

AMBIENTE E AÇÃO CLIMÁTICA

Portaria n.º 109/2024/1, de 18 de março

Sumário: Aprova o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos», inserido no investimento RP-C21-i12 – medida reforçada: descarbonização dos transportes públicos, do Plano de Recuperação e Resiliência.

O Acordo de Paris alcançado em 2015 estabeleceu um plano de ação para limitar o aquecimento global, no qual os governos acordaram um objetivo de longo prazo de manter o aumento da temperatura média mundial abaixo dos 2 °C em relação aos níveis pré-industriais e em envidar esforços para limitar o aumento a 1,5 °C.

Desde então, a União Europeia tem adotado diversas medidas e estratégias para combater as alterações climáticas e colocar os Estados-Membros rumo a uma neutralidade carbónica, incluindo o Pacto Ecológico Europeu, que representa um compromisso ambicioso para redução de, pelo menos, 55 % das emissões de gases com efeito de estufa até 2030.

Um desses programas, igualmente justificado pela necessidade de uma resposta imediata à emergência de saúde pública provocada pela pandemia da doença COVID-19, é o Next Generation EU, criado pelo Conselho Europeu como um instrumento de mitigação do impacto económico e social da crise, contribuindo para assegurar o crescimento sustentável de longo prazo e responder aos desafios da dupla transição climática e digital.

Este instrumento contém o Mecanismo de Recuperação e Resiliência, onde se enquadra o Plano de Recuperação e Resiliência (PRR), criado pelo Regulamento (UE) 2021/241, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de fevereiro de 2021.

Adicionalmente, no contexto dos desenvolvimentos geopolíticos europeus, e inerentes consequências no mercado de energia, através do Regulamento, de alteração, (UE) 2023/435, permitiu-se aos Estados-Membros da UE introduzir capítulos da REPowerEU nos seus planos de recuperação e resiliência, a fim de acelerar a transição da UE para uma energia limpa.

Nos termos da Decisão de Execução do Conselho COM (2021)321, de 13 de julho de 2021, que aprova o PRR para Portugal, e da Decisão de Execução do Conselho 13351/23, de 10 de outubro, que a altera, Portugal definiu um conjunto de investimentos e reformas que contribuem para a melhoria da sua resiliência, a promoção da transição climática e o incentivo à transição digital.

Entre as reformas e respetivos investimentos que integram o PRR, inscreve-se a «Descarbonização dos Transportes Públicos», que visa apoiar a descarbonização dos transportes e que terá um impacto muito relevante na promoção da sua utilização, através do reforço da oferta, do aumento do conforto e da qualidade de serviço prestado, assim como na descarbonização e apoio à transição energética do setor dos transportes, através da redução da emissão de gases com efeito de estufa (GEE) e do aumento da incorporação de energias renováveis no setor do transporte público coletivo rodoviário de passageiros.

O objetivo do investimento RP-C21-i12 do PRR é reforçar o investimento TC-C15-i05 reportado à descarbonização dos transportes públicos no âmbito da componente 15, através de autocarros com nível nulo de emissões (elétricos ou a hidrogénio) em território continental português, incluindo também as respetivas infraestruturas de carregamento de eletricidade ou reabastecimento de hidrogénio.

Neste contexto, cabe ainda observar que o Fundo Ambiental, atuando como beneficiário intermediário, é a entidade globalmente responsável pela implementação física e financeira do investimento RP-C21-i12, enquadrado na componente C21 REPowerEU do Plano de Recuperação e Resiliência, que se rege pela legislação nacional e europeia aplicável.

Ante tudo o exposto, criar este sistema de incentivos, apoiando a aquisição de autocarros com nível nulo de emissões para assegurar, exclusivamente, serviços públicos de transporte coletivo de passageiros sob gestão de autoridades de transporte inseridas no território de Portugal continental (NUTS1 PT1) para renovação e reforço das frotas, é urgente, inadiável e indispensável, não só porque terá um impacto muito relevante na promoção da utilização do transporte público, através do reforço da

oferta, do aumento do conforto e da qualidade de serviço prestado, como também densifica mecanismos de concretização de políticas públicas de mobilidade sustentável e ecologicamente responsável, cruciais à descarbonização da mobilidade, contribuindo para a transição energética do setor dos transportes e para o aumento da incorporação de energias renováveis no setor do transporte público rodoviário de passageiros.

Por conseguinte, a não publicação da presente portaria sempre resultaria num grave prejuízo para o interesse público, adiando a aprovação de políticas de incentivos à transição ecológica e sustentável do setor dos transportes públicos, a que acresceria o incumprimento dos compromissos assumidos no âmbito do PRR.

O regulamento anexo respeita as obrigações decorrentes do Regulamento Geral de Isenção por Categoria (RGIC), aprovado pelo Regulamento (UE) n.º 651/2014, da Comissão, de 16 de junho, na sua atual redação, que resulta do Regulamento (UE) 2023/1315, de 23 de junho de 2023 (RGIC), em particular o disposto nos capítulos I e II, e nos artigos 36.º-A e 36.º-B, materializando, em concatenação com o aviso de abertura de concurso a lançar pelo Fundo Ambiental, um procedimento de concurso competitivo, com base em critérios objetivos, transparentes e não discriminatórios.

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

Assim:

Manda o Governo, pelo Ministro do Ambiente e da Ação Climática, nos termos conjugados dos artigos 2.º, 3.º e 6.º do Decreto-Lei n.º 42-A/2016, de 12 de agosto, do artigo 26.º do Decreto-Lei n.º 32/2022, de 9 de maio, e do artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 6/2015, de 8 de janeiro, todos na sua redação atual, o seguinte:

Artigo 1.º

Objeto

É aprovado o Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos», investimento C21-i12 do PRR, cujo objetivo é reforçar o investimento TC-C15-i05: descarbonização dos transportes públicos, 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 do Ambiente e da Ação Climática, José Duarte Piteira Rica Silvestre Cordeiro, em 12 de março de 2024.

ANEXO

Regulamento do Sistema de Incentivo às Empresas «Descarbonização dos Transportes Públicos», investimento C21-i12 do PRR

Artigo 1.º

Objeto

1 — O presente Regulamento cria o Sistema de Incentivos à Descarbonização dos Transportes Públicos, sendo 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, na sua redação atual, que cria o Mecanismo de Recuperação e Resiliência, e pelas orientações técnicas aprovadas pela Estrutura de Missão «Recuperar Portugal» (EMRP).

2 – O presente Sistema de Incentivos visa implementar o investimento C21-i12 do PRR, nos termos da Decisão de Execução do Conselho COM(2021), de 13 de julho de 2021, que aprova o PRR para Portugal, alterada pela Decisão de Execução do Conselho 13351/23, de 10 de outubro de 2023, e apoiar a aquisição de autocarros com nível nulo de emissões para assegurar exclusivamente serviços públicos de transporte coletivo de passageiros sob gestão de autoridades de transporte inseridas no território de Portugal continental (NUTS1 PT1) para renovação e reforço das frotas com um impacto muito relevante na promoção da utilização do transporte público, através do reforço da oferta, do aumento do conforto e da qualidade de serviço prestado, assim como na descarbonização e apoio à transição energética do setor dos transportes, sem emissões de gases com efeito de estufa (GEE), e do aumento da incorporação de energias renováveis no setor do transporte público rodoviário de passageiros.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente Regulamento, entende-se por:

- a) «Autocarro limpo»: veículo novo com nível nulo de emissões, na aceção do artigo 2.º, alínea 102-G), subalínea c), do RGIC (elétrico ou a hidrogénio), e homologado exclusivamente nas categorias europeias M2 ou M3 a que se refere o n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 58/2004, de 4 de março, na sua redação atual, cumprindo com os requisitos para o acesso facilitado para pessoas com mobilidade reduzida, com a finalidade de ser utilizado no serviço público de transporte coletivo rodoviário de passageiros;
- b) «Empresa»: qualquer entidade que, independentemente da sua forma jurídica, exerce uma atividade económica, através da disponibilização, com ou sem remuneração, de bens ou serviços no mercado;
- c) «Infraestruturas de carregamento»: infraestruturas fixas ou móveis que fornecem eletricidade a veículos;
- d) «Infraestruturas de reabastecimento», infraestruturas fixas ou móveis que fornecem hidrogénio a veículos;
- e) «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. No caso de aquisições, por «início dos trabalhos», entende-se o momento da aquisição dos ativos diretamente ligados ao estabelecimento adquirido;
- f) «PME»: as micro, pequenas e médias empresas na aceção da Recomendação 2003/361/CE, da Comissão Europeia, de 6 de maio, relativa à definição de micro, pequena e média empresa e com a certificação eletrónica, prevista no Decreto-Lei n.º 372/2007, de 6 de novembro, na sua redação atual, através do sítio do IAPMEI – Agência para a Competitividade e Inovação, I. P. (IAPMEI, I. P.);
- g) «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 tenha 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 cumulado 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) Sempre que uma empresa tiver recebido um auxílio de emergência e ainda não tiver reembolsado o empréstimo ou terminado a garantia, ou tiver recebido um auxílio à reestruturação e ainda estiver sujeita a um plano de reestruturação;

(v) Se se tratar de uma empresa que não é uma PME e onde, nos dois últimos anos, o rácio dívida contabilística/fundos próprios da empresa foi superior a 7,5, e o rácio de cobertura dos juros da empresa, calculado com base em EBTIDA, foi inferior a 1,0;

h) «Procedimento de concurso competitivo»: um procedimento de concurso não discriminatório que prevê a participação de um número suficiente de empresas e no qual os auxílios são concedidos com base quer na proposta inicial apresentada pelo proponente quer num preço de equilíbrio. Além disso, o orçamento ou volume relacionado com processo de concurso é um condicionalismo vinculativo conducente a uma situação em que nem todos os proponentes podem beneficiar de auxílio.

Artigo 3.º

Âmbito territorial, dotação e taxa de financiamento

1 – São elegíveis as operações que envolvam a aquisição de veículos para assegurar exclusivamente serviços públicos de transporte coletivo de passageiros sob gestão de uma autoridade de transporte no território de Portugal continental (NUTS1 PT1), nos termos que venham a ser fixados nos avisos de abertura de concurso pelo Fundo Ambiental.

2 – A dotação total afeta ao presente sistema de incentivos é de 90 000 000 € (noventa milhões de euros).

3 – A dotação total é repartida, em função das especificidades reconhecidas aos diversos territórios, pelas duas categorias de financiamento:

a) Categoria 1 – operações respeitantes a veículos com nível nulo de emissões (elétricos ou a hidrogénio) destinados a operar nas Áreas Metropolitanas de Lisboa ou do Porto, 45 000 000 € (quarenta e cinco milhões de euros);

b) Categoria 2 – operações respeitantes a veículos com nível nulo de emissões (elétricos ou a hidrogénio) destinados a operar nos restantes territórios do continente, 45 000 000 € (quarenta e cinco milhões de euros).

4 – Os promotores devem escolher a categoria de financiamento a que se candidatam no ato da candidatura.

5 – O financiamento por beneficiário tem uma dotação máxima de 12 000 000 € (doze milhões de euros), independentemente da categoria a que se candidata.

6 – O montante máximo de financiamento público a atribuir por autocarro limpo a adquirir não poderá exceder os seguintes montantes: (a) 270 000 € (duzentos e setenta mil euros), no caso de autocarro limpo elétrico; e (b) 470 000 € (quatrocentos e setenta mil euros), no caso de autocarro limpo movido a hidrogénio.

7 – A taxa máxima de financiamento das operações a aprovar é de 100 % (cem por cento), incidindo esta sobre o total das despesas elegíveis.

8 – As despesas elegíveis são determinadas nos termos estabelecidos no artigo 9.º do presente Regulamento.

Artigo 4.º

Beneficiários

São elegíveis municípios, áreas metropolitanas e operadores de transporte público que, na aceção do artigo 3.º da Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua atual redação, que aprovou o novo Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), prestem um ou mais dos seguintes serviços:

- a) Serviço público de transporte de passageiros municipal;
- b) Serviço público de transporte de passageiros intermunicipal;
- c) Serviço público de transporte de passageiros inter-regional, desde que explorados ao abrigo de contratos de serviço público;
- d) Serviço público de transporte de passageiros flexível, não podendo ser neste caso beneficiários empresas, pessoas coletivas ou pessoas singulares licenciadas para o transporte em táxi, nem as instituições particulares de solidariedade social;
- e) Serviço público de transporte escolar ao nível do município, nos termos do artigo 37.º do RJSPTP e do Decreto-Lei n.º 21/2019, de 30 de janeiro.

Artigo 5.º

Tipologia de operações

Para efeitos do disposto no presente Regulamento, são elegíveis apenas as seguintes tipologias de operações:

- a) Aquisição de autocarros limpos, correspondentes a veículos novos com nível nulo de emissões, na aceção do artigo 2.º, alínea 102-G), subalínea c), do RGIC (elétricos ou a hidrogénio), e homologados exclusivamente nas categorias europeias M2 ou M3, a que se refere o n.º 1 do artigo 4.º do Regulamento (UE) 2018/858 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2018, na sua redação atual, cumprindo com os requisitos para o acesso facilitado para pessoas com mobilidade reduzida, com a finalidade de serem utilizados nos serviços públicos de transporte coletivo de passageiros previstos no artigo anterior;
- b) Investimento em infraestruturas de carregamento de eletricidade e/ou de abastecimento de hidrogénio de autocarros limpos.

Artigo 6.º

Grau de maturidade das operações

1 – O grau de maturidade mínimo exigido para as operações na fase de apresentação de candidatura traduz-se na existência de peças preparatórias do(s) procedimento(s) de aquisição relativos ao investimento mais relevante para a operação.

2 – Os beneficiários apenas poderão iniciar os procedimentos para a aquisição dos veículos e/ou instalação dos respetivos postos de carregamento/abastecimento após a submissão da candidatura.

3 – Os beneficiários são obrigados a iniciar a execução da operação no prazo máximo de 180 dias após a assinatura do termo de aceitação da operação.

Artigo 7.º

Critérios de elegibilidade dos beneficiários

Para serem elegíveis, os beneficiários devem satisfazer os seguintes critérios cumulativos:

- 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 candidatam;
- 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) Apresentar uma situação económico-financeira equilibrada ou demonstrar ter capacidade de financiamento da operação;
- f) Não ter apresentado a mesma 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;
- g) Declarar não ter salários em atraso, reportados à data da apresentação da candidatura ou até ao momento da assinatura do termo de aceitação caso a candidatura seja aprovada;
- 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;
- j) Possuir título habilitante da operação de transporte público coletivo de passageiros (alvará ou licença comunitária) emitido pela autoridade pública competente; e
- k) Ter a situação regularizada em matéria de reposições, no âmbito de financiamentos dos Fundos Europeus.

Artigo 8.º

Critérios de elegibilidade das operações

1 – Para efeitos do disposto no presente Regulamento, são elegíveis as operações que satisfaçam os seguintes critérios cumulativos:

- a) Respeitar as tipologias de operações previstas no artigo 5.º do presente Regulamento;
- b) Visar a prossecução dos objetivos específicos previstos no Regulamento (UE) 2021/241, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de fevereiro de 2021, na sua redação atual;
- c) Demonstrar adequado grau de maturidade, de acordo com o referido no artigo 6.º do presente Regulamento;
- d) Justificar a necessidade e a oportunidade da realização da operação, incluindo que sem o financiamento o investimento não se realizaria, ou, alternativamente, demonstrar que sem o financiamento o investimento realizar-se-ia em menor escala;
- e) Dispor dos licenciamentos e autorizações prévias à execução dos investimentos, quando aplicável;
- f) Apresentar uma caracterização técnica e uma fundamentação dos custos de investimento e do calendário de realização física e financeira;
- g) Fundamentar o contributo da operação para cada um dos critérios de seleção aplicáveis;
- h) Apresentar um plano de comunicação a desenvolver no decurso da implementação da operação e na sua conclusão, que permita a informação e divulgação dos resultados da operação junto dos potenciais beneficiários ou utilizadores e do público em geral, que evidencie o cumprimento das obrigações fixadas no artigo 34.º do Regulamento (UE) 2021/241, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de fevereiro de 2021, na sua redação atual;

i) Demonstrar, através de declaração da autoridade pública competente, que a operação a financiar se insere no âmbito de um ou mais dos serviços de transporte público de passageiros identificados no artigo 4.º do presente Regulamento;

j) Apresentar declaração em como os ativos associados à operação serão utilizados exclusivamente no âmbito dos serviços de transporte público de passageiros identificados no artigo 4.º do presente Regulamento;

k) Apresentar declaração em que o beneficiário se obriga a disponibilizar ao Fundo Ambiental os dados associados às reduções de GEE resultantes dos autocarros limpos a financiar;

l) Demonstrar que os veículos a adquirir cumprem com categoria europeia M2 ou M3 pertencendo à classe I ou classe A e cumprem com os requisitos para o acesso facilitado para pessoas com mobilidade reduzida, para transporte público coletivo de passageiros com recurso unicamente a autocarros limpos; e

m) Apresentar declaração em como se confirma que o acesso à infraestrutura de reabastecimento/recarregamento a instalar no âmbito da operação estará disponível, salvaguardadas as questões operacionais e de funcionamento necessárias do beneficiário, a todos os operadores de transporte público de passageiros no âmbito da sua respetiva missão de serviço de transporte público de passageiros, segundo critérios objetivos, transparentes e não discriminatórios.

2 – Para efeitos do disposto no presente Regulamento, não são elegíveis as seguintes operações:

a) Operações aprovadas no âmbito dos avisos POSEUR-07-2016-71, POSEUR-07-2018-10 e POSEUR07-2021, lançados pelo Programa Operacional Sustentabilidade e Eficiência no Uso de Recursos (POSEUR), referentes a «Promoção da Eficiência Energética nos Transportes Urbanos Públicos Coletivos de Passageiros Incumbidos de Missões de Serviço Público», e

b) Operações aprovadas ao abrigo da Portaria n.º 2/2022, de 3 de janeiro, e do aviso 01/C15-i05/2021 do Fundo Ambiental.

Artigo 9.º

Elegibilidade das despesas

1 – Para efeitos do disposto no presente Regulamento, são considerados como elegíveis a cofinanciamento os custos reais incorridos com a realização das operações elegíveis, designadamente as seguintes:

a) Aquisição de «autocarros limpos» que cumpram o previsto no artigo 5.º do presente Regulamento, no valor máximo da diferença entre o custo de aquisição «autocarro limpo» que o beneficiário pretende adquirir e o custo de aquisição de um autocarro novo equivalente (do mesmo tipo e capacidade) que se limite a cumprir a norma Euro VI;

b) Construção ou adaptação de postos de abastecimento de hidrogénio ou de pontos de carregamento de energia elétrica, desde que comprovada a sua necessidade e relevância para a operação, incluindo os custos de construção, instalação, modernização ou ampliação de infraestruturas de carregamento ou de abastecimento. Esses custos incluem os custos das infraestruturas de carregamento ou de reabastecimento propriamente ditas e o equipamento técnico conexo, 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 abastecimento 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. Sempre que estejam em causa infraestruturas de carregamento que permitam a transferência de eletricidade com uma potência de saída igual ou inferior a 22 kW, as infraestruturas devem dispor de funcionalidades de carregamento inteligente; e

c) Ações relacionadas com a assistência técnica específica para a operação, bem como ações de comunicação e sensibilização do público-alvo e a monitorização dos resultados da operação, desde que comprovada a sua relevância para a operação.

2 – As despesas elegíveis a cofinanciamento a que se referem as alíneas *b)* e *c)* do n.º 1 do presente artigo estão condicionadas à aquisição de autocarros limpos e limitadas, no máximo, a 20 % do total da despesa total elegível da operação.

3 – Os custos elegíveis apresentados nos pedidos de pagamento pelo beneficiário assentam numa base de custos reais, tendo de ser justificados através de faturas pagas ou outros documentos contabilísticos de valor probatório equivalente.

4 – Não são elegíveis a cofinanciamento no âmbito do presente Regulamento:

a) Despesas de consumo corrente, despesas de funcionamento ou de manutenção/conservação dos veículos a adquirir;

b) Imputações de custos internos dos beneficiários;

c) Imposto sobre o valor acrescentado (IVA), recuperável ou não pelo beneficiário;

d) Compra de imóveis, incluindo terrenos;

e) Juros e encargos financeiros;

f) Publicidade corrente;

g) Custos indiretos.

Artigo 10.º

Forma de apoio

A forma do apoio a conceder às candidaturas a aprovar no âmbito do presente Regulamento reveste a natureza de subvenções não reembolsáveis, nos termos do Regulamento (UE) 2021/241, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de fevereiro de 2021, na sua redação atual.

Artigo 11.º

Apresentação de candidatura

As candidaturas são apresentadas no âmbito de avisos de abertura de concurso e são submetidas através de formulário eletrónico, disponível no sítio institucional na Internet do Fundo Ambiental.

Artigo 12.º

Avisos de abertura de concurso

Os avisos de abertura de concurso devem observar o respeito pelas regras definidas no Regulamento (UE) 2021/241, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de fevereiro de 2021, na sua redação atual.

Artigo 13.º

Procedimentos de análise, seleção e decisão das candidaturas

1 – A entidade gestora do Fundo Ambiental será a responsável pelo processo de decisão do financiamento, com o apoio técnico de entidades setoriais competentes, caso aplicável.

2 – As candidaturas são analisadas de acordo com os critérios de elegibilidade previstos no presente Regulamento.

3 – A seleção das operações candidatas terá em consideração o seu mérito absoluto, sendo as operações selecionadas desde que a avaliação de mérito seja superior à pontuação mínima fixada nos avisos de abertura de concurso.

4 – A seleção referida no número anterior é realizada de forma autónoma para cada uma das duas categorias referidas no artigo 3.º, n.º 3, do presente Regulamento.

5 – Caso o processo de seleção não permita esgotar o montante em alguma das duas categorias, o montante remanescente pode ser afeto pelo Fundo Ambiental à outra categoria até que seja esgotada a dotação total identificada no artigo 3.º, n.º 2, do presente Regulamento.

6 – Após a comunicação favorável da decisão de financiamento da candidatura, é celebrado um termo de aceitação entre a entidade gestora do Fundo Ambiental e o beneficiário que estabelece as condições específicas do financiamento.

Artigo 14.º

Critérios de seleção de candidaturas

1 – As candidaturas são selecionadas com base numa avaliação apurada através dos critérios de seleção aprovados e conforme referencial descrito no anexo ao presente Regulamento, do qual faz parte integrante.

2 – As candidaturas são hierarquizadas por ordem decrescente de classificação final, sendo selecionadas as operações com maior classificação final e até ao limite orçamental definido nos avisos de abertura de concurso.

Artigo 15.º

Procedimentos para apresentação, análise e decisão dos pedidos de pagamento

1 – As prestações de pagamento do financiamento solicitado serão estabelecidas no termo de aceitação a celebrar entre a entidade gestora do Fundo Ambiental e o beneficiário final e deverão estar obrigatoriamente associadas à apresentação de comprovativos de realização de despesa associada à operação.

2 – A entidade gestora do Fundo Ambiental realiza verificações administrativas e verificações no local das operações para atestar a realização efetiva da operação e o pagamento da despesa declarada pelo beneficiário, bem como a sua conformidade com a legislação aplicável, com o programa operacional e o cumprimento das condições de apoio da operação.

3 – No âmbito da análise de cada pedido de pagamento é avaliada a elegibilidade material e financeira da despesa, tendo em conta a regularidade dos procedimentos de contratação pública e dos documentos que comprovem a realização da despesa e o pagamento efetivo aos fornecedores.

Artigo 16.º

Obrigações dos beneficiários

1 – Para efeitos do disposto no presente Regulamento, são obrigações dos beneficiários, designadamente, as seguintes:

a) Dar início à execução das operações obrigatoriamente até 180 dias úteis após a data da assinatura do contrato (termo de aceitação) entre a entidade gestora do Fundo Ambiental e o beneficiário;

b) Executar as operações nos termos e condições aprovadas e contratualizadas com a entidade gestora do Fundo Ambiental;

c) Permitir o acesso aos locais de realização das operações e àqueles onde se encontrem os elementos e documentos necessários ao acompanhamento e controlo da operação aprovada;

- d) Conservar a totalidade dos dados relativos à realização do investimento, em suporte digital, durante o prazo fixado na legislação nacional e comunitária aplicável;
- e) Proceder à publicitação dos apoios, em conformidade com o disposto na legislação europeia e nacional aplicável;
- f) Manter as condições legais necessárias ao exercício da atividade;
- g) 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, tendo por limite a data de 30 de junho de 2026;
- h) Manter a sua situação tributária e contributiva regularizada perante, respetivamente, a administração fiscal e a segurança social;
- i) 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;
- j) Disponibilizar, nos prazos estabelecidos, os elementos que lhe forem solicitados pelas entidades com competência para o acompanhamento, avaliação de resultados, controlo e auditoria;
- k) Comunicar as alterações ou ocorrências relevantes que ponham em causa os pressupostos relativos à aprovação da operação;
- l) Não afetar a outras finalidades, locar, alienar ou por qualquer outro modo onerar os bens e serviços adquiridos no âmbito das operações apoiadas, sem prévia autorização da entidade gestora do Fundo Ambiental;
- m) O investimento produtivo ou as infraestruturas financiadas devem ser mantidos e afetos à respetiva atividade e, quando aplicável, na localização geográfica definida na operação, pelo menos durante cinco anos, ou três anos quando estejam em causa investimentos de PME, caso não esteja previsto prazo superior na legislação europeia aplicável ou nas regras dos auxílios de Estado, em ambos os casos, a contar da data do pagamento final ao beneficiário final.

2 – Nos prazos previstos na alínea m) do número anterior e quando aplicável, os beneficiários não devem proceder a nenhuma das seguintes situações sem prévia autorização da entidade gestora do Fundo Ambiental:

- a) Cessação ou realocação da sua atividade;
- b) Mudança de propriedade de um bem 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.

3 – 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 17.º

Acompanhamento e controlo

1 – As operações aprovadas e os respetivos beneficiários ficam sujeitos a ações de acompanhamento, de controlo e de auditoria a realizar pela entidade gestora do Fundo Ambiental, bem como pelas autoridades nacionais e comunitárias com competência em matéria de certificação, auditoria e controlo dos fundos comunitários atribuídos.

2 – Os apoios financeiros concedidos às operações aprovadas ficam sujeitos ao acompanhamento e controlo da sua utilização, em conformidade com a operação aprovada, nas suas componentes material, financeira e contabilística.

Artigo 18.º

Enquadramento europeu de auxílios de Estado

O presente Regulamento respeita o regime de auxílios de Estado que resulta do Regulamento Geral de Isenção por Categoria, Regulamento (EU) n.º 651/2014, de 17 de junho de 2014, na sua atual redação, em particular ao abrigo dos capítulos I e II e dos artigos 36.º A (auxílios ao investimento a favor de infraestruturas de carregamento ou de reabastecimento) e 36.º B (auxílios ao investimento para a aquisição de veículos não poluentes ou de veículos com nível nulo de emissões e para a adaptação de veículos).

ANEXO

CrITÉRIOS de seleção

A classificação da candidatura, resultante da aplicação dos critérios de seleção, é atribuída numa escala de 1 a 5, por agregação das classificações de cada critério, que resultam da aplicação do coeficiente de ponderação à pontuação dos respetivos parâmetros de avaliação, pontuação essa que obedecerá à escala referida anteriormente, sendo a classificação estabelecida até à 2.ª casa decimal sem arredondamento.

Serão selecionadas para cofinanciamento as candidaturas que obtenham uma classificação final de mérito absoluto igual ou superior a 3 pontos e que tenham enquadramento no montante máximo fixado pelos avisos de abertura de concurso, sendo para o efeito elaborada lista hierarquizada de candidaturas em função da pontuação de mérito obtida.

A seleção e classificação das candidaturas é realizada de forma autónoma para cada uma das duas categorias referidas no artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento.

A classificação final (CF) da candidatura é estabelecida pela média aritmética das classificações dos 4 critérios (C) de avaliação:

$$CF = (C1 + C2 + C3 + C4)/4$$

C1 – Redução média anual de consumo de energia

Avaliação do contributo, em termos percentuais, da implementação da operação (entrada em funcionamento da totalidade dos autocarros limpos a adquirir) para a redução média anual de consumo de energia primária (tep/km).

$$C1 = [\text{consumo anual energia (tep) dos autocarros Euro VI} - \text{consumo anual energia (tep) dos autocarros limpos}] / \text{consumo anual energia (tep) dos autocarros Euro VI}$$

Resultado	Pontuação
C1 > 70 %	5
30 % < C1 ≤ 70 %	3
C1 ≤ 30 %	1

C2 – Redução de emissões de CO₂ equivalente

Avaliação do contributo da implementação da operação (entrada em funcionamento da totalidade dos autocarros limpos a adquirir) para a redução de emissões de CO₂.

$$C2 = [\text{emissões anuais (kgCO}_2\text{eq) autocarros Euro VI} - \text{emissões anuais (kgCO}_2\text{eq) autocarros limpos}] / \text{número de veículos adquiridos}$$

Resultado	Pontuação
C2 > 30 ton	5
15 ton < C2 ≤ 30 ton	3
C2 ≤ 15 ton	1

C3 – Promoção da utilização de energias renováveis nos transportes

Avaliação do contributo da operação para a meta de incorporação de energias renováveis no setor dos transportes, através da contabilização do número de autocarros limpos (C3) adquiridos.

Para candidaturas destinadas a operações nas Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto (categoria 1), o C3 pontua-se de acordo com a tabela seguinte:

Resultado	Pontuação
C3 ≥ 16	5
11 ≤ C3 ≤ 15	4
6 ≤ C3 ≤ 10	3
C3 ≤ 5	2

Para candidaturas destinadas a operações no restante território do continente (categoria 2), o C3 pontua-se de acordo com a tabela seguinte:

Resultado	Pontuação
C3 ≥ 5	5
2 ≤ C3 ≤ 4	3
C3 = 1	1

C4 – Racionalidade económica da intervenção

Avaliação do rácio entre o investimento (euro) e a redução de emissões (kgCO₂) decorrente da implementação da operação.

C4 = investimento total (euro) em autocarros limpos / (emissões kgCO₂eq anuais dos autocarros Euro VI – emissões kgCO₂eq anuais de autocarros limpos)

Resultado	Pontuação
C4 ≤ 15	5
15 < C4 ≤ 20	3
20 < C4 ≤ 25	1
C4 > 25	1

Os critérios C1 a C4 podem ser atualizados pelo Fundo Ambiental nos avisos de abertura de concurso.

117476386