



PRR

Plano de Recuperação
e Resiliência

FAQ | PERGUNTAS FREQUENTES

Aviso N.º 01/C10-i07/2024

«Navegação Ecológica»

FAQ | Perguntas Frequentes

Versão 01

Investimento TC-C10-i07

AVISO N.º 01/C10-i07/2024

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

CONTROLO DO DOCUMENTO

Versão	Data	Descrição de Atualização
V01	26MAR2024	Versão Inicial FAQ Perguntas Frequentes Aviso N.º 01/C07-i07/2024 «Navegação Ecológica »

ÍNDICE

1. Questões Gerais	1
2. Âmbito Territorial e Setorial	3
3. Tipologias da Operação	3
4. Elegibilidade das Despesas.....	4
5. Elegibilidade das Operações	6
6. Metodologia de Pagamentos.....	8

1. QUESTÕES GERAIS

1.1 O que é necessário para proceder à apresentação da candidatura?

R: A candidatura deve ser submetida através de formulário eletrónico disponível na página da internet do IAPMEI, em www.iapmei.pt, onde figura também o [Aviso n.º 01/C10-i07/2024](#) e respetiva documentação aplicável, acompanhada de todos os documentos indicados no ponto 13 do [Aviso](#), não sendo aceites documentos que sejam remetidos por outros meios.

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.

Cada candidatura apresentada deve corresponder a um só navio constante dos registos Nacionais.

1.2 Qual o período de receção de candidaturas no âmbito do Aviso?

R: De acordo com o definido no ponto 8.1 do [Aviso 01/C10-i07/2024](#), o período para a receção de candidaturas decorre entre o dia 31 de janeiro de 2024 e as 17h59 do dia 12 de abril de 2024.

1.3 Quais os projetos elegíveis?

R: São elegíveis os projetos que visem acelerar a descarbonização do transporte marítimo de mercadorias e de passageiros, no médio e longo prazo, em prol da proteção do ambiente e cujas candidaturas reúnam as condições definidas no [Aviso 01/C10-i07/2024](#) e na [Portaria 30/2024 de 30 de janeiro](#)

1.4 Em que prazo, obrigatoriamente, as operações têm de ter início?

R: As operações devem ter início no prazo máximo de seis meses após a notificação da decisão, salvo motivos não imputáveis ao beneficiário e aceite pelo IAPMEI, I. P. (alínea I) do artigo 18.º da [Portaria 30/2024 de 30 de janeiro](#)).

1.5 Qual a data-limite para a conclusão das operações?

R: Considera-se conclusão das operações o fim da intervenção no navio e a respetiva certificação estatutária.

O prazo máximo de conclusão das operações é até ao dia 30 de junho de 2026, inclusive (ponto 6.2 do [Aviso 01/C10-i07/2024](#)).

1.6 A partir de que data é que as despesas associadas ao projeto são admitidas?

R: De acordo com o disposto na alínea f) do artigo 2.º da [Portaria n.º 30/2024](#) de 30 de janeiro considera-se «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, na sua atual redação.

Assim os trabalhos relativos ao projeto têm de ser iniciados somente após a submissão da candidatura e apenas serão admitidas as despesas associadas ao projeto quando realizadas após esta data.

1.7 Após a aprovação e contratualização da candidatura, mediante assinatura do Termo De Aceitação, pode o armador, decidir não avançar/realizar um dos investimentos até 30.06.2026? Se sim quais as consequências daí decorrentes?

R: Esta situação não está prevista. Qualquer alteração a uma candidatura submetida, nomeadamente a não realização de investimentos apresentados, carece de uma avaliação posterior não podendo, contudo, pôr em causa os objetivos do projeto e consequentemente a sua elegibilidade.

1.8 Qual o financiamento máximo por operação a conceder?

R: De acordo com o definido no ponto 7.2 do [Aviso 01/C10-i07/2024](#), 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).

1.9 Como será efetuado o rateio do valor total de incentivo pelas diferentes candidaturas dos diversos promotores?

R: Não haverá rateio entre as diversas candidaturas. As candidaturas serão hierarquizadas consoante o estabelecido no Aviso - Investimento TC-C10-i07 – Navegação Ecológica [N.º 01/C10-i07/2024](#), designadamente no ponto 14.3 (Apuramento do mérito da operação), ponto 15 (Avaliação do mérito da operação) e Anexo III do Aviso, bem como o referido no subponto 7.2 e 7.3.

2. ÂMBITO TERRITORIAL E SETORIAL

2.1 Qual o âmbito territorial e setorial de abrangência do Aviso?

R: Deve 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.

É aplicável às atividades económicas do setor que compreende o transporte de passageiros e de mercadorias por vias navegáveis interiores e marítimas.

2.2 Quem são as entidades beneficiárias finais?

R: São entidades beneficiárias finais, 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 de mercadorias.

2.3 A alínea 9.1.b) do Aviso indica que o beneficiário deverá assegurar o cumprimento dos seguintes critérios “Ser detentor do CAE 501, 502, 503 ou 504”. Para efeitos de elegibilidade do Beneficiário o CAE em apreço deve ser exercício a título de atividade principal da Empresa, ou pode também surgir como atividade secundária?

R: Sim, também pode surgir como CAE secundária.

2.4 No caso de surgir como atividade secundária, serão elegíveis promotores que não apresentem na sua IES dos anos de pré-projeto Volume de Negócios associado a estes CAE’s (secundários)?

R: A empresa, à data de submissão da candidatura, deve ter atividade desenvolvida nos CAE’s enquadráveis.

3. TIPOLOGIAS DA OPERAÇÃO

3.1 Em que tipologias de operação poderá o projeto ser suscetível de apoio?

R: As operações deverão ser enquadradas nas tipologias de operação previstas no ponto 5 do [Aviso 01/C10-i07/2024](#).

3.2 A realização dos investimentos em infraestruturas referidos no ponto 5.1, alíneas b) e c) do Aviso, serão da responsabilidade dos armadores?

R: Sim, o Aviso permite que o beneficiário da candidatura (empresas de transporte marítimo de acordo com o universo de CAE admissível) apresente investimentos em terra associados ao navio alvo de intervenção, dentro das regras definidas no Aviso, devendo obrigatoriamente estar legitimado para o fazer e apresentar prova disso. Estando previsto que este investimento em terra decorra em área de jurisdição portuária, o armador terá de estar autorizado pela respetiva Autoridade Portuária.

3.3 Os biocombustíveis que estejam em cumprimento com o Ponto 2 do anexo da MEPC.1/Circ.905 enquadram-se no Ponto 5.1 do Aviso, na tabela – definição de “navios não poluentes” e de “navios com nível nulo de emissões” nomeadamente, nos “Navios não poluentes”, “Navios de mar” na alínea ii), onde está mencionado “(...) ou com combustíveis provenientes de fontes renováveis”?

R: Os biocombustíveis que estejam em conformidade com o ponto 2 do anexo da MEPC.1/Circ.905 “*Interim Guidance on the Use of Biofuels Under Regulations 26, 27 and 28 of MARPOL Annex VI (DCS AND CII)*”, poderão vir a ser considerados provenientes de fontes renováveis.

Assim, em função do que disponha a ficha técnica de suporte do biocombustível referido na questão, e encontrando-se o mesmo nas condições delineadas no Aviso, este poderá vir a enquadrar-se na “Tabela – Definição de “navios não poluentes” e de “navios com nível nulo de emissões”” presente na alínea a) do Ponto 5.1 do [Aviso 01/C10-i07/2024](#).

4. ELEGIBILIDADE DAS DESPESAS

4.1 Quais são as despesas elegíveis?

R: De acordo com o ponto 11.1 do [Aviso 01/C10-i07/2024](#), são consideradas despesas elegíveis:

- a)** No caso da adaptação de navios em “navios não poluentes” ou em “navios com nível nulo de emissões”:
 - i.** Despesas relacionadas com a execução de diagnósticos, estudos de conceção, projetos de execução, auditorias energéticas, certificações e licenciamentos;
 - ii.** 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;

- iii. Certificação das operações e despesas com sociedades classificadoras com acordo de reconhecimento celebrado com a Administração Marítima Portuguesa (DGRM);
 - iv. Despesas com ensaios, testes e provas de funcionamento com navios ou equipamentos;
 - v. Outros custos de investimento indispensáveis à realização da operação;
- b)** 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”: caso da adaptação de navios em “navios não poluentes” ou em “navios com nível nulo de emissões”:
- i. 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;

4.2 O IVA é elegível?

R: O IVA é considerado despesa não elegível, conforme o expresso na alínea a) do ponto 11.2 do [Aviso 01/C10-i07/2024](#).

5. ELEGIBILIDADE DAS OPERAÇÕES

5.1 Há obrigatoriedade de envio de orçamentos/estimativas orçamentais com a candidatura? Se sim, quantos?

R: De acordo com os pontos 3 e 4 do artigo 9.º da Portaria 30/2024 de 30 de dezembro, os beneficiários devem reunir todos os documentos que permitam demonstrar de forma inequívoca que a aquisição foi efetuada em condições de mercado e que o fornecedor em causa tem capacidade para o respetivo fornecimento, sendo relevante para tal, reunir as evidências dos procedimentos aquisitivos suportados em consultas efetuadas ao mercado, propostas, contratos e outros documentos relevantes para o processo de seleção, bem como os critérios que fundamentaram a sua escolha.

Deste modo, de acordo com as boas práticas, recomenda-se consulta ao mercado a pelo menos três entidades.

5.2 Quantos indicadores obrigatórios são necessários apresentar em sede de candidatura?

R: A elegibilidade depende da identificação clara do tipo de despesas. Por exemplo, no caso de consultoria é uma despesa elegível para PME, sendo que no caso da apresentação por parte de uma NPME, poderão vir a ter enquadramento pelos Auxílios de Minimis.

5.3 Tendo em conta o estabelecido no Ponto 13.1.d do Aviso, se o navio operar regularmente em portos nacionais e fora de portos nacionais, considera-se satisfeita a condição estabelecida?

R: Desde que o navio mantenha o registo na bandeira portuguesa e faça escalas regulares em portos nacionais, consideram-se cumprido esse requisito.

5.4 A infraestrutura ficará disponível para todos os possíveis interessados?

R: Conforme definido na alínea q) do subponto 9.1 do [Aviso 01/C10-i07/2024](#), a infraestrutura será colocada à disposição dos utilizadores interessados de uma forma equitativa e não discriminatória, e com base nas condições de mercado.

5.5 Como será definida a localização de um possível investimento em infraestruturas?

R: De acordo com o Aviso, o beneficiário da candidatura deverá evidenciar que através de investimentos a realizar, já existentes ou planeados pelo operador ou autoridade portuária, a infraestrutura portuária existe. Caso o beneficiário candidate a instalação de uma infraestrutura em área de jurisdição portuária, deverá acordar previamente com a Autoridade Portuária a respetiva localização, fazendo esta informação parte da autorização referida no número anterior.

5.6 Com que disponibilidade e como fazer um investimento em infraestruturas de modo a não afetar e/ou colocar a operação portuária em causa?

R: Este tipo de infraestrutura só poderá ser instalada com a autorização da Autoridade Portuária, que deverá definir os termos acordados entre as duas partes. Sem esta autorização, o investimento fora do navio não será aprovado.

5.7 Onde e por que meio deve ser solicitada a Declaração de Atividade regular em portos nacionais?

R: O pedido deverá ser dirigido à DGRM por via do email dcn.secretaria@dgrm.mm.gov.pt.

5.8 Qual a possibilidade de cumulatividade, para as Empresas, de apoios ao abrigo das Agendas com os apoios previstos ao nível por exemplo do *Innovation Fund* ou do Fundo para a Transição Justa? Pode, por exemplo, uma entidade candidatar uma parte de um projeto no contexto das Agendas e uma segunda componente desse projeto (despesas distintas) no âmbito do *Innovation Fund* ou do Fundo para a Transição Justa?

R: Sim pode, desde que as candidaturas não abranjam os mesmos investimentos.

5.9 Qualquer OR (Organização Reconhecida) poderá executar as tarefas de verificação das propostas, mesmo que essa OR não seja a classificadora do navio em questão?

R: Sim. Qualquer OR poderá executar as tarefas de verificação da proposta, mesmo que essa OR não seja classificadora do navio em questão.

5.10 É possível, o navio, objeto do apoio ser vendido antes do termino dos 5 anos a outro armador que o mantenha em operação em águas nacionais? Esta situação acarreta consequências? Se sim, quais?

R: Se o navio objeto do apoio for vendido antes do término dos 5 anos a outro armador que o mantenha em operação em águas nacionais, e partindo deste princípio, deve ser efetuada uma cessão da posição contratual para este, e não há, assim, lugar a devolução do incentivo, pois são cumpridas todas as obrigações.

Caso não se verifique uma cessão da posição contratual para o novo armador, poderá ser equacionada a devolução pelo beneficiário que contratualizou, mediante termo de aceitação, o montante que resulte do cálculo pro rata do tempo em que o navio deixe de estar em cumprimento.

Releve-se que qualquer destas alterações tem subjacente a prévia autorização do beneficiário intermediário (IAPMEI), como referido na [Portaria 30/2024, de 30 janeiro](#).

6. METODOLOGIA DE PAGAMENTOS

6.1 Qual a metodologia de pagamento?

R: De acordo com o definido no ponto 18 do [Aviso 01/C10-i07/2024](#), os pagamentos dos apoios poderão ser efetuados através de:

- a)** Pagamentos intermédios até 95% do incentivo contratado ou realizado, a título de:
 - i.** 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;
 - ii.** 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.
- b)** 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.

6.2 Qual o prazo limite para submeter o pedido de pagamento final?

R: O pedido de pagamento final deve ser submetido até 30 dias após a conclusão física e financeira do projeto (Ponto 18 do [Aviso 01/C10-i07/2024](#)).

6.3 Os projetos carecem de garantias bancárias?

R: Não. De acordo com os critérios de elegibilidade dos beneficiários e das operações a cofinanciar referidos no ponto 9 do [Aviso 01/C10-i07/2024](#), apenas é necessário demonstrar ter capacidade de financiamento da operação.



PRR

Plano de Recuperação
e Resiliência

IAPMEI - Agência para a Competitividade e Inovação

www.iapmei.pt