrestre durable (article 17) | | … | … |

*ANNEXE III*

**DISPOSITIONS RELATIVES À LA PUBLICATION DES INFORMATIONS PRÉCISÉES À L'ARTICLE 9, PARAGRAPHE 1, POINT C), ET À L'ARTICLE 9, PARAGRAPHE 2**

Pour les aides individuelles visées à l'article 9, paragraphe 1, point c), il convient de publier les informations suivantes:

a) nom du bénéficiaire;

b) identifiant du bénéficiaire;

c) type d'entreprise (PME/petite entreprise à moyenne capitalisation/grande entreprise) au moment de l'octroi de l'aide;

d) région du bénéficiaire, au niveau NUTS II ([1]);

e) secteur d'activité au niveau du groupe NACE ([2]);

f) élément d'aide, montant exprimé en monnaie nationale, sans décimale ([3]);

g) instrument d'aide ([4]) (subvention/bonification d'intérêts, prêt/avances récupérables/subvention remboursable, garantie, avantage fiscal ou exonération de taxation, investissements en fonds propres ou quasi-fonds propres, autre *[à préciser]*);

h) date d'octroi de l'aide;

i) objectif de l'aide;

j) autorité d'octroi;

k) numéro de la mesure d'aide ([5]).

Comme énoncé à l'article 9, paragraphe 2, lorsque les États membres organisent leurs sites internet exhaustifs consacrés aux aides d'État de manière à permettre un accès aisé aux informations, celles-ci sont publiées sous la forme de feuilles de calcul rendant possibles la recherche, l'extraction et la publication aisée des données sur l'internet, par exemple au format CSV ou XML. Le site internet est accessible, sans restriction, à toute partie intéressée. Aucune inscription préalable n'est nécessaire pour y accéder.

---

([1]) NUTS — Nomenclature des unités territoriales statistiques. En règle générale, la région est classée au niveau 2.

([2]) Règlement (CE) n° 1893/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 établissant la nomenclature statistique des activités économiques NACE Rév. 2 et modifiant le règlement (CEE) n° 3037/90 du Conseil ainsi que certains règlements (CE) relatifs à des domaines statistiques spécifiques (JO L 393 du 30.12.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1893/oj).

([3]) Pour les aides au fonctionnement, le montant d'aide annuel par bénéficiaire. Pour les aides à l'investissement, le montant de l'investissement. Pour les mesures relevant de l'article 14, l'équivalent-subvention brut.

([4]) Si l'aide est octroyée au moyen de plusieurs instruments d'aide différents, le montant d'aide est indiqué par instrument.

([5]) Tel qu'il a été attribué par la Commission selon la procédure électronique visée à l'article 19 du présent règlement.

*ANNEXE IV*

**DÉFINITION DES PETITES ENTREPRISES À MOYENNE CAPITALISATION**

**Définition des petites entreprises à moyenne capitalisation**

1. Entreprise

Est considérée comme entreprise toute entité, indépendamment de sa forme juridique, exerçant une activité économique. Cela comprend notamment les sociétés de personnes ou les associations qui exercent régulièrement une activité économique.

2. Effectif et seuils financiers

La catégorie des petites entreprises à moyenne capitalisation est constituée d'entreprises qui ne sont pas des petites et moyennes entreprises conformément à l'annexe I, qui occupent moins de 750 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 150 000 000 EUR ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 129 000 000 EUR.

3. Types d'entreprises pris en considération pour le calcul de l'effectif et des montants financiers

3.1. Est une «entreprise autonome» toute entreprise qui n'est pas qualifiée comme entreprise partenaire au sens du point 3.2 ou comme entreprise liée au sens du point 3.5.

3.2. Sont des «entreprises partenaires» toutes les entreprises qui ne sont pas qualifiées comme entreprises liées au sens du point 3.4 et qui s'inscrivent dans le schéma suivant: une entreprise (entreprise en amont) détient, seule ou conjointement avec une ou plusieurs entreprises liées au sens du point 3.5, 25 % ou plus du capital ou des droits de vote d'une autre entreprise (entreprise en aval).

3.3. Hormis les cas énoncés au point 3.4, une entreprise n'est pas considérée comme une petite entreprise à moyenne capitalisation si 25 % ou plus de son capital ou de ses droits de vote sont contrôlés, directement ou indirectement, par un ou plusieurs organismes publics ou collectivités publiques, à titre individuel ou conjointement.

3.4. Par dérogation au point 3.2, une entreprise peut toutefois être qualifiée d'autonome, donc comme n'ayant pas d'entreprises partenaires, même si 25 % ou plus du capital ou des droits de vote sont détenus par les catégories d'investisseurs suivants, et à la condition que ceux-ci ne soient pas, à titre individuel ou conjointement, liés au sens du point 3.5 avec l'entreprise concernée:

a) sociétés publiques de participation, fonds de capital à risque ou fonds de capital-investissement, personnes physiques ou groupes de personnes physiques ayant une activité régulière d'investissement en capital à risque (business angels) qui investissent des fonds propres dans des entreprises non cotées en bourse, pourvu que le total de l'investissement desdits business angels dans une même entreprise n'excède pas 5 000 000 EUR;

b) universités ou centres de recherche à but non lucratif;

c) investisseurs institutionnels, y compris les fonds de développement régional;

d) autorités locales autonomes ayant un budget annuel inférieur à 10 000 000 EUR et moins de 5 000 habitants.

3.5. Sont des «entreprises liées» les entreprises qui entretiennent entre elles l'une ou l'autre des relations suivantes:

a) une entreprise a la majorité des droits de vote des actionnaires ou associés d'une autre entreprise;

b) une entreprise a le droit de nommer ou de révoquer la majorité des membres de l'organe d'administration, de direction ou de surveillance d'une autre entreprise;

c) une entreprise a le droit d'exercer une influence dominante sur une autre entreprise en vertu d'un contrat conclu avec celle-ci ou en vertu d'une clause des statuts de celle-ci;

d) une entreprise actionnaire ou associée d'une autre entreprise contrôle seule, en vertu d'un accord conclu avec d'autres actionnaires ou associés de cette autre entreprise, la majorité des droits de vote des actionnaires ou associés de celle-ci.

Il y a présomption qu'il n'y a pas d'influence dominante, dès lors que les investisseurs visés au point 3.4 ne s'immiscent pas directement ou indirectement dans la gestion de l'entreprise considérée, sans préjudice des droits qu'ils détiennent en leur qualité d'actionnaires.

3.5.1. Les entreprises qui entretiennent l'une ou l'autre des relations énoncées au point 3.5 ci-dessus à travers une ou plusieurs autres entreprises, ou avec des investisseurs visés au point 3.4, sont également considérées comme liées.

3.5.2. Les entreprises qui entretiennent l'une ou l'autre des relations énoncées au point 3.5 ci-dessus à travers une personne physique ou un groupe de personnes physiques agissant de concert, sont également considérées comme entreprises liées pour autant que ces entreprises exercent leurs activités ou une partie de leurs activités dans le même marché en cause ou dans des marchés contigus. Aux fins du présent point, on entend par «marché contigu» le marché d'un produit ou service se situant directement en amont ou en aval du marché en cause.

3.5.3. Lorsqu'un fonds d'investissement alternatif tel que défini à l'article 4, paragraphe 1, point a), de la directive 2011/61/UE du Parlement européen et du Conseil ([1]) a investi dans une entreprise, les entités suivantes ne devraient pas être considérées comme des «entreprises liées» aux fins du point 3.5:

a) cette entreprise et ce fonds d'investissement alternatif;

b) cette entreprise et le gestionnaire de ce fonds d'investissement alternatif;

c) cette entreprise et une autre entreprise dans laquelle ce fonds d'investissement alternatif a investi.

Le premier alinéa s'applique pour autant que toutes les conditions suivantes soient remplies:

a) le fonds d'investissement alternatif et son gestionnaire, ainsi que les entreprises concernées, tiennent une comptabilité séparée;

b) le fonds d'investissement alternatif et son gestionnaire ont une stratégie d'investissement prédéfinie pour se retirer de l'entreprise ou des entreprises concernées, y compris en réalisant leur valeur par la vente de l'entreprise ou par d'autres moyens.

3.6. Les entreprises peuvent établir une déclaration relative à leur qualification d'entreprise autonome, partenaire ou liée, ainsi qu'aux données relatives aux seuils énoncés au point 2. Cette déclaration peut être établie même si la dispersion du capital ne permet pas de savoir précisément qui le détient, auquel cas l'entreprise peut déclarer de bonne foi qu'elle peut légitimement présumer ne pas être détenue à 25 % ou plus par une entreprise ou conjointement par des entreprises liées entre elles ou à travers des personnes physiques ou un groupe de personnes physiques. De telles déclarations sont effectuées sans préjudice des contrôles ou vérifications prévus par les réglementations nationales ou de l'Union.

4. Données à retenir pour le calcul de l'effectif et des montants financiers et période de référence

4.1. Les données retenues pour le calcul de l'effectif et des montants financiers sont celles afférentes au dernier exercice comptable clos et sont calculées sur une base annuelle. Elles sont prises en compte à partir de la date de clôture des comptes. Le montant du chiffre d'affaires retenu est calculé hors taxe sur la valeur ajoutée et hors autres droits ou taxes indirects.

4.2. Lorsqu'une entreprise, à la date de clôture des comptes, constate un dépassement dans un sens ou dans un autre et sur une base annuelle, des seuils de l'effectif ou des seuils financiers énoncés au point 2, cette circonstance ne lui fait acquérir ou perdre la qualité de petite entreprise à moyenne capitalisation que si ce dépassement se produit pour deux exercices consécutifs.

([1]) Directive 2011/61/UE du Parlement européen et du Conseil du 8 juin 2011 sur les gestionnaires de fonds d'investissement alternatifs et modifiant les directives 2003/41/CE et 2009/65/CE ainsi que les règlements (CE) n° 1060/2009 et (UE) n° 1095/2010 (JO L 174 du 1.7.2011, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/61/oj).

4.3. Dans le cas d'une entreprise nouvellement créée et dont les comptes n'ont pas encore été clos, les données à considérer font l'objet d'une estimation de bonne foi en cours d'exercice.

5. L'effectif

5.1. L'effectif correspond au nombre de personnes ayant travaillé dans l'entreprise considérée ou pour le compte de cette entreprise à temps plein pendant toute l'année considérée («unités de travail par année»). Le travail des personnes n'ayant pas travaillé toute l'année, ou ayant travaillé à temps partiel, quelle que soit sa durée, ou le travail saisonnier, est compté comme fractions d'unités de travail par année. L'effectif est composé:

a) des salariés;

b) des personnes travaillant pour cette entreprise, ayant un lien de subordination avec elle et assimilées à des salariés au regard du droit national;

c) des propriétaires exploitants;

d) des associés exerçant une activité régulière dans l'entreprise et bénéficiant d'avantages financiers de la part de l'entreprise.

5.2. Les apprentis ou étudiants en formation professionnelle bénéficiant d'un contrat d'apprentissage ou de formation professionnelle ne sont pas comptabilisés dans l'effectif. La durée des congés de maternité ou congés parentaux n'est pas comptabilisée.

6. Détermination des données de l'entreprise

6.1. Dans le cas d'une entreprise autonome, la détermination des données, y compris de l'effectif, s'effectue uniquement sur la base des comptes de cette entreprise.

6.2. Les données, y compris l'effectif, d'une entreprise ayant des entreprises partenaires ou liées, visées au point 3, sont déterminées sur la base des comptes et autres données de l'entreprise, ou — s'ils existent — des comptes consolidés de l'entreprise, ou des comptes consolidés dans lesquels l'entreprise est reprise par consolidation.

Aux données visées au premier alinéa sont agrégées les données des éventuelles entreprises partenaires de l'entreprise considérée, situées immédiatement en amont ou en aval de celle-ci. L'agrégation est proportionnelle au pourcentage de participation au capital ou des droits de vote, le plus élevé de ces deux pourcentages étant retenu. En cas de participation croisée, le plus élevé des pourcentages s'applique.

Aux données visées aux premier et deuxième alinéas sont ajoutées 100 % des données des éventuelles entreprises qui sont directement ou indirectement liées à l'entreprise considérée et dont les données n'ont pas déjà été reprises dans les comptes par consolidation.

6.3. Aux fins de l'application du point 6.2, les données des entreprises partenaires de l'entreprise considérée résultent de leurs comptes et autres données, consolidés s'ils existent. À celles-ci sont ajoutées 100 % des données des entreprises liées à ces entreprises partenaires, sauf si leurs données ont déjà été reprises par consolidation.

Aux fins de l'application du point 6.2, les données des entreprises liées à l'entreprise considérée résultent de leurs comptes et autres données, consolidés s'ils existent. À ces données sont agrégées proportionnellement les données des éventuelles entreprises partenaires de ces entreprises liées, situées immédiatement en amont ou en aval de celles-ci, si elles n'ont pas déjà été reprises dans les comptes consolidés dans une proportion au moins équivalente au pourcentage défini au point 6.2, deuxième alinéa.

6.4. Lorsque les comptes consolidés ne font pas apparaître l'effectif d'une entreprise donnée, le calcul de celui-ci s'effectue en agrégeant de façon proportionnelle les données relatives aux entreprises avec lesquelles cette entreprise est partenaire, et par addition de celles relatives aux entreprises avec lesquelles elle est liée.