



## Republicação

### AVISO DE ABERTURA DE CONCURSO

**Investimento TC-C10-i07 – Navegação Ecológica**

**N.º 01/C10-i07/2024**

**Apoio à transição energética e descarbonização do transporte marítimo de mercadorias e passageiros**

(Alteração do ponto 8.1; ponto 13.4; alínea iii) do Anexo II)



Agência para a Competitividade e Inovação, I.P.

Portaria n.º 30/2024 de 30 de janeiro

08 março 2024

## ÍNDICE

1	ENQUADRAMENTO .....	3
2	OBJETO.....	4
3	OBJETIVOS E ÂMBITO GEOGRÁFICO .....	4
4	DOTAÇÃO AFETA AO AVISO.....	5
5	TIPOLOGIAS DE OPERAÇÃO .....	5
6	PRAZO MÁXIMO PARA CONCLUSÃO DAS OPERAÇÕES .....	7
7	FINANCIAMENTO: NATUREZA, DOTAÇÃO E TAXA MÁXIMA .....	7
8	PERÍODO DE RECEÇÃO DE CANDIDATURAS NO ÂMBITO DO PROCEDIMENTO COMPETITIVO.....	7
9	ELEGIBILIDADE DOS BENEFICIÁRIOS E DAS OPERAÇÕES A COFINANCIAR .....	8
10	REGIME DE AUXÍLIOS DE ESTADO .....	11
11	ELEGIBILIDADE DE DESPESAS.....	11
12	MODO DE APRESENTAÇÃO DA CANDIDATURA.....	13
13	DOCUMENTOS A APRESENTAR COM A CANDIDATURA .....	13
14	PROCESSO DE ADMISSÃO, ANÁLISE E DECISÃO DAS CANDIDATURAS.....	14
15	AVALIAÇÃO DO MÉRITO DA OPERAÇÃO .....	16
16	COMUNICAÇÃO DA DECISÃO AOS BENEFICIÁRIOS .....	17
17	ACEITAÇÃO DA DECISÃO .....	17
18	METODOLOGIA DE PAGAMENTOS.....	17
19	OBSERVÂNCIA DAS DISPOSIÇÕES LEGAIS E DAS ORIENTAÇÕES TÉCNICAS APLICÁVEIS .....	18
20	PONTOS DE CONTACTO PARA INFORMAÇÕES E ESCLARECIMENTOS .....	19
	ANEXO I - ENQUADRAMENTO EUROPEU DE AUXÍLIOS DE ESTADO - CATEGORIAS DE AUXÍLIO POTENCIALMENTE APLICÁVEIS.....	20
	ANEXO II - LISTA DE ATIVIDADES EXCLUÍDAS DE ACORDO COM O PRINCÍPIO DO “DO NO SIGNIFICANT HARM” (DNSH) .....	21
	ANEXO III - PARÂMETROS E PONDERAÇÕES A CONSIDERAR NA AVALIAÇÃO DOS CRITÉRIOS DE SELEÇÃO .....	22
	ANEXO IV - INDICADORES DE AVALIAÇÃO DAS CANDIDATURAS (COMPARAÇÃO ANTES E DEPOIS DA INTERVENÇÃO) .....	24
	ANEXO V - GUIÕES.....	26
	ANEXO VI – MINUTAS DE DECLARAÇÕES .....	27

## 1 Enquadramento

- 1.1 Portugal assumiu o compromisso de atingir a neutralidade carbónica até 2050, enquanto contributo para o Acordo de Paris. Cumprir este objetivo exige uma redução de emissões superior a 85%, em relação às emissões de 2005, e uma capacidade de sequestro de carbono de 13 milhões de toneladas, conforme identificado no Roteiro para a Neutralidade Carbónica (RNC 2050). As metas definidas para o setor dos transportes, sendo este um dos emissores principais, são ainda mais ambiciosas, impondo, até 2050, uma redução das emissões de 98% em relação a 2005, e a incorporação entre 94% e 96% de energias renováveis nos seus consumos.
- 1.2 O Programa de Recuperação e Resiliência (PRR) define um conjunto de investimentos e reformas que devem contribuir para as seguintes dimensões: Resiliência, Transição Climática e Transição Digital.
- 1.3 A Componente C10 – Mar, integrada na dimensão da Transição Climática, inclui um conjunto de medidas que visam desenvolver uma resposta estrutural, duradoura e impactante preparando o caminho para a construção de uma economia do mar mais competitiva, mais coesa e mais inclusiva, mas também mais descarbonizada e sustentável, com maior capacidade de aproveitamento das oportunidades decorrentes das transições climática e digital.
- 1.4 O investimento TC-C10-i07 – Navegação ecológica, incluído na Componente C10 – Mar, refere-se ao lançamento de um programa de apoio que garanta as condições para a aceleração da transição energética do transporte marítimo de mercadorias e passageiros, no médio e longo prazo, em prol da proteção do ambiente.
- 1.5 O nosso País tem ativa uma frota de navios de comércio, designadamente de transporte marítimo de mercadorias e passageiros, muitos com idade superior a 15 anos, que, só com significativas alterações técnicas nos navios em serviço é possível modernizar em benefício da redução da poluição marinha e atmosférica. A frota de navios do comércio, incluindo os afetos às vias de navegação interior e ao abastecimento das regiões ultraperiféricas dos Açores e da Madeira, é constituída por 32 navios de arqueação bruta superior a 5.000 GT, sendo estes os que mais contribuem para as emissões de gases com efeito de estufa e com maior prioridade de intervenção, sendo complementada por um conjunto de 125 navios auxiliares e de transportes complementares, de arqueação bruta superior a 400 GT.
- 1.6 O investimento TC-C10-i07 – Navegação ecológica encontra-se em linha com o previsto no Pacto Ecológico Europeu, na Estratégia de redução dos Gases com Efeito de Estufa da Organização Marítima Internacional e na Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030 (ENM 2021-2030), e identifica a necessidade da adoção de medidas de *Green Shipping* no sentido da evolução para uma maior eficiência energética e com emissões reduzidas, através do recurso a tecnologias marítimas para a modernização e conversão de navios, permitindo a redução de emissões e descarbonização das tecnologias de propulsão, o desenvolvimento de embarcações autónomas ou «inteligentes», bem como a aposta em tecnologias de informação marítima e investimentos ambientalmente sustentáveis. Neste contexto, releva o contributo do investimento TC-C10-i07 – Navegação ecológica para os objetivos digitais do PRR, face ao enquadramento deste investimento no domínio de intervenção “084bis - Digitalização dos

transportes cujo objetivo seja, em parte, a redução das emissões de gases com efeito de estufa: outros meios de transporte”.

- 1.7 Esta estratégia reforça a necessidade de redução de emissões de dióxido de carbono e de outras emissões nocivas, justificando também a importância de todos os setores de atividade da economia do mar investirem na eficiência energética, na incorporação de tecnologias inovadoras e de novos materiais e processos com menor pegada carbónica.
- 1.8 A operacionalização da medida é efetuada pelo IAPMEI - Agência para a Competitividade e Inovação, I.P. enquanto beneficiário intermediário do PRR, que tem por finalidade apoiar atividades ou projetos que, entre outros, ajudem na mitigação das alterações climáticas, através de ações que contribuam para a descarbonização da economia e, desta forma, para o cumprimento de metas, designadamente no domínio da descarbonização, das energias renováveis e da eficiência energética.
- 1.9 A concretização do programa “Apoio à transição energética e descarbonização do transporte marítimo de mercadorias e passageiros” conta ainda com o apoio técnico e especializado da Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), entidade responsável pelo desenvolvimento da segurança e dos serviços marítimos, incluindo o setor marítimo-portuário.
- 1.10 O presente Aviso enquadra-se no Regulamento (UE) 2021/241 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de fevereiro de 2021, no Plano de Recuperação e Resiliência de Portugal na sua Componente C10 – Mar e no Regulamento (UE) n.º 651/2014, de 16 de junho de 2014, na sua atual redação, que declara certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno (RGIC).

## **2 Objeto**

- 2.1 O presente Aviso, no âmbito de um procedimento de concurso competitivo, com base em critérios claros, transparentes, objetivos e não discriminatórios, estabelece as regras de atribuição de incentivos no âmbito do “Apoio à transição energética e descarbonização do transporte marítimo de mercadorias e passageiros” referente ao investimento TC-C10-i07 – Navegação ecológica, incluído na Componente C10 – Mar do PRR.

## **3 Objetivos e âmbito geográfico**

- 3.1 Impulsionar as condições para acelerar a transição energética do transporte marítimo de mercadorias e passageiros no médio e longo prazo, através da adoção de medidas de eficiência energética e de digitalização a bordo, de utilização de combustíveis alternativos, de baixo e zero carbono, nomeadamente biocombustíveis certificados nos termos do “Interim Guidance on the Use of Biofuels Under Regulations 26, 27 and 28 of MARPOL Annex VI (DCS AND CII)” ou hidrogénio, bem como de redução de emissões poluentes nos navios.

- 3.2 Acelerar a descarbonização da frota de navios, promovendo o apoio a intervenções de adaptação a dez navios de transporte de mercadorias e de passageiros com mais de 400 toneladas de arqueação bruta (GT), dos quais pelo menos 70 % dos navios com mais de 5.000 toneladas de arqueação bruta (GT), que lhes permitam ser qualificados como “navios não poluentes” ou como “navios com nível nulo de emissões” na aceção do artigo 36.º-B, do RGIC.
- 3.3 São elegíveis as operações que envolvam a adaptação de navios com registo no Continente (PT10), da Região Autónoma dos Açores (PT20) ou da Região Autónoma da Madeira (PT30) e ativos, adquiridos em data anterior à publicação deste aviso, nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional.

#### 4 Dotação afeta ao aviso

- 4.1 A dotação afeta ao presente Aviso “Apoio à transição energética e descarbonização do transporte marítimo de mercadorias e passageiros” é de € 50.000.000 (cinquenta milhões de euros).

#### 5 Tipologias de operação

- 5.1 As operações enquadram-se nas seguintes tipologias:
- a) Investimentos a favor da adaptação de navios de transporte de mercadorias e de passageiros, por vias navegáveis interiores e marítimas, com porte superior a 400 GT, e que visem as seguintes medidas:
- i) medidas de substituição dos combustíveis fósseis;
  - ii) medidas de poupança de energia;
  - iii) medidas complementares de redução das emissões;

tornando-se estes “navios não poluentes” ou “navios com nível nulo de emissões”, conforme definições constantes da Tabela subsequente.

**Tabela – Definição de “navios não poluentes” e de “navios com nível nulo de emissões”.**

Navios não poluentes	
Embarcações de navegação interior	– uma embarcação de navegação interior de transporte de passageiros com um motor híbrido ou <i>bicarburente</i> que obtenha no seu funcionamento normal, pelo menos, 50% da sua energia a partir de combustíveis com nível nulo de emissões diretas de CO <sub>2</sub> (medidas no tubo de escape) ou de alimentação de corrente; ou

	<p>– uma embarcação de navegação interior de transporte de mercadorias com emissões diretas de CO<sub>2</sub> (medidas no tubo de escape) por tonelada quilómetro (gCO<sub>2</sub>/tkm), calculadas (ou estimadas no caso das embarcações novas) por meio do índice nominal de eficiência energética (EEOI) da Organização Marítima Internacional, 50 % inferiores ao valor de referência médio das emissões de CO<sub>2</sub> determinado para os veículos pesados (subgrupo de veículos 5-LH) nos termos do artigo 11.º do Regulamento (UE) 2019/1242.</p>
<b>Navios de mar</b>	<p>– uma embarcação marítima e costeira destinada ao transporte de passageiros, mercadorias, a operações portuárias ou a atividades auxiliares i) que tenha um motor híbrido ou <i>bicarburente</i> que produza, pelo menos, 25 % da sua energia a partir de combustíveis com nível nulo de emissões diretas de CO<sub>2</sub> (medidas no tubo de escape) ou de alimentação de corrente para o seu funcionamento normal no mar e nos portos, ou ii) cujo valor do índice nominal de eficiência energética (EEDI/EEXI) da Organização Marítima Internacional atingido seja inferior em 10 % aos requisitos do EEDI aplicáveis em 1 de abril de 2022 e possa funcionar com combustíveis com nível nulo de emissões diretas de CO<sub>2</sub> (medidas no tubo de escape) ou com combustíveis provenientes de fontes renováveis; ou</p>
	<p>– um navio de mar e costeiro utilizado exclusivamente na prestação de serviços costeiros e serviços marítimos de curta distância que visam permitir a transferência modal para o mar das mercadorias atualmente transportadas por terra e com emissões diretas de CO<sub>2</sub> (medidas no tubo de escape), calculadas utilizando o EEDI/EEXI, 50 % inferiores ao valor médio de referência das emissões de CO<sub>2</sub> determinado para os veículos pesados (subgrupo de veículos 5-LH) como publicado em conformidade com o artigo 11.º do Regulamento (UE) n.º 2019/1242.</p>
<b>Navios com nível nulo de emissões</b>	
<b>Embarcações de navegação interior</b>	<p>– uma embarcação de navegação interior de transporte de passageiros ou mercadorias com nível nulo de emissões diretas de CO<sub>2</sub> (medidas no tubo de escape/exaustão).</p>
<b>Navios de mar</b>	<p>– um navio de mar e costeiro destinado ao transporte de passageiros ou mercadorias ou a operações portuárias ou atividades auxiliares com nível nulo de emissões diretas de CO<sub>2</sub> (medidas no tubo de escape).</p>

- b) Investimentos a favor de infraestruturas portuárias marítimas de carregamento e reabastecimento de navios que forneçam eletricidade, hidrogénio, amoníaco e metanol a navios não poluentes ou a navios com nível nulo de emissões.
- c) Investimentos a favor de infraestruturas de portos interiores de carregamento e reabastecimento de navios que forneçam eletricidade, hidrogénio, amoníaco e metanol a navios não poluentes ou a navios com nível nulo de emissões.

- 5.2 O financiamento das ações identificadas no ponto 5.1, alíneas b) e c), *supra*, está condicionado à adaptação dos navios para “navios não poluentes” ou para “navios com nível nulo de emissões” e não pode ultrapassar 25% do custo total elegível da candidatura, sendo acessórias à adaptação do navio nas situações em que o investimento no navio só é eficaz com a existência destas infraestruturas.
- 5.3 Tratando-se de investimentos a bordo dos navios para receção de eletricidade, hidrogénio, amoníaco, ou metanol, o beneficiário, aquando da submissão da candidatura, deverá garantir, mediante apresentação de declaração, a existência de pontos de carregamento e abastecimento, através de investimentos a realizar ou já existentes ou planeados pelo beneficiário, operador de terminal ou autoridade portuária.
- 5.4 O incumprimento destas regras e a apresentação de candidatura que não respeite as tipologias de operação previstas no presente Aviso determina a não conformidade da candidatura com o Aviso e consequentemente a não aprovação da candidatura.

## **6 Prazo máximo para conclusão das operações**

- 6.1 Considera-se conclusão das operações o fim da intervenção no navio e a respetiva certificação estatutária.
- 6.2 O prazo máximo de conclusão das operações é até ao dia 30 de junho de 2026, inclusive.

## **7 Financiamento: Natureza, Dotação e Taxa Máxima**

- 7.1 A forma do apoio a conceder às candidaturas a aprovar no âmbito do presente Aviso reveste a natureza de subvenção não reembolsável.
- 7.2 O financiamento por operação tem uma dotação máxima de € 7.000.000,00 (sete milhões de euros) e por beneficiário de € 12.000.000,00 (doze milhões de euros).
- 7.3 As taxas máximas de financiamento incidem sobre o total dos custos considerados elegíveis no ponto 11 do presente Aviso, sem prejuízo da possibilidade da respetiva redução, proporcionalmente, caso se revele necessário para cumprimento da dotação máxima prevista em 4.1 e da meta de desembolso, que obriga o apoio à adaptação de dez navios de transporte de mercadorias e de passageiros com mais de 400 toneladas de arqueação bruta (GT), dos quais pelo menos 70 % dos navios com mais de 5.000 toneladas de arqueação bruta (GT).

## **8 Período de receção de candidaturas no âmbito do procedimento competitivo**

- 8.1 O período para a receção de candidaturas decorrerá entre o dia 31 de janeiro de 2024 e as 17h59 do dia 12 de abril de 2024.
- 8.2 Apenas são válidas as candidaturas que se encontrem no estado “Submetido” até ao horário limite de submissão de candidaturas. As demais candidaturas que estejam em processo de

submissão na hora limite não são válidas nem podem ser aceites no âmbito do Aviso, quaisquer que sejam as razões para tal situação.

## **9 Elegibilidade dos beneficiários e das operações a cofinanciar**

9.1 Sem prejuízo do disposto no ponto 5 do presente Aviso, o beneficiário deverá assegurar o cumprimento dos seguintes critérios:

- a) Ser proprietário ou armador de navios, dispondo de estabelecimento em Portugal;
- b) Ser detentor do CAE 501, 502, 503 ou 504;
- c) Estar legalmente constituído;
- d) Ter a situação tributária e contributiva regularizada perante, respetivamente, a administração fiscal e a segurança social, a verificar até ao momento da assinatura do termo de aceitação;
- e) Poder legalmente desenvolver as atividades no território abrangido pela tipologia das operações e investimentos a que se candidata;
- f) Possuir, ou poder assegurar até à aprovação da candidatura, os meios técnicos, físicos e financeiros e os recursos humanos necessários ao desenvolvimento da operação;
- g) Demonstrar ter capacidade de financiamento da operação;
- h) Ter a situação regularizada em matéria de reposições, no âmbito de financiamentos dos FEEI;
- i) Dispor de contabilidade organizada nos termos da legislação aplicável;
- j) Declarar e comprovar que não configura uma «Empresa em dificuldade», tal como definida no artigo 2.º, alínea 18), do RGIC;
- k) Declarar que não se trata de uma empresa sujeita a uma injunção de recuperação, ainda pendente, na sequência de uma decisão anterior da Comissão Europeia que declara um auxílio ilegal e incompatível com o mercado interno, conforme previsto;
- l) Cumprir as regras aplicáveis aos auxílios de Estado;
- m) Não deter nem ter detido capital numa percentagem superior a 50 %, por si ou pelo seu cônjuge, não separado de pessoas e bens, ou pelos seus ascendentes e descendentes até ao 1.º grau, bem como por aquele que consigo viva em condições análogas às dos cônjuges, em empresa que não tenha cumprido notificação para devolução de apoios no âmbito de uma operação apoiada por fundos europeus;
- n) Não ter apresentado os mesmos investimentos em candidatura, no âmbito da qual ainda esteja a decorrer o processo de decisão ou em que a decisão sobre o pedido de financiamento tenha sido favorável, exceto nas situações em que tenha sido apresentada desistência;

- o) Declarar e comprovar que não tem salários em atraso.
  - p) Apresentar comprovativo emitido pela DGRM em como o navio objeto da candidatura opera regularmente em portos marítimos ou em portos interiores do território nacional;
  - q) No caso de investimento em infraestrutura portuária, ainda que de forma acessória à adaptação do navio da candidatura, declaração expressa do beneficiário em como esta será colocada à disposição dos utilizadores interessados de uma forma equitativa e não discriminatória e com base nas condições de mercado.
  - r) No caso de construção, instalação ou modernização de uma infraestrutura portuária de reabastecimento de hidrogénio, o beneficiário deve apresentar declaração expressa em como assume o compromisso de que, o mais tardar até 31 de dezembro de 2035, a infraestrutura de reabastecimento objeto de financiamento fornecerá apenas hidrogénio renovável. Sempre que seja solicitado financiamento para a construção, instalação ou modernização de uma infraestrutura de reabastecimento de amoníaco ou metanol, o beneficiário deve apresentar declaração expressa em como assume o compromisso de que, o mais tardar até 31 de dezembro de 2035, a infraestrutura de reabastecimento objeto de financiamento fornecerá unicamente amoníaco ou metanol cujo teor energético seja proveniente de outras fontes renováveis que não a biomassa e que tenham sido produzidos em conformidade com as metodologias estabelecidas para os combustíveis líquidos e gasosos renováveis de origem não biológica para os transportes na Diretiva (UE) 2018/2001 e nos seus atos de execução ou delegados.
  - s) Nos investimentos de infraestruturas portuárias, o operador, deverá evidenciar que através investimentos a realizar, já existentes ou planeados pelo operador ou autoridade portuária, esses pontos de carregamento e abastecimento existam.
- 9.2 A operação candidata no âmbito do presente Aviso tem de evidenciar que satisfaz os seguintes critérios de elegibilidade das operações, nomeadamente:
- a) Respeitar as tipologias de operação previstas no ponto 5 do presente Aviso;
  - b) Visar a prossecução dos objetivos específicos previstos no ponto 3 do presente Aviso;
  - c) Demonstrar que as intervenções incluídas na candidatura correspondem às melhores tecnologias disponíveis no mercado tendo em consideração o estado e características do navio;
  - d) Demonstrar que contribui para reduzir o consumo de combustível da embarcação em pelo menos 10 %, expresso em gramas de combustível por toneladas de porte bruto por milha náutica. O cálculo dos consumos deve ser demonstrado através da dinâmica dos fluidos computacional (CFD), ensaios dos reservatórios ou cálculos de engenharia semelhantes;
  - e) Demonstrar que as intervenções não conduzem a impactes significativos no ambiente, garantindo o cumprimento do princípio do Não Prejudicar Significativamente (“Do No Significant Harm”, DNSH), não incluindo atividades que causem danos significativos a qualquer objetivo ambiental na aceção do Artigo 17.º do Regulamento (UE) 2020/852 do Parlamento Europeu e do Conselho (Regulamento da Taxonomia da UE), conforme lista de

atividades excluídas constante do Anexo II, assim como tomando em consideração a Comunicação da Comissão “Orientações técnicas sobre a aplicação do princípio de «não prejudicar significativamente» ao abrigo do Regulamento que cria um Mecanismo de Recuperação e Resiliência” (2021/C 58/01), bem como o Regulamento Delegado (UE) 2021/2139 da Comissão, de 4 de junho, que estabelece critérios técnicos de avaliação para determinar em que condições uma atividade económica é qualificada como contribuindo substancialmente para a mitigação das alterações climáticas ou para a adaptação às alterações climáticas e estabelecer se essa atividade económica não prejudica significativamente o cumprimento de nenhum dos outros objetivos ambientais. A demonstração é efetuada em sede de candidatura através de declaração de compromisso de honra do beneficiário e em sede de execução, por integração de critérios constantes no presente aviso;

- f) Justificar a necessidade e a oportunidade da realização da operação, incluindo que sem o financiamento o investimento não se realizaria, ou realizar-se-ia em menor escala;
- g) Apresentar uma memória descritiva da operação, incluindo a caracterização técnica e uma fundamentação dos custos de investimento e do calendário de realização física e financeira;
- h) Incluir indicadores, nos termos do Anexo IV, que permitam avaliar o contributo da operação para os respetivos objetivos, bem como monitorizar o grau de execução da operação e o cumprimento dos resultados previstos;
- i) Demonstrar o cumprimento das disposições comunitárias e nacionais a que se encontra sujeita a candidatura em matéria de Auxílios de Estado, Contratação Pública, Proteção de Dados Pessoais e de Igualdade de Oportunidades e de Género;
- j) Assegurar o cumprimento da legislação ambiental aplicável a nível da UE e nacional;
- k) Demonstrar a sustentabilidade da operação após realização do investimento;
- l) Os trabalhos relativos ao projeto ou à atividade a desenvolver no âmbito da operação têm que ser iniciados somente após a submissão da candidatura. Consideram-se como “início dos trabalhos”, quer o início dos trabalhos de projeto final e construção relacionados com o investimento, quer o primeiro compromisso firme de encomenda de equipamentos ou qualquer outro compromisso que torne o investimento irreversível, consoante o que acontecer primeiro. O início dos trabalhos em momento anterior à data da submissão da candidatura torna todo investimento não elegível para financiamento, por força do disposto nos artigos 2.º, alínea 23) e 6.º, ambos do RGIC;
- m) Não são elegíveis candidaturas de operações de navios afetos ao transporte de combustíveis fósseis.

9.3 A validação dos critérios de elegibilidade dos beneficiários e das condições de acesso das operações definidas no ponto 9.1 e 9.2 será efetuada da seguinte forma: - Por validação automática do Balcão dos Fundos no caso das condições previstas nas alíneas c), d), h) e i) do ponto 9.1 e por declaração subscrita pelo representante legal para as restantes;

- 9.4 O incumprimento das condições relativas aos critérios de elegibilidade do beneficiário e da operação, determina a não conformidade da candidatura com o presente Aviso e, conseqüentemente, a não aprovação da candidatura.

## 10 Regime de auxílios de estado

- 10.1 Os apoios serão concedidos ao abrigo das regras do RGIC (Regulamento (UE) n.º 651/2014, na sua atual redação, que resulta do Regulamento (UE) 2023/1315), em particular do seu Capítulo I e dos artigos 36.º-B, 49º, 56.º-B e 56.º-C, com as regras e taxas de financiamento identificadas no presente Aviso, incluindo na Secção 7 conforme Anexo I do presente aviso;
- 10.2 Os outros custos não financiados no âmbito das categorias de auxílios do RGIC anteriormente referidas, serão apoiados ao abrigo do (UE) 2023/2831, de 13 de dezembro de 2023 da Comissão, (Auxílios de Minimis), com o limite máximo de 300 mil € durante 3 anos por empresa única;
- 10.3 O valor do apoio por operação e beneficiário poderá vir a ser ajustado, proporcionalmente, em sede de hierarquização, de forma a garantir o cumprimento da dotação máxima prevista em 4.1 e a meta de desembolso que estabelece o apoio à adaptação de, pelo menos, dez navios de transporte de mercadorias e de passageiros com mais de 400 toneladas de arqueação bruta (GT), dos quais pelo menos 70 % dos navios com mais de 5.000 toneladas de arqueação bruta (GT).

## 11 Elegibilidade de despesas

### 11.1 São consideradas despesas elegíveis:

- No caso da adaptação de navios em “navios não poluentes” ou em “navios com nível nulo de emissões”:
  - a) Despesas relacionadas com a execução de diagnósticos, estudos de conceção, projetos de execução, auditorias energéticas, certificações e licenciamentos;
  - b) Despesas de investimento diretamente relacionadas com a adaptação do navio em “navio não poluente” ou “navio com nível nulo de emissões”, incluindo a execução da intervenção no navio, respetivos equipamentos, motores, hardware, software, sensores, instrumentação, adaptação e modernização dos navios, incluindo cascos e outros equipamentos enquadráveis nas tipologias de operação do ponto 5 do presente Aviso;
  - c) Certificação das operações e despesas com sociedades classificadoras com acordo de reconhecimento celebrado com a Administração Marítima Portuguesa (DGRM);
  - d) Despesas com ensaios, testes e provas de funcionamento com navios ou equipamentos;
  - e) Outros custos de investimento indispensáveis à realização da operação;

- No caso de investimentos a favor de infraestruturas portuárias marítimas e de portos interiores para carregamento e reabastecimento de navios que forneçam eletricidade, hidrogénio, amoníaco e metanol a “navios não poluentes” ou a “navios com nível nulo de emissões”:
  - a) Os custos de construção, instalação, modernização ou ampliação das infraestruturas de carregamento ou reabastecimento. Esses custos podem incluir os custos das infraestruturas de carregamento ou de reabastecimento propriamente ditas e o equipamento técnico conexo, incluindo instalações fixas, móveis ou flutuantes, da instalação ou modernização de componentes elétricos ou outros componentes, incluindo os cabos elétricos e transformadores de potência, necessários para ligar as infraestruturas de carregamento ou de reabastecimento à rede ou a uma unidade local de produção ou de armazenamento de eletricidade ou hidrogénio, bem como de obras de engenharia civil, adaptações terrestres ou rodoviárias, os custos de instalação e os custos para obtenção das licenças conexas. Os custos elegíveis podem também cobrir os custos de investimento das unidades de armazenamento de hidrogénio ou eletricidade renovável. O montante de auxílio não pode exceder a diferença entre os custos elegíveis e o lucro operacional do investimento na infraestrutura portuária. O lucro operacional deve ser deduzido dos custos elegíveis.
  - b) Em sede de encerramento das operações com custos elegíveis referidos na alínea anterior, o montante de auxílio será limitado à diferença entre os custos elegíveis e o lucro operacional do investimento.

#### 11.2 Não são consideradas elegíveis:

- a) Despesas com Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA);
- b) Despesas no âmbito de contratos efetuados com intermediários ou consultores, em que o montante a pagar é expresso em percentagem do montante financiado pelo PRR ou das despesas elegíveis da operação;
- c) Pagamentos em numerário;
- d) Despesas que tenham sido ou venham a ser objeto de cofinanciamento público nacional ou europeu através de outra fonte de financiamento;
- e) Encargos financeiros (juros ou outras despesas financeiras) durante o período de realização do investimento;
- f) Despesas de pré-financiamento, constituição de processo de empréstimo e de fundo de maneiço;
- g) Investimentos não comprovados documentalmente;
- h) Despesas relativas à aquisição de bens em estado de uso;

- i) Custos normais de funcionamento não previstos no investimento contratualizado, bem como custos de manutenção e substituição ou custos relacionados com atividades do tipo periódico ou contínuo;
- j) Custos com a construção, instalação ou modernização de infraestruturas portuárias de reabastecimento de navios com combustíveis fósseis, como gasóleo, gás natural, sob a forma gasosa [gás natural comprimido (GNC)] e liquefeita [gás natural liquefeito (GNL)], e gás de petróleo liquefeito (GPL).
- k) Despesas que não se revelem necessárias à prossecução dos objetivos do presente Aviso.

## 12 Modo de apresentação da candidatura

- 12.1 A candidatura deve ser submetida através de formulário eletrónico disponível, a partir das 19:00 horas do dia 01 de fevereiro de 2024, através da página da internet do IAPMEI, em [www.iapmei.pt](http://www.iapmei.pt), onde figura o Aviso e respetiva documentação aplicável, acompanhada de todos os documentos indicados no ponto 13 do presente Aviso, não sendo aceites documentos que sejam remetidos por outros meios.
- 12.2 Para apresentar a candidatura as entidades promotoras devem previamente efetuar o registo e autenticação no [Balcão dos Fundos](#). Nessa área reservada, o Beneficiário deve confirmar e completar os seus dados de caracterização que serão usados nas candidaturas ao presente Aviso.
- 12.3 Cada candidatura apresentada deve corresponder a um só navio constante dos registos nacionais.

## 13 Documentos a apresentar com a candidatura

- 13.1 A candidatura é feita através de formulário eletrónico disponível na página da internet do IAPMEI, devendo ser anexados os seguintes documentos:
  - a) Memória descritiva da intervenção, de acordo com o previsto no Guião II constante no Anexo V;
  - b) A candidatura terá de incluir os documentos discriminados nos Guiões I e II constantes no Anexo V;
  - c) Documento que evidencie a certificação da intervenção por uma organização reconhecida pela DGRM nos termos do Decreto-Lei n.º 13/2012, de 20 de janeiro;
  - d) Declaração do beneficiário sobre compromisso de honra da permanência do navio objeto da intervenção em operação regular de transporte, durante pelo menos 5 anos após a conclusão dos trabalhos, nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional (Anexo VI);
  - e) Declaração de compromisso de disponibilidade financeira para a execução do projeto (Anexo VI);

- f) A candidatura pode ainda conter informação complementar que o proponente considere relevante para a demonstração das condições de elegibilidade do beneficiário e da operação, bem como do mérito da mesma.
- 13.2 Caso um navio subsidiado, durante os 5 anos a que se refere a alínea d) do ponto 13.1, deixe de cumprir a permanência em operação regular de transporte nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional, deverá ser devolvido o montante que resulte do cálculo *pro rata* do tempo em que o navio deixe de estar em cumprimento deste requisito.
- 13.3 Todos os documentos acima referidos devem instruir a candidatura e devem ser anexados aquando do preenchimento do formulário online de candidatura na página da internet do IAPMEI, não sendo aceites documentos que sejam remetidos por outros meios que não a referida plataforma.
- 13.4 O não cumprimento do ponto 13.3 e/ou a não apresentação, na fase de candidatura, dos documentos obrigatórios e dos documentos que comprovem o cumprimento das condições de elegibilidade da operação e do beneficiário, determina a não conformidade da candidatura com o Aviso e, consequentemente, a não aprovação da candidatura.

#### **14 Processo de Admissão, Análise e Decisão das candidaturas**

- 14.1 A admissão, análise e seleção das propostas é assegurada pelo IAPMEI com o apoio do Comité Coordenador para o investimento TC-C10-i07 – Navegação Ecológica, criado pelo Despacho n.º 13125-A/2023, de 21 de dezembro, doravante designado por Comité Coordenador, que integra para além do IAPMEI, a Autoridade de Gestão do Programa Inovação e Transição Digital (COMPETE 2030) e a Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos (DGRM), cabendo a esta última a análise técnica das candidaturas.
- 14.2 1ª Fase | Verificação do enquadramento da candidatura nas condições do Aviso de abertura
- A verificação do enquadramento da candidatura nas condições do Aviso de abertura será realizada nas seguintes dimensões:
- a) Enquadramento nas tipologias de operação previstas no Aviso;
  - b) Enquadramento na tipologia de beneficiários previstos no Aviso;
  - c) Verificação dos critérios de elegibilidade dos beneficiários;
  - d) Verificação dos critérios de elegibilidade das operações;
  - e) Verificação da situação de impedimentos e condicionamentos da entidade proponente;
  - f) Verificação da existência dos documentos de apresentação da candidatura e cumprimento dos requisitos associados;

g) Verificação que não está em causa empresa em dificuldade, como definida, para efeitos do presente Aviso, pelo artigo 2.º, alínea 18), do RGIC, tal como indicado no ponto 9.1 alínea j) deste Aviso.

A verificação do enquadramento da candidatura nas condições do Aviso a que se refere o ponto 9 é feita para todas as condições ali inscritas.

Caso o beneficiário e/ou a operação não tenham enquadramento nas condições do Aviso analisadas nesta primeira fase, a entidade proponente será notificada da proposta de não aprovação por falta de enquadramento no Aviso, através de um processo de audiência prévia, no âmbito do qual dispõe de 10 dias úteis para se pronunciar sobre aquela proposta, nos termos dos artigos 121.º e 122.º do Código do Procedimento Administrativo.

A notificação contém todos os fundamentos para a proposta de não aprovação.

No caso de serem apresentados argumentos que conduzam à revisão da proposta de não enquadramento nas condições do Aviso em sede de audiência prévia, a análise da candidatura prosseguirá. Na falta de resposta, ou se após resposta se concluir pela falta de fundamento para a revisão da não elegibilidade por falta de enquadramento nas condições do Aviso analisadas nesta primeira fase, a mesma não será aceite, e a entidade proponente será notificada da não aprovação da candidatura.

#### 14.3 2ª Fase | Apuramento do mérito da operação

Na avaliação do mérito de cada operação serão aplicados os critérios de seleção nos termos definidos no ponto 15 do presente Aviso.

As candidaturas que atinjam a classificação mínima para efeitos de apuramento, serão hierarquizadas da pontuação mais alta para a mais baixa. As candidaturas que obtenham as pontuações mais altas e se enquadrem dentro da dotação financeira disponível no âmbito do Aviso, serão selecionadas para financiamento e os proponentes serão notificados da decisão de aprovação. Nesta seleção será respeitada a proporção de 70% de navios acima de 5.000 GT.

Caso uma candidatura não atinja classificação mínima para efeitos de apuramento ou, tendo atingido a classificação mínima, na hierarquização para efeitos de avaliação, a candidatura não seja selecionada por não se enquadrar dentro da dotação financeira disponível no âmbito do Aviso, a entidade proponente será notificada da proposta de não aprovação, através de um processo de audiência prévia, no âmbito do qual dispõe de 10 dias úteis para se pronunciar sobre aquela proposta, nos termos dos artigos 121.º e 122.º do Código do Procedimento Administrativo.

No caso de serem apresentados argumentos que conduzam à revisão da proposta de não aprovação em sede de audiência prévia, a candidatura será selecionada para financiamento e a entidade proponente será notificada da decisão de aprovação da candidatura. Na falta de resposta, ou se após resposta, se concluir pela falta de fundamento para a revisão da não aprovação por falta de mérito, a mesma não será aceite, e a entidade proponente será notificada da não aprovação da candidatura.

Após a comunicação favorável da decisão de financiamento da candidatura é celebrado um contrato (termo de aceitação) entre o IAPMEI e o beneficiário que estabelece as condições específicas do financiamento.

- 14.4 Em qualquer das fases descritas nos números anteriores poderá o IAPMEI, ou a DGRM, solicitar esclarecimentos relativos a qualquer dos documentos ou declarações, produzidos no âmbito da candidatura, sendo concedido um prazo de até 10 dias úteis para resposta.

## 15 Avaliação do mérito da operação

- 15.1 As candidaturas que reúnam as condições de elegibilidade serão apreciadas por via de uma avaliação do mérito da operação.
- 15.2 Na avaliação do mérito de cada operação serão aplicados os parâmetros de avaliação e os coeficientes de ponderação constantes do Anexo III ao presente Aviso.
- 15.3 A classificação da candidatura, resultante da aplicação dos critérios de seleção, é atribuída numa escala de 0 a 100 pontos, por agregação das classificações de cada critério, que resultam da aplicação do coeficiente de ponderação aos parâmetros de avaliação, pontuação essa que obedecerá à escala referida anteriormente, sendo a classificação estabelecida até à 3.ª casa decimal sem arredondamento.
- 15.4 A Classificação Final (CF) da candidatura é estabelecida pela soma ponderada das Classificações dos 6 Critérios (C) de avaliação:

$$CF = C1 * 0,50 + C2 * 0,25 + C3 * 0,05 + C4 * 0,05 + C5 * 0,05 + C6 * 0,10$$

onde:

- C1 - Avaliação do nível de redução de emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), calculado com base no Indicador de Intensidade de Carbono (CII), ou seja, pela indicação por unidade de trabalho de transporte, em percentagem;
  - C2 - Avaliação do nível de redução de eficiência energética, calculado com base no Índice de Eficiência Energética dos navios existentes (EEXI);
  - C3 - Avaliação do nível de redução de emissões de partículas (PM);
  - C4 - Avaliação do nível de redução de emissões de óxidos de azoto (NO<sub>x</sub>);
  - C5 - Avaliação do nível de redução de emissões de óxidos de enxofre (SO<sub>x</sub>);
  - C6 - Avaliação da racionalidade económica.
- 15.5 Serão selecionadas para hierarquização de seleção as candidaturas que obtenham uma classificação final igual ou superior a 25 pontos, sendo para o efeito elaborada lista hierarquizada de candidaturas em função da pontuação de mérito obtida e sendo garantido que pelo menos 70% dos navios selecionados e a apoiar possuem mais de 5.000 GT.

15.6 Em caso de pontuação final igual, as candidaturas serão hierarquizadas pela aplicação sucessiva dos seguintes critérios até ao seu desempate:

- (i) Pontuação no critério de seleção C2;
- (ii) Redução do consumo de combustíveis fósseis (conforme Anexo IV);
- (iii) Redução do consumo de energia (conforme Anexo IV);
- (iv) Menor idade do navio.

## **16 Comunicação da decisão aos beneficiários**

A decisão de seleção da candidatura apresentada será proferida pelo IAPMEI, no prazo máximo de 60 dias, a contar da data-limite para a respetiva apresentação indicada no ponto 8 deste Aviso.

O prazo indicado no ponto anterior é suspenso nos períodos relativos à apresentação de documentos e/ou esclarecimentos adicionais pelos beneficiários previstos no ponto 14 do presente Aviso.

O IAPMEI procede à divulgação pública dos resultados da avaliação, bem como da lista final das entidades beneficiárias e das operações aprovadas, através da página eletrónica do IAPMEI, em [www.iapmei.pt](http://www.iapmei.pt). Os resultados serão igualmente divulgados na página da internet do PRR - <https://recuperarportugal.gov.pt/candidaturas-prr>.

## **17 Aceitação da Decisão**

A aceitação da decisão da concessão do incentivo é feita mediante a assinatura do termo de aceitação.

A decisão de aprovação caduca caso não seja assinado o termo de aceitação no prazo máximo de 30 dias úteis, a contar da data da notificação da decisão, salvo motivo justificado, não imputável ao candidato.

## **18 Metodologia de Pagamentos**

Os pagamentos dos apoios poderão ser efetuados através de:

Pagamentos intermédios até 95% do incentivo contratado ou realizado, a título de:

- Adiantamento inicial automático com a aceitação da decisão, para pré-financiamento até ao montante máximo de 23% do valor do incentivo. O adiantamento recebido será regularizado através da dedução, em cada pagamento subsequente, de um valor calculado pela % resultante do rácio entre o valor apurado dos pagamentos intermédios e o total do financiamento contratado.
- Reembolso intercalar na proporção das despesas de investimento elegíveis, realizadas e

pagas, que não pode ser inferior a 10% do investimento elegível total, exceto em situações devidamente fundamentadas e autorizadas pelo IAPMEI, o qual pode ter periodicidade trimestral (um pedido de pagamento por cada trimestre civil), sendo obrigatório a apresentação de pelo menos um pedido de PTR - Pagamento a Título de Reembolso por semestre, exceto em situações devidamente fundamentadas e autorizadas pelo IAPMEI.

Pagamento final (PTRF) do valor remanescente face ao realizado, correspondente à diferença entre o incentivo final apurado e o somatório dos pagamentos efetuados, a submeter até 30 dias após a conclusão física e financeira do projeto.

Os pagamentos realizados após o adiantamento inicial, serão apurados com base em declaração de despesa subscrita pela empresa e confirmada por Revisor Oficial de Contas e só podem ser processados após análise dos pedidos de pagamento.

## **19 Observância das Disposições Legais e das Orientações Técnicas aplicáveis**

### **19.1 Contratação Pública**

Sempre que aplicável, as regras de contratação pública deverão ser integralmente cumpridas na contratação de fornecimento de bens ou prestação de serviços junto de entidades terceiras.

### **19.2 Igualdade de Oportunidades e Género**

Deve ser assegurado o cumprimento dos normativos legais, nacionais e comunitários, aplicáveis em matéria de promoção da igualdade de género entre homens e mulheres e da igualdade de oportunidades e não discriminação.

### **19.3 Tratamento de Dados Pessoais**

Todos os dados pessoais serão processados de acordo com o Regulamento (UE) 2016/679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativo à proteção das pessoas singulares no que diz respeito ao tratamento de dados pessoais e à livre circulação desses dados e que revoga a Diretiva 95/46/CE (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados) e o Regulamento Geral de Proteção de Dados (RGPD) de 25 de maio de 2018.

Os dados pessoais serão transmitidos à Estrutura de Missão “Recuperar Portugal” e à Comissão Europeia, e tratados com o fim de avaliação do cumprimento satisfatório dos marcos e metas bem como controlo sobre a legalidade e regularidade dos pagamentos de modo a assegurar uma proteção adequada dos interesses financeiros da União Europeia e do Estado Português, como, por exemplo, através da ferramenta FENIX, podendo ser consultada a sua política de privacidade em [https://ec.europa.eu/economy\\_finance/recovery-and-resilience-scoreboard/assets/RRF\\_Privacy\\_Statement.pdf](https://ec.europa.eu/economy_finance/recovery-and-resilience-scoreboard/assets/RRF_Privacy_Statement.pdf).

Os dados pessoais serão também tratados com o fim de identificar riscos de fraude, conflitos de interesses ou irregularidades, através da ferramenta ARACHNE, disponibilizada pela Comissão Europeia, de acordo com o processo e a sua finalidade, melhor explicados em <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=325&intPageId=3587&langId=pt>, e na política de privacidade, em <https://ec.europa.eu/social/BlobServlet?docId=25704&langId=en>.

Para mais informações sobre o tratamento de dados pessoais realizado pelo IAPMEI deverá ser consultada a Política de Privacidade disponibilizada no seu website institucional.

Para mais informações sobre o tratamento de dados pessoais realizados no âmbito do PRR deverá ser consultada a Política de Proteção de Dados da Recuperar Portugal disponível neste [link](#).

#### 19.4 Publicitação dos Apoios

Deve ser dado cumprimento aos requisitos de informação, comunicação e publicidade relativos à origem do financiamento, conforme disposto no n.º 2 do artigo 34.º do Regulamento (UE) 2021/241 do Parlamento Europeu e do Conselho de 12 de fevereiro de 2021, que criou o Mecanismo de Recuperação e Resiliência.

#### 19.5 Beneficiários efetivos, mitigação de risco de duplo financiamento e de conflito de interesses

Deve ser dado cumprimento aos requisitos previstos nas orientações técnicas aplicáveis aos apoios do PRR, em particular, as orientações técnicas n.º 10/2023 - Recolha e tratamento de dados dos Beneficiários Efetivos do PRR, n.º 11/2023 - Mitigação de risco de duplo financiamento - Beneficiários PRR e n.º 12/2023 - Mitigação do risco de conflito de interesses - Beneficiários PRR.

## 20 Pontos de contacto para informações e esclarecimentos

O acesso a informações e esclarecimentos poderá ser efetuado através de:

IAPMEI - Plano de Recuperação e Resiliência:

- e-mail [info@iapmei.pt](mailto:info@iapmei.pt);
- Linha Azul do IAPMEI em 808 201 201 ou do 213 836 237.

O presente aviso está disponível em:

Página da internet do IAPMEI: [IAPMEI – TC-10-i07 | Navegação Ecológica](#)

Página da internet do PRR - <https://recuperarportugal.gov.pt/candidaturas-prr>

Página da internet da DGRM: <https://www.dgrm.mm.gov.pt/>

O Presidente do IAPMEI

Luís Filipe Pratas Guerreiro

## Anexo I - Enquadramento europeu de auxílios de Estado - Categorias de auxílio potencialmente aplicáveis

Categoria de Auxílio	Despesas Elegíveis (em determinadas condições)	Intensidades Máxima de Auxílio
<p>Auxílios ao investimento para a aquisição de veículos não poluentes ou de veículos com nível nulo de emissões e para a adaptação de veículos</p> <p>(RGIC art. 36.º-B)</p>	<p>Os custos do investimento na adaptação, no caso de investimentos que consistam na adaptação de veículos que lhes permita serem considerados veículos não poluentes ou veículos com nível nulo de emissões.</p>	<p>(i) 100 % dos custos elegíveis para a adaptação de veículos que lhes permita serem considerados veículos com nível nulo de emissões;</p> <p>(ii) 80 % dos custos elegíveis para a adaptação de veículos que lhes permita serem considerados veículos não poluentes.</p>
<p>Auxílios a favor de portos marítimos</p> <p>(RGIC art. 56.º-B)</p>	<p>Os custos do investimento nas infraestruturas portuárias marítimas de carregamento e reabastecimento que forneçam eletricidade, hidrogénio, amoníaco e metanol a «navios não poluentes» ou a «navios com nível nulo de emissões». O montante de financiamento não pode exceder a diferença entre os custos elegíveis e o lucro operacional do investimento na infraestrutura portuária. O lucro operacional deve ser deduzido dos custos elegíveis ex ante.</p>	<p>100% dos custos elegíveis</p>
<p>Auxílios a favor de portos interiores</p> <p>(RGIC art. 56.º-C)</p>	<p>Os custos do investimento nas infraestruturas portuárias interiores de carregamento e reabastecimento que forneçam eletricidade, hidrogénio, amoníaco e metanol a «navios não poluentes» ou a «navios com nível nulo de emissões». O montante de financiamento não pode exceder a diferença entre os custos elegíveis e o lucro operacional do investimento na infraestrutura portuária. O lucro operacional deve ser deduzido dos custos elegíveis ex ante.</p>	<p>100% dos custos elegíveis</p>
<p>Auxílios a estudos e serviços de consultoria em matéria de proteção do ambiente e energia</p> <p>(RGIC art 49º)</p>	<p>Os auxílios a estudos ou serviços de consultoria, nomeadamente auditorias energéticas, diretamente ligados a investimentos elegíveis.</p>	<p>60 % dos custos elegíveis.</p> <p>Majorações:</p> <p>i. 20% para estudos ou serviços de consultoria efetuados por conta de pequenas empresas</p> <p>ii. 10% para estudos ou serviços de consultoria efetuados por conta de médias empresas</p>
<p>Auxílios de Mínimis</p> <p>(Regulamento (UE) 2023/2831, de 13 de dezembro de 2023)</p>	<p>Outros custos não financiados no âmbito das categorias de auxílios do RGIC anteriormente referidas</p>	<p>Limite máximo de 300 mil € durante 3 anos por empresa única.</p>

## **Anexo II - Lista de atividades excluídas de acordo com o princípio do “Do No Significant Harm” (DNSH)**

- i) Atividades em navios afetos ao transporte de combustíveis fósseis.
- ii) Atividades que não contribuem para o objetivo de redução das emissões de gases com efeito de estufa.
- iii) Atividades de adaptação que, até 30 de junho de 2026, não reduzem em, pelo menos, 10% do consumo de combustível fóssil do navio expresso em gramas de combustível por toneladas de porte bruto por milha náutica (a comprovar através da dinâmica de fluidos computacional, de ensaios em cuba ou de cálculos de engenharia similares).
- iv) Atividades que não satisfazem os critérios estabelecidos no apêndice A do anexo Regulamento Delegado (UE) 2021/2139 da Comissão de 4 de junho de 2021.
- v) Atividades que não cumprem os requisitos do Regulamento (UE) n.º 1257/2013 relativos ao inventário de matérias perigosas, no caso de navios de arqueação bruta superior a 500 toneladas e de navios recém-construídos que os substituem.
- vi) Atividades que não cumprem o disposto na Diretiva (UE) 2019/883 no que respeita à proteção do meio marinho contra os efeitos negativos das descargas de resíduos provenientes de navios.
- vii) Atividades que não cumprem o disposto na Diretiva (UE) 2016/802 e no anexo VI, regra 14, da Convenção MARPOL (OMI) relativamente às emissões de óxidos de enxofre e de partículas. O teor de enxofre dos combustíveis não excede 0,5 % em massa (limite global de enxofre) e 0,1 % em massa no caso da zona de controlo das emissões (ECA), designada no Mar do Norte e no Báltico pela OMI.
- viii) Atividades que não cumprem o disposto no anexo VI, regra 13, da Convenção MARPOL (OMI), relativamente às emissões de óxidos de azoto (NOx).
- ix) Atividades que não cumprem o disposto no anexo IV da Convenção MARPOL (OMI) relativamente às descargas de águas negras e cinzentas.
- x) Atividades de descargas de águas de lastro que contenham espécies não indígenas, em conformidade com a Convenção Internacional para o Controlo e a Gestão das Águas de Lastro e dos Sedimentos dos Navios (Convenção das águas de lastro).
- xi) Atividades que comprometem a realização do objetivo do bom estado ambiental das águas estabelecido na Diretiva 2008/56/CE – que prevê a adoção de medidas adequadas para prevenir ou atenuar os impactos no respeitante aos descritores 1 (biodiversidade), 2 (espécies não indígenas), 6 (integridade dos fundos marinhos), 8 (contaminantes), 10 (lixo marinho) e 11 (ruído/energia), previstos na mesma diretiva – e na Decisão (UE) 2017/848 da Comissão, que estabelece os critérios e as normas metodológicas para esses descritores, conforme aplicável.

### Anexo III - Parâmetros e ponderações a considerar na avaliação dos critérios de seleção

Critérios de Seleção	Descrição dos Critérios de Seleção	Parâmetro de avaliação	Critérios de ponderação de parâmetro (%)	Critérios de Pontuação	Pontuação atribuída
C1	Será avaliado o contributo da operação para a redução de emissões de CO <sub>2</sub> através do Indicador de Intensidade de Carbono operacional do navio (CII), ou seja, pela indicação por unidade de trabalho de transporte, expressa em percentagem, sendo mais valorizadas as operações que demonstrem maiores níveis de redução.	% de redução do CII	50%	Igual ou superior a 80%	100
				Maior ou igual a 60% e inferior a 80%	80
				Maior ou igual a 45% e inferior a 60%	60
				Maior ou igual a 35% e inferior a 45%	40
				Maior que 25% e inferior a 35%	20
De 0% a 25%	0				
C2	Será avaliado o contributo da operação para a melhoria da eficiência energética do navio (EEXI), ou seja, pela indicação por unidade de trabalho de transporte, expressa em percentagem, sendo mais valorizadas as operações que demonstrem maiores níveis de redução.	% de redução do EEXI	25%	Igual ou superior a 60%	100
				Maior ou igual a 40% e inferior a 60%	80
				Maior ou igual a 20% e inferior a 40%	60
				Maior ou igual a 10% e inferior a 20%	40
				Maior que 5% e inferior a 10%	20
De 0% a 5%	0				
C3	Será avaliado o contributo da operação para a redução de emissões de partículas, expressa em percentagem, sendo mais valorizadas as operações que demonstrem maiores níveis de redução.	% de redução de emissões de partículas	5%	Igual ou superior a 80%	100
				Maior ou igual a 60% e inferior a 80%	80
				Maior ou igual a 40% e inferior a 60%	60
				Maior ou igual a 20% e inferior a 40%	40
				Maior que 0% e inferior a 20%	20
Igual a 0%	0				
C4	Será avaliado o contributo da operação para a redução de emissões de óxidos de azoto (NOx), em percentagem, sendo mais valorizadas as operações que demonstrem maiores níveis de redução.	% de redução de emissões de NOx	5%	Igual ou superior a 80%	100
				Maior ou igual a 60% e inferior a 80%	80
				Maior ou igual a 40% e inferior a 60%	60
				Maior ou igual a 20% e inferior a 40%	40
				Maior que 0% e inferior a 20%	20
Igual a 0%	0				
C5	Será avaliado o contributo da operação para a redução de emissões de óxidos de enxofre (SOx), expressa em percentagem, sendo mais valorizadas as operações que demonstrem maiores níveis de redução.	% de redução de emissões de SOx	5%	Igual ou superior a 80%	100
				Maior ou igual a 60% e inferior a 80%	80
				Maior ou igual a 40% e inferior a 60%	60
				Maior ou igual a 20% e inferior a 40%	40

Critérios de Seleção	Descrição dos Critérios de Seleção	Parâmetro de avaliação	Critérios de ponderação de parâmetro (%)	Critérios de Pontuação	Pontuação atribuída
				Maior que 0% e inferior a 20%	20
				Igual a 0 %	0
C6	Será avaliada a relação do valor do investimento com o benefício ponderado da intervenção em termos de emissões de CO2, sendo mais valorizadas as operações que demonstrem melhores rácios.	Rácio Investimento Elegível	10%	Cálculo do apuramento da pontuação da proposta (Pp), arredondado à terceira casa decimal $Pp = 100 \times \frac{\text{Índice da proposta} - \text{Menor índice}}{\text{Maior índice} - \text{Menor índice}}$	

### Anexo IV - Indicadores de avaliação das candidaturas (comparação antes e depois da intervenção)

Indicador	Unidade de medida	Definição de indicador	Metodologia de apuramento
Redução do Indicador da Intensidade de Carbono (CII)	g CO <sub>2</sub> emitidos ano por toneladas de carga transportada por milha náutica	Redução anual de emissões de carbono emitidas por unidade de trabalho de transporte	<b>Valor de referência:</b> Ano 2022 <b>Cálculo:</b> $\frac{\text{combustível consumido ano} \times \text{fator emissão CO}_2}{\text{carga de transporte} \times \text{distância}}$ <b>Ano alvo:</b> Ano de conclusão da operação
Redução do Indicador alcançado de Eficiência Energética do Navio (EEXI)	g CO <sub>2</sub> emitidos por toneladas de carga transportada por milha náutica	Redução de emissões de carbono emitidas por unidade de trabalho de transporte	<b>Valor de referência:</b> Ano 2022 <b>Cálculo:</b> <a href="#">Resolução MEPC.333(76)</a> – 2021 Guidelines On The Method Of Calculation Of The Attained Energy Efficiency Existing Ship Index (EEXI) ] <b>Ano alvo:</b> Ano de conclusão da operação
Redução anual do consumo de combustível fóssil	ton/ano	Redução anual de combustível fóssil consumido	<b>Valor de referência:</b> Ano 2022 <b>Cálculo:</b> Diminuição da quantidade anual de combustível fóssil consumida, com base nos recibos de entrega de combustível e/ou na base de dados da EU (THETIS MRV) <b>Ano alvo:</b> Ano de conclusão da operação
Redução do consumo de energia	kW.h	Redução de energia consumida pelas máquinas do navio	<b>Valor de referência:</b> Ano 2022 <b>Cálculo:</b> Diminuição de consumo de energia com base no certificado energético antes e após a intervenção no navio <b>Ano alvo:</b> Ano de conclusão da operação
Redução anual de emissões de partículas	ton/ano	Redução anual de quantidade de PM 2,5 emitidas	<b>Valor de referência:</b> Ano 2022 <b>Cálculo:</b> Diminuição anual de PM 2,5 emitidas, sendo a quantidade de PM 2,5 emitidas calculada de acordo com metodologia especificada no 4º Estudo de GEE da OMI (2020) <b>Ano alvo:</b> Ano de conclusão da operação

Indicador	Unidade de medida	Definição de indicador	Metodologia de apuramento
Redução anual de emissões NOx	ton/ano	Redução anual de quantidade de NOx emitido	<p><b>Valor de referência:</b> Ano 2022</p> <p><b>Cálculo:</b> Diminuição anual de NOx emitido, sendo a quantidade de NOx emitido calculado de acordo com metodologia especificada no 4º Estudo de GEE da OMI (2020)</p> <p><b>Ano alvo:</b> Ano de conclusão da operação</p>
Redução anual de emissões SOx	ton/ano	Redução anual de quantidade de SOx emitido	<p><b>Valor de referência:</b> Ano 2022</p> <p><b>Cálculo:</b> Diminuição anual de SOx emitido, sendo a quantidade de SOx emitido calculado de acordo com metodologia especificada no 4º Estudo de GEE da OMI (2020)</p> <p><b>Ano alvo:</b> Ano de conclusão da operação</p>
Racionalidade Económica	(kW.%tonCO2)/€	Produto da potência intervencionada do navio com a redução percentual de CO <sub>2</sub> por investimento	<p><b>Valor de referência:</b> Índice mais baixo apresentado nas candidaturas</p> <p><b>Cálculo:</b> Produto da potência intervencionada do navio com a redução percentual de CO<sub>2</sub> por investimento (valor do cálculo arredondado à quinta casa decimal), mediante aplicação da seguinte fórmula:</p> $\frac{kW \times CO_2}{Investimento}$ <p>Onde</p> <p><i>kW</i> = potência total intervencionada em kW</p> <p><i>CO<sub>2</sub></i> = redução percentual estimada das emissões de CO<sub>2</sub> do projeto</p> <p><i>Investimento</i> = Valor do investimento em euros</p> <p><b>Ano alvo:</b> Ano de conclusão da operação</p>

## Anexo V - Guiões

Guião I – Instrução de candidatura ([Guia de apoio ao preenchimento do formulário da candidatura](#))

Guião II – Memória descritiva

Estrutura da Memória Descritiva: deverá ser apresentada sob o formato A4, em que a primeira página deverá ser o índice, seguida da descrição de cada um dos seguintes pontos:

- Sumário executivo da candidatura;
- Descrição detalhada do navio objeto da intervenção e caracterização da atividade e áreas de operação dos últimos 5 anos, quando aplicável;
- Descrição da operação a desenvolver no âmbito da candidatura apresentada, evidenciando o seu enquadramento na(s) tipologia(s) de operação(ões) definida(s) no Aviso 01/C10-i07/2024 incluído no PRR;
- Caracterização técnica do projeto, demonstrando a coerência interna das ações a desenvolver (com remissão para as peças documentais relevantes) e a sua correspondência com as componentes de investimento identificadas no formulário de candidatura;
- Descrição e justificação das fases de implementação propostas, com apresentação dos cronogramas de execução física e financeira da operação, evidenciando o seu estado de maturidade de acordo com o definido no Aviso;
- Apresentação detalhada do investimento total, justificado com base em estimativas orçamentais por rubrica;
- Apresentação dos indicadores obrigatórios do presente Aviso, cálculos e metas, que permitam avaliar o ano de referência de 2022 e os níveis de redução para cada indicador após a intervenção, com apresentação dos resultados de acordo com o definido no presente Aviso;
- Aplicação dos requisitos DNSH com medidas para impedir a introdução de espécies não indígenas através da bioincrustação nos cascos e nas estruturas dos navios mais expostas a este fenómeno, tendo em conta as diretrizes da OMI sobre bioincrustações;
- Aplicação dos requisitos DNSH para redução do ruído e das vibrações, através da utilização de hélices antirruído, tipos de casco ou maquinaria de bordo em conformidade com as orientações da OMI para a redução do ruído subaquático;
- Identificação do estaleiro, principais fornecedores e Organização Reconhecida do projeto.

## Anexo VI – Minutas de Declarações

### Declaração de Compromisso de Honra

Investimento TC-C10-i07 – Navegação Ecológica, n.º 01/C10-i07/2024 – Apoio à transição energética e descarbonização do transporte marítimo de mercadorias e passageiros

\_\_\_\_\_, portador do documento de identificação n.º \_\_\_\_\_, número de identificação fiscal n.º \_\_\_\_\_, residente em \_\_\_\_\_, na qualidade de representante legal da \_\_\_\_\_, com o número de identificação fiscal \_\_\_\_\_, com sede na \_\_\_\_\_, candidato ao Programa Investimento TC-C10-i07 – Navegação Ecológica, n.º 01/C10-i07/2024 – Apoio à transição energética e descarbonização do transporte marítimo de mercadorias e passageiros:

A. Declara sob o compromisso de honra, que cumpre os seguintes critérios de elegibilidade:

1. Ser proprietário ou armador de navios, dispondo de estabelecimento em Portugal;
2. Ser detentor do CAE 501, 502, 503 ou 504;
3. Poder legalmente desenvolver as atividades no território abrangido pela tipologia das operações e investimentos a que se candidata;
4. Possuir, ou poder assegurar até à aprovação da candidatura, os meios técnicos, físicos e financeiros e os recursos humanos necessários ao desenvolvimento da operação;
5. Demonstrar ter capacidade de financiamento da operação;
6. Declarar e comprovar que não configura uma «Empresa em dificuldade», tal como definida no artigo 2.º, alínea 18), do RGIC;
7. Declarar que não se trata de uma empresa sujeita a uma injunção de recuperação, ainda pendente, na sequência de uma decisão anterior da Comissão Europeia que declara um auxílio ilegal e incompatível com o mercado interno, conforme previsto;
8. Cumprir as regras aplicáveis aos auxílios de Estado;
9. Não deter nem ter detido capital numa percentagem superior a 50 %, por si ou pelo seu cônjuge, não separado de pessoas e bens, ou pelos seus ascendentes e descendentes até ao 1.º grau, bem como por aquele que consigo viva em condições análogas às dos cônjuges, em empresa que não tenha cumprido notificação para devolução de apoios no âmbito de uma operação apoiada por fundos europeus;
10. Não ter apresentado os mesmos investimentos em candidatura, no âmbito da qual ainda esteja a decorrer o processo de decisão ou em que a decisão sobre o pedido de financiamento tenha sido favorável, exceto nas situações em que tenha sido apresentada desistência;

11. Declarar e comprovar que não tem salários em atraso;

B. Enquadrando-se a candidatura na tipologia de investimento prevista na alínea b) e c) do Ponto 5.1 do Aviso Investimento TC-C10-i07 – Navegação Ecológica N.º 01/C10-i07/2024:

- a) Declaro ainda, sob o compromisso de honra que, o mais tardar até 31 de dezembro de 2035, a infraestrutura de reabastecimento objeto de financiamento fornecerá apenas hidrogénio renovável. Sempre que seja solicitado financiamento para a construção, instalação ou modernização de uma infraestrutura de reabastecimento de amoníaco ou metanol, o beneficiário deve apresentar declaração expressa em que assume o compromisso de que, o mais tardar até 31 de dezembro de 2035, a infraestrutura de reabastecimento objeto de financiamento fornecerá unicamente amoníaco ou metanol cujo teor energético seja proveniente de outras fontes renováveis que não a biomassa e que tenham sido produzidos em conformidade com as metodologias estabelecidas para os combustíveis líquidos e gasosos renováveis de origem não biológica para os transportes na Diretiva (UE) 2018/2001 e nos seus atos de execução ou delegados.
- b) Mais declaro ainda que a infraestrutura portuária será colocada à disposição dos utilizadores interessados de uma forma equitativa e não discriminatória e com base nas condições de mercado.
- c) Garanto a existência de pontos de carregamento e abastecimento, por via de investimentos a realizar ou já existentes ou planeados pelo beneficiário, operador de terminal ou autoridade portuária.

C. Mais declaro, sob compromisso de honra que mantereirei a permanência do navio objeto da intervenção/investimento, em operação um mínimo de 5 anos consecutivos, com início após a conclusão dos trabalhos, aceitando que, em caso de interrupção deste período, se aplique a obrigação da devolução da comparticipação recebida numa base pro-rata do período que falta para atingir os 5 anos referidos.

Local \_\_\_\_\_, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 202\_\_

Assinatura\*<sup>1</sup>

\*<sup>1</sup> ( Assinatura reconhecida nos termos gerais de direito ou assinatura digital qualificada, nomeadamente através de cartão do cidadão).

### Declaração de Compromisso de Honra

Investimento TC-C10-i07 – Navegação Ecológica, n.º 01/C10-i07/2024 – Apoio à transição energética e descarbonização do transporte marítimo de mercadorias e passageiros

O requerente \_\_\_\_\_, portador do documento de identificação n.º \_\_\_\_\_, número de identificação fiscal n.º \_\_\_\_\_, residente em \_\_\_\_\_, na qualidade de representante legal da \_\_\_\_\_, com o número de identificação fiscal \_\_\_\_\_, com sede na \_\_\_\_\_, candidato ao Programa Investimento TC-C10-i07 – Navegação Ecológica, n.º 01/C10-i07/2024 – Apoio à transição energética e descarbonização do transporte marítimo de mercadorias e passageiros, declara sob o compromisso de honra e, para os devidos efeitos, que garante o cumprimento do princípio DNSH, nos termos do artigo 17.º do Regulamento UE 2020/852, conforme estipulado no Anexo II do Aviso.

Local \_\_\_\_\_, \_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 202\_\_

Assinatura\*<sup>1</sup>

\*<sup>1</sup> (Assinatura reconhecida nos termos gerais de direito ou assinatura digital qualificada, nomeadamente através de cartão do cidadão).