



ECONOMIA E MAR

Portaria n.º 30/2024

de 30 de janeiro

Sumário: Aprova o Regulamento do Sistema de Incentivos «Navegação Ecológica».

A crise de ordem económica e social causada pela pandemia da doença COVID-19 levou à adoção de um conjunto de medidas excecionais por parte da União Europeia (UE) e dos seus Estados-Membros.

Com vista a estabelecer uma resposta célere às principais necessidades relacionadas com a recuperação dos países da UE, o Conselho Europeu definiu um expressivo pacote financeiro destinado a apoiar os Estados-Membros na superação dos efeitos socioeconómicos da pandemia e na instituição de políticas eficazes de recuperação e promoção da resiliência das economias nacionais numa lógica de sustentabilidade e alinhadas com o objetivo europeu de alcançar a neutralidade climática até 2050.

No âmbito do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), aprovado pelo Decreto-Lei n.º 29-B/2021, de 4 de maio, Portugal definiu um conjunto de investimentos e reformas que contribuem para as seguintes dimensões: resiliência, transição climática e transição digital.

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.

Na sequência do processo de reprogramação do PRR, a componente C10 — Mar passou a incluir o investimento TC-C10-i07 — Navegação ecológica que prevê o 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, em linha com o previsto no Pacto Ecológico Europeu, na Estratégia revista de Redução dos Gases com Efeito de Estufa da Organização Marítima Internacional e linhas de orientação subsequentes, aprovadas na 80.ª sessão do Comité Proteção do Ambiente Marinho e na Estratégia Nacional para o Mar 2021-2030 (ENM 2021-2030).

O Decreto-Lei n.º 6/2015, de 8 de janeiro, que procede à aprovação do enquadramento nacional dos sistemas de incentivos às empresas, define as condições e as regras a observar na criação de sistemas de incentivos aplicáveis às empresas no território do continente, regulando ainda as especificidades dos sistemas de incentivos às empresas. Neste contexto, o regulamento que cria o sistema de incentivos «Navegação ecológica» abrange como domínios de intervenção, previstos no artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 6/2015, de 8 de janeiro, a energia e ambiente.

O regulamento, aprovado em anexo à presente portaria, respeita as normas do Regulamento (UE) n.º 651/2014, da Comissão, de 16 de junho de 2014, que declara certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado, o «Regulamento Geral de Isenção por Categoria», na sua atual redação, bem como do Regulamento (UE) 2021/241, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de fevereiro de 2021, que cria o Mecanismo de Recuperação e Resiliência.

Foi obtido o parecer favorável da comissão técnica dos sistemas de incentivos, nos termos do Decreto-Lei n.º 6/2015, de 8 de janeiro.

Assim, nos termos do n.º 1 do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 6/2015, de 8 de janeiro, manda o Governo, pelo Ministro da Economia e do Mar, nos termos do Decreto-Lei n.º 32/2022, de 9 de



maio, na sua redação atual, que aprova o regime de organização e funcionamento do XXIII Governo Constitucional, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

É aprovado o Regulamento do Sistema de Incentivos «Navegação Ecológica», proveniente da dotação do Plano de Recuperação e Resiliência (PRR) afeta ao investimento TC-C10-i07 — Navegação Ecológica, anexo à presente portaria e da qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Entrada em vigor

A presente portaria entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

O Ministro da Economia e do Mar, *António José da Costa Silva*, em 25 de janeiro de 2024.

ANEXO

REGULAMENTO DO SISTEMA DE INCENTIVOS «NAVEGAÇÃO ECOLÓGICA»

Artigo 1.º

Objeto

1 — O presente Regulamento cria o sistema de incentivos «Navegação Ecológica», que tem como objetivo promover e apoiar financeiramente projetos que visem acelerar a descarbonização do transporte marítimo de mercadorias e passageiros, no médio e longo prazo, em prol da proteção do ambiente.

2 — O sistema de incentivos «Navegação Ecológica» é financiado pelo Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), no respeito pelas regras definidas no Regulamento (UE) 2021/241, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de fevereiro de 2021, que cria o Mecanismo de Recuperação e Resiliência, no Regulamento (UE) n.º 651/2014, da Comissão Europeia, de 16 de junho de 2014, na sua atual redação, que declara certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado, o «Regulamento Geral de Isenção por Categoria» (RGIC), na sua atual redação, no Regulamento (UE) n.º 2023/2831, de 13 de dezembro (auxílios *de minimis*) e pelas orientações técnicas aprovadas pela Estrutura de Missão «Recuperar Portugal» (EMRP).

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente Regulamento, entende-se por:

- a) «Arqueação bruta», medida do tamanho total de um navio, determinada em conformidade com as disposições da Convenção Internacional Arqueação de Navios, de 1969;
- b) «Biocombustíveis», os biocombustíveis resultantes de economia circular e certificados nos termos do «Interim Guidance on the Use of Biofuels Under Regulations 26, 27 and 28 of MARPOL Annex VI (DCS AND CII)»;
- c) «Do No Significant Harm» (DNSH) ou «Não prejudicar significativamente», não apoiar nem realizar atividades económicas que prejudiquem significativamente os objetivos ambientais na aceção do artigo 17.º do Regulamento (UE) 2020/852, do Parlamento Europeu e do Conselho (Regulamento da Taxonomia da UE);

d) «Empresa», qualquer entidade que, independentemente da sua forma jurídica, exerce uma atividade económica. São, nomeadamente, consideradas como tais as entidades que exercem uma atividade artesanal ou outras atividades a título individual ou familiar, as sociedades de pessoas ou as associações que exercem regularmente uma atividade económica;

e) «Empresa em dificuldade», empresa relativamente à qual se verifica, pelo menos, uma das seguintes circunstâncias: (i) se se tratar de uma empresa de responsabilidade limitada, quando mais de metade do seu capital social tiver desaparecido devido a perdas acumuladas. Trata-se do caso em que a dedução das perdas acumuladas das reservas (e todos os outros elementos geralmente considerados como uma parte dos fundos próprios da empresa) conduz a um montante acumulado negativo que excede metade do capital social subscrito; (ii) se se tratar de uma empresa em que pelo menos alguns sócios tenham responsabilidade ilimitada relativamente às dívidas da empresa, quando mais de metade do seu capital, conforme indicado na contabilidade da empresa, tiver desaparecido devido às perdas acumuladas; (iii) quando a empresa for objeto de um processo coletivo de insolvência ou preencher, de acordo com o respetivo direito nacional, os critérios para ser submetida a um processo coletivo de insolvência a pedido dos seus credores; (iv) se se tratar de uma empresa que Não PME e onde, nos dois últimos anos: i) o rácio dívida contabilística/fundos próprios da empresa foi superior a 7,5; e ii) o rácio de cobertura dos juros da empresa, calculado com base em EBTIDA, foi inferior a 1,0;

f) «Início dos trabalhos», quer o início dos trabalhos de 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. A compra de terrenos e os trabalhos preparatórios, como a obtenção de licenças e a realização de estudos de viabilidade, não são considerados início dos trabalhos conforme refere o n.º 23 do artigo 2.º do Regulamento (UE) n.º 651/2014, de 16 de junho;

g) «Índice nominal de eficiência energética» (EEDI), na aceção da Organização Marítima Internacional (IMO), indicador definido para medir e melhorar a eficiência energética no transporte marítimo global. Representa a quantidade de CO₂ emitida pelo navio em operação por unidade (tonelada-milha) de trabalho de transporte;

h) «Navio não poluente», na aceção da alínea 102.º-F) do artigo 2.º do RGIC: (a) No que diz respeito às embarcações de navegação interior: (a1) Uma embarcação de navegação interior de transporte de passageiros com um motor híbrido ou bicarburante que obtenha no seu funcionamento normal, pelo menos, 50 % da sua energia a partir de combustíveis com nível nulo de emissões diretas de CO₂ (medidas no tubo de escape) ou de alimentação de corrente; ou (a2) Uma embarcação de navegação interior de transporte de mercadorias com emissões diretas de CO₂ (medidas no tubo de escape) por tonelada quilómetro (g CO₂/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 CO₂ determinado para os veículos pesados (subgrupo de veículos 5-LH) nos termos do artigo 11.º do Regulamento (UE) 2019/1242; (b) No que diz respeito aos navios de mar: (b1) uma embarcação marítima e costeira destinada ao transporte de passageiros e mercadorias, a operações portuárias ou a atividades auxiliares i) que tenha um motor híbrido ou bicarburante que produza, pelo menos, 25 % da sua energia a partir de combustíveis com nível nulo de emissões diretas de CO₂ (medidas no tubo de escape) ou de alimentação de corrente para o seu funcionamento normal no mar e nos portos, ou ii) cujo valor EEDI 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 CO₂ (medidas no tubo de escape) ou com combustíveis provenientes de fontes renováveis; ou (b2) 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 CO₂ (medidas no tubo escape), calculadas utilizando o EEDI, 50 % inferiores ao valor médio de referência das emissões de CO₂ determinado para os veículos pesados (subgrupo de veículos 5-LH) como publicado em conformidade como artigo 11.º do Regulamento (UE) n.º 2019/1242;

i) «Navio com nível nulo de emissões», na aceção da alínea 102-G) do artigo 2.º do RGIC: (a) No que diz respeito às embarcações de navegação interior, uma embarcação de navegação interior



de transporte de passageiros ou mercadorias com nível nulo de emissões diretas de CO₂ (medidas no tubo de escape/exaustão); (b) No que diz respeito aos navios de mar, 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 CO₂ (medidas no tubo de escape);

j) «Infraestruturas portuárias», infraestruturas e equipamentos para a prestação de serviços portuários relacionados com os transportes, por exemplo, cais de acostagem, muralhas de cais, pontões e pontes-cais flutuantes em zonas de maré, docas interiores, aterros e recuperação de terras, infraestruturas para a recolha de resíduos gerados por embarcações e resíduos de carga e infraestruturas de carregamento e reabastecimento em portos que forneçam eletricidade, hidrogénio, amoníaco e metanol a veículos, equipamentos móveis de terminais e equipamentos móveis de assistência em escala.

Artigo 3.º

Âmbito territorial

O Sistema de Incentivos à Navegação Ecológica tem aplicação em todo o território nacional, sendo 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 nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional.

Artigo 4.º

Âmbito setorial

O Sistema de Incentivos à Navegação Ecológica é aplicável às atividades económicas do setor que compreende o transporte marítimo de passageiros e mercadorias e o transporte de passageiros e mercadorias por vias navegáveis interiores.

Artigo 5.º

Tipologias de operação

As operações enquadram-se nas seguintes tipologias:

a) Investimentos a favor da adaptação de navios para o transporte de mercadorias e de passageiros, por vias navegáveis interiores e marítimas, com porte superior a 400 GT, e que visem medidas de substituição dos combustíveis fósseis, de poupança de energia e medidas complementares de redução das emissões, tornando-se estes navios não poluentes ou navios com nível nulo de emissões, conforme definições constantes nas alíneas g) e h) do artigo 2.º;

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.

Artigo 6.º

Entidades beneficiárias

São entidades beneficiárias os proprietários ou armadores de navios cuja atividade económica se insira nos CAE 501, 502, 503 ou 504, disponham de estabelecimento em Portugal e pretendam desenvolver projetos de descarbonização do transporte marítimo de passageiros e mercadorias.

Artigo 7.º**Critérios de elegibilidade dos beneficiários**

Os beneficiários devem cumprir os seguintes critérios:

- a) Estar legalmente constituído;
- b) 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;
- c) Poder legalmente desenvolver as atividades no território abrangido pela tipologia das operações e investimentos a que se candidata;
- d) Possuir, ou poder assegurar até à aprovação da candidatura, os meios técnicos, físicos e financeiros e os recursos humanos necessários ao desenvolvimento da operação;
- e) Demonstrar ter capacidade de financiamento da operação;
- f) Ter a situação regularizada em matéria de reposições, no âmbito de financiamentos dos Fundos Europeus;
- g) Dispor de contabilidade organizada nos termos da legislação aplicável;
- h) Declarar e comprovar que não configura uma «Empresa em dificuldade»;
- i) 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;
- j) Cumprir as regras aplicáveis aos auxílios de Estado;
- k) 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;
- l) 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;
- m) Garantir 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);
- n) Declarar e comprovar que não tem salários em atraso.

Artigo 8.º**Critérios de elegibilidade das operações**

1 — Os critérios de elegibilidade dos projetos são os seguintes:

- a) Enquadrar-se nos objetivos e prioridades definidos nos avisos de abertura de concurso (AAC);
- b) Ter data de início dos trabalhos após a data do pedido de auxílio, tal como definido nos artigos 2.º, alínea 23), e 6.º do RGIC;
- c) Integrar toda a informação exigida no âmbito da instrução do processo de candidatura, nos termos dos respetivos avisos, respeitando as condições e os prazos fixados;
- d) Obter uma avaliação final favorável dos critérios de seleção;
- e) Estar em conformidade com as disposições legais, nacionais e europeias, e regulamentares que lhes forem aplicáveis.

2 — Os AAC podem definir os limiares mínimos e máximos de investimento e de apoio.

Artigo 9.º

Despesas elegíveis

1 — No caso da tipologia de operação prevista na alínea a) do artigo 5.º são consideradas elegíveis:

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 prevista na alínea a) do artigo 5.º;

c) Certificação das operações e despesas com sociedades classificadoras com acordo de reconhecimento celebrado com a Administração Marítima Portuguesa (Direção-Geral de Recursos Naturais, Segurança e Serviços Marítimos — DGRM);

d) Despesas com ensaios, testes e provas de funcionamento com navios ou equipamentos;

e) Outros custos de investimento indispensáveis à realização da operação.

2 — No caso das tipologias de operação previstas nas alíneas b) e c) do artigo 5.º são considerados elegíveis os custos de construção, instalação, modernização ou ampliação das infraestruturas de carregamento ou reabastecimento, 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.

3 — As aquisições de bens e serviços são efetuadas em condições de mercado e a entidades fornecedoras com capacidade para o efeito.

4 — Os custos incorridos com investimentos incorpóreos, só são considerados despesas elegíveis, caso fique demonstrado que foram adquiridos em condições de mercado e a terceiros não relacionados com o adquirente.

Artigo 10.º

Despesas não elegíveis

Constituem despesas não elegíveis:

a) Despesas com Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA), recuperável ou não pelo beneficiário;

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) Encargos financeiros (juros ou outras despesas financeiras) durante o período de realização do investimento;

e) Despesas de pré-financiamento, constituição de processo de empréstimo e de fundo de manei;

f) Despesas relativas à aquisição de bens em estado de uso;

g) 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;

h) Custos com intervenções em navios afetos ao transporte de combustíveis fósseis;

i) 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).

Artigo 11.º

Forma de apoio, taxas de financiamento e custos elegíveis

1 — Os apoios são atribuídos sob a forma de incentivo não reembolsável, sendo aplicáveis as taxas máximas de cofinanciamento as que resultam dos artigos 36.º-B, 49.º, 56.º-B e 56.º-C do RGIC, no anexo I do presente Regulamento.

2 — Os outros custos não financiados no âmbito das categorias de auxílios do RGIC anteriormente referidas serão apoiados ao abrigo do Regulamento (UE) 2023/2831, de 13 de dezembro de 2023, da Comissão, (auxílios de *minimis*), com o limite máximo de 300 mil euros durante três anos por empresa única.

3 — O montante de financiamento das infraestruturas portuárias marítimas e infraestruturas de portos interiores, ambas de carregamento e reabastecimento que forneçam eletricidade, hidrogénio, amoníaco e metanol a «navios não poluentes» ou a «navios com nível nulo de emissões, não pode exceder a diferença entre os custos elegíveis e o lucro operacional do investimento na infraestrutura portuária, devendo o lucro operacional ser deduzido dos custos elegíveis.

4 — Em sede de encerramento das operações com custos elegíveis nas tipologias de operação previstas nas alíneas b) e c) do artigo 5.º, o montante de auxílio será limitado à diferença entre os custos elegíveis e o lucro operacional do investimento.

Artigo 12.º

Apresentação de candidaturas

As candidaturas são apresentadas no âmbito de AAC e são submetidas através de formulário eletrónico, disponível no sítio do IAPMEI, I. P.

Artigo 13.º

Avisos de abertura de concurso

1 — Os AAC devem observar o respeito pelas regras definidas no Regulamento (UE) 2021/241, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de fevereiro de 2021, que cria o Mecanismo de Recuperação e Resiliência e nas Orientações Técnicas aprovadas pela EMRP.

2 — Os AAC podem definir condições específicas em função dos objetivos a alcançar.

Artigo 14.º

Procedimentos de análise, seleção e decisão das candidaturas

1 — A admissão, análise e seleção das candidaturas é assegurada pelo IAPMEI — Agência para a Competitividade e Inovação, I. P., com o apoio do Comité Coordenador para o investimento Navegação Ecológica, que integra, para além do IAPMEI, I. P., as seguintes entidades:

- a) Autoridade de Gestão do Programa Inovação e Transição Digital (COMPETE 2030);
- b) A DGRM.

2 — A decisão fundamentada sobre as candidaturas é proferida pelo IAPMEI, I. P., no prazo de 60 dias úteis a contar da data-limite para a submissão de candidaturas, constante no AAC.

3 — Os candidatos são ouvidos durante o procedimento, nos termos legais, sendo concedido um prazo máximo de 10 dias úteis para pronúncia, contados a partir da data da notificação da proposta de decisão.

4 — O IAPMEI, I. P., notifica os candidatos da decisão final no prazo máximo de 10 dias úteis, a contar da data da decisão.



5 — Após a comunicação da decisão, a entidade beneficiária tem 30 dias úteis, a contar da data da notificação da decisão, para assinatura do termo de aceitação.

6 — A decisão de aprovação caduca, caso não seja assinado o termo de aceitação no prazo indicado no número anterior, salvo motivo justificado, não imputável ao candidato.

Artigo 15.º

CrITÉRIOS de seleção das candidaturas

1 — As candidaturas são selecionadas com base numa avaliação apurada através dos através dos seguintes critérios de seleção, cujo referencial de cálculo é densificado nos AAC:

- a) C1 — Emissões de dióxido de carbono (CO₂);
- b) C2 — Eficiência Energética;
- c) C3 — Emissões de partículas (PM);
- d) C4 — Emissões de óxidos de azoto (NO_x);
- e) C5 — Emissões de óxidos de enxofre (SO_x);
- f) C6 — Racionalidade económica.

2 — As candidaturas são hierarquizadas por ordem decrescente de classificação final, sendo selecionadas para cofinanciamento as candidaturas que tenham enquadramento no montante máximo fixado no AAC, sendo para o efeito elaborada lista hierarquizada de candidaturas em função da pontuação de mérito obtida.

Artigo 16.º

Contratação

A formalização da concessão do apoio reveste a forma de Termo de Aceitação, o qual fixará os investimentos, as subvenções, os calendários de execução e os marcos e metas a atingir, bem como as obrigações do beneficiário e penalizações em caso de incumprimento.

Artigo 17.º

Indicadores de avaliação

1 — Os indicadores de avaliação constam dos AAC ao nível das operações com as necessárias adaptações.

2 — O incumprimento dos indicadores de avaliação pode determinar a redução ou a revogação do apoio.

Artigo 18.º

Obrigações dos beneficiários

1 — Sem prejuízo de outras obrigações previstas na legislação europeia e nacional, os beneficiários ficam obrigados a:

- a) Executar as operações nos termos e condições aprovadas, previstos nos AAC e contratualizadas com o IAPMEI, I. P.;
- b) Permitir o acesso aos locais de realização das operações e àqueles onde se encontrem os elementos e documentos necessários ao acompanhamento e controlo do projeto aprovado, bem como às entidades nacionais e europeias com competências de controlo, avaliação e auditoria;
- c) Conservar a totalidade dos dados relativos à realização do investimento, em suporte digital, durante prazo fixado na legislação nacional e comunitária aplicáveis;
- d) Proceder à publicitação dos apoios, em conformidade com o disposto na legislação europeia e nacional aplicável e nas orientações técnicas aprovadas pela EMRP;



- e) Manter as condições legais necessárias ao exercício da atividade;
- f) Repor os montantes indevidamente recebidos e cumprir as sanções administrativas aplicadas, designadamente no caso de não cumprimento dos indicadores contratados, no prazo máximo de 30 dias após notificação da entidade contratante, para o efeito;
- g) Manter a sua situação tributária e contributiva regularizada perante, respetivamente, a administração fiscal e a segurança social;
- h) Adotar comportamentos que respeitem os princípios da transparência, da concorrência e da boa gestão dos dinheiros públicos, de modo a prevenir situações suscetíveis de configurar conflito de interesses, designadamente nas relações estabelecidas entre os beneficiários e os seus fornecedores ou prestadores de serviços;
- i) Disponibilizar, nos prazos estabelecidos, os elementos que lhe forem solicitados pelas entidades nacionais e europeias com competências para o acompanhamento, avaliação de resultados, controlo e auditoria;
- j) Comunicar as alterações ou ocorrências relevantes que ponham em causa os pressupostos relativos à aprovação do projeto;
- k) Não afetar a outras finalidades, locar, alienar ou por qualquer outro modo onerar os bens e serviços adquiridos no âmbito dos projetos apoiados, sem prévia autorização do beneficiário intermediário;
- l) Iniciar os investimentos no prazo máximo de seis meses após a notificação da decisão, salvo motivos não imputáveis ao beneficiário e aceite pelo IAPMEI, I. P.

2 — O navio financiado deve manter-se em operação regular de transporte nas zonas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional durante pelo menos 5 anos, a contar da data do pagamento final ao beneficiário final.

3 — Nos prazos previstos no número anterior e quando aplicável, os beneficiários não devem proceder a nenhuma das seguintes situações, sem prévia autorização do beneficiário intermediário:

- a) Cessação ou realocização da sua atividade;
- b) Mudança de propriedade de um item de infraestrutura que confira a uma entidade pública ou privada uma vantagem indevida;
- c) Alteração substancial da operação que afete a sua natureza, os seus objetivos ou as condições de realização, de forma a comprometer os seus objetivos originais e metas contratualizadas.

4 — Os montantes pagos indevidamente no âmbito de uma operação em que ocorram as alterações previstas no número anterior são recuperados de forma proporcional ao período relativamente ao qual as obrigações não foram cumpridas.

Artigo 19.º

Pagamentos aos beneficiários

As modalidades de pagamento dos apoios são definidas nos AAC.

Artigo 20.º

Acompanhamento e controlo

1 — As operações aprovadas são sujeitas a verificações de gestão, nos termos a definir pelo IAPMEI, I. P., e respeitando o Sistema de Gestão e Controlo da EMRP.

2 — Os beneficiários devem apresentar relatórios intercalares, utilizando para o efeito os formulários a disponibilizar, pelo IAPMEI, I. P., sendo objeto de uma auditoria no final da operação que inclui uma verificação no local.

Artigo 21.º

Enquadramento europeu de auxílios de Estado

1 — O presente Regulamento respeita o regime de auxílios de Estado, ao abrigo do RGIC, na sua redação atual, sendo apresentadas no anexo I do presente Regulamento as categorias de auxílios potencialmente aplicáveis.

2 — No caso de projetos com abordagens integradas, desde que não ultrapassem os limiares de notificação previstos no artigo 4.º do RGIC, podem assumir uma combinação de categorias de auxílios, pelo que o quadro de referência das taxas de financiamento das despesas elegíveis é o que decorrer do respetivo enquadramento no regime de auxílios de Estado em vigor.

3 — Para outros custos não financiados no âmbito das categorias de auxílios do RGIC anteriormente referidas, aplicar-se-á o regime de auxílios de *minimis*, previsto no Regulamento (UE) n.º 2023/2831, da Comissão, de 13 de dezembro, com um limite máximo de 300 000 euros durante três anos por empresa única.

Artigo 22.º

Redução, revogação e resolução

O incumprimento das obrigações do beneficiário bem como a inexistência ou a perda de quaisquer dos requisitos de concessão do incentivo podem determinar a redução do incentivo ou a revogação da decisão.

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
Auxílios ao investimento para a aquisição de veículos não poluentes ou de veículos com nível nulo de emissões e para a adaptação de veículos (RGIC artigo 36.º-B).	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.	(i) 100 % dos custos elegíveis para a adaptação de veículos que lhes permita serem considerados veículos com nível nulo de emissões; (ii) 80 % dos custos elegíveis para a adaptação de veículos que lhes permita serem considerados veículos não poluentes.
Auxílios a favor de portos marítimos (RGIC artigo 56.º-B).	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 <i>ex ante</i> .	100 % dos custos elegíveis.
Auxílios a favor de portos interiores (RGIC artigo 56.º-C).	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	100 % dos custos elegíveis.



Categoria de Auxílio	Despesas Elegíveis (em determinadas condições)	Intensidades Máxima de Auxílio
Auxílios a estudos e serviços de consultoria em matéria de proteção do ambiente e energia (RGIC artigo 49.º).	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 <i>ex ante</i> . Os auxílios a estudos ou serviços de consultoria, nomeadamente auditorias energéticas, diretamente ligados a investimentos elegíveis.	60 % dos custos elegíveis. Majorações: i) 20 % para estudos ou serviços de consultoria efetuados por conta de pequenas empresas; ii) 10 % para estudos ou serviços de consultoria efetuados por conta de médias empresas.
Auxílios de <i>minimis</i> (Regulamento (UE) 2023/2831, de 13 de dezembro de 2023).	Outros custos não financiados no âmbito das categorias de auxílios do RGIC anteriormente referidas	Limite máximo de 300 mil euros durante três anos por empresa única.

117291235