REGULAMENTO (UE) 2026/562 DA COMISSÃO

de 16 de março de 2026

que declara certas categorias de auxílios nos setores do transporte ferroviário, do transporte por via navegável e do transporte multimodal compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 93.º, 107.° e 108.° do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 108.º, n.º 4,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2022/2586 do Conselho de 19 de dezembro de 2022 relativo à aplicação dos artigos 93.º, 107.° e 108.° do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia a determinadas categorias de auxílios estatais nos setores do transporte ferroviário, do transporte por via navegável e do transporte multimodal ([1]), nomeadamente o artigo 1.º,

Tendo publicado um projeto do presente regulamento em conformidade com o artigo 4.º do Regulamento (UE) 2022/2586,

Após consulta do Comité Consultivo em matéria de auxílios estatais,

Considerando o seguinte:

(1) Um financiamento público que preencha as condições enunciadas no artigo 107.º, n.º 1, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia («Tratado») constitui um auxílio estatal e deve ser notificado à Comissão nos termos do artigo 108.º, n.º 3, do Tratado. No entanto, em conformidade com o artigo 109.º do Tratado, o Conselho pode fixar as categorias de auxílio isentas dessa obrigação de notificação. Em conformidade com o artigo 108.º, n.º 4, do Tratado, a Comissão pode adotar regulamentos relativos a estas categorias de auxílios estatais.

(2) O Regulamento (UE) 2022/2586 habilita a Comissão a declarar que os auxílios a favor da coordenação dos transportes previstos no artigo 93.º do Tratado podem, em determinadas condições, ser isentos da obrigação de notificação.

(3) Os auxílios relativos ao transporte terrestre são considerados compatíveis com o Tratado se forem ao encontro das necessidades de coordenação dos transportes ou corresponderem ao reembolso de certas prestações inerentes à noção de serviço público, em conformidade com o artigo 93.º do Tratado.

(4) Para alcançar o objetivo de neutralidade climática estabelecido no Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho ([2]), é necessária uma transformação ecológica e digital fundamental dos transportes na União. No âmbito da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente de 2020 da Comissão ([3]), a União instou os Estados-Membros a tomarem medidas para tornar todos os modos de transporte mais sustentáveis e a promoverem a transição para modos de transporte mais sustentáveis.

(5) O artigo 11.º do Tratado sublinha o empenho da União na proteção do ambiente e na sustentabilidade, salientando a integração das exigências ambientais na definição e execução das suas políticas e ações.

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

([2]) Regulamento (UE) 2021/1119 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de junho de 2021, que cria o regime para alcançar a neutralidade climática e que altera os Regulamentos (CE) n.º 401/2009 e (UE) 2018/1999 (JO L 243 de 9.7.2021, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj).

([3]) Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente – Pôr os transportes europeus na senda do futuro [COM(2020) 789 final].

(6) Com base na experiência da Comissão na aplicação do artigo 93.º do Tratado, considera-se que certas categorias de auxílios estatais que vão ao encontro das necessidades de coordenação dos transportes não dão origem a quaisquer distorções significativas da concorrência e das trocas comerciais entre os Estados-Membros, desde que preencham determinados critérios de compatibilidade claros estabelecidos com base na ampla prática decisória.

(7) O presente regulamento é aplicável às medidas de auxílio estatal ao funcionamento e ao investimento concedidas nos setores do transporte terrestre sustentável.

(8) Os auxílios que satisfaçam todas as condições previstas no presente regulamento, tanto gerais como especificamente aplicáveis às categorias de auxílios em causa, devem ser isentos da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado.

(9) Os auxílios estatais na aceção do artigo 107.º, n.º 1, do Tratado que não são abrangidos pelo presente regulamento continuam a estar sujeitos à obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado. O presente regulamento não afeta a possibilidade de os Estados-Membros notificarem auxílios cujos objetivos correspondam aos abrangidos pelo presente regulamento.

(10) O presente regulamento deve aplicar-se apenas aos auxílios que satisfaçam as necessidades de coordenação dos transportes. Em contrapartida, os auxílios ao cumprimento de certas obrigações inerentes à noção de serviço público nos setores do transporte terrestre devem continuar a ser regidos pelo Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho ([4]) ou, caso não satisfaçam as condições estabelecidas nesse regulamento, devem ser notificados à Comissão. As empresas que prestam serviços de transporte aos quais foi confiado um contrato de serviço público devem poder beneficiar de auxílios concedidos ao abrigo do presente regulamento, desde que seja respeitado, designadamente, o artigo 8.º do presente regulamento e que a sobrecompensação seja evitada.

(11) O presente regulamento deve permitir uma maior simplificação, em consonância com os objetivos da Comissão ([5]), aumentar a transparência e permitir a avaliação eficaz e os controlos da conformidade com as regras em matéria de auxílios estatais a nível nacional e da União, preservando simultaneamente os poderes institucionais da Comissão e dos Estados-Membros. Tal está em consonância com a Comunicação da Comissão sobre a modernização da política da UE ([6]) no domínio dos auxílios estatais e com os resultados do balanço de qualidade realizado pela Comissão em 2020 ([7]), que salienta a necessidade de reduzir os encargos administrativos e assegurar a eficiência das despesas públicas.

(12) As condições gerais de aplicação do presente regulamento são estabelecidas com base num conjunto de princípios comuns que asseguram que os auxílios: i) servem a finalidade de coordenação dos transportes; ii) têm um efeito de incentivo claro; iii) são necessários, adequados e proporcionados; iv) são concedidos em condições de absoluta transparência e sujeitos a um mecanismo de controlo e a uma avaliação regular; e v) não afetam a concorrência e as trocas comerciais ao ponto de colocar em risco os interesses gerais da União.

(13) A fim de garantir que os auxílios são necessários e incentivam o desenvolvimento de atividades ou projetos, o presente regulamento não deve aplicar-se aos auxílios a atividades ou projetos que o beneficiário realizaria de qualquer modo, mesmo sem o auxílio. Os auxílios só devem ser isentos de notificação nos termos do presente regulamento se o trabalho sobre o projeto ou atividade objeto de auxílio começar após o beneficiário ter apresentado um pedido de auxílio por escrito. A compra de terrenos e os trabalhos preparatórios, como a obtenção de licenças e a realização de estudos de viabilidade, não são considerados início da realização do projeto.

([4]) Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de outubro de 2007, relativo aos serviços públicos de transporte ferroviário e rodoviário de passageiros e que revoga os Regulamentos (CEE) n.º 1191/69 e (CEE) n.º 1107/70 do Conselho (JO L 315 de 3.12.2007, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/oj).

([5]) Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões — Uma Europa mais simples e mais rápida: comunicação sobre simplificação e execução [COM(2025) 47 final].

([6]) Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões – Modernização da política da UE no domínio dos auxílios estatais [COM(2012) 209 final].

([7]) Documento de trabalho dos serviços da Comissão, de 30 de outubro de 2020, *Fitness Check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance* [SWD(2020) 257 final] (não traduzido para português).

(14) No que se refere aos auxílios *ad hoc* ao investimento abrangidos pelo presente regulamento concedidos a beneficiários que sejam grandes empresas, o Estado-Membro deve assegurar, para além do cumprimento das condições relacionadas com o efeito de incentivo aplicáveis a beneficiários que são pequenas e médias empresas (PME), que o beneficiário analisou, como o comprova a sua documentação interna, a viabilidade do investimento objeto de auxílio, com e sem auxílio. Nesses casos, o Estado-Membro deve verificar se tal documentação confirma que o auxílio dará origem a um aumento significativo do âmbito do investimento objeto de auxílio, a um aumento significativo do montante total despendido pelo beneficiário nesse investimento ou a um aumento significativo da rapidez de conclusão do investimento.

(15) Os regimes de auxílio automáticos sob forma de benefícios fiscais estão sujeitos a condições específicas no que diz respeito ao seu efeito de incentivo, tendo em conta o facto de o auxílio resultante desses regimes ser concedido automaticamente. Essa condição específica significa que os referidos regimes de auxílio só devem apoiar projetos ou atividades cujos trabalhos tenham início após a entrada em vigor desses regimes. Contudo, esta condição não deve aplicar-se a versões posteriores do regime de auxílio, desde que a atividade já estivesse abrangida pelos regimes de benefícios fiscais anteriores. Na apreciação do efeito de incentivo de versões posteriores dos regimes de auxílio, o momento crucial a considerar é aquele em que a medida fiscal foi estabelecida pela primeira vez no regime inicial.

(16) Deve considerar-se que os auxílios ao funcionamento para reduzir os custos externos dos transportes que satisfaçam as condições do presente regulamento têm um efeito de incentivo se o auxílio for repercutido nos utilizadores e, por conseguinte, aumentar a procura de serviços de transporte sustentáveis e de uma transferência modal. A publicidade visa aumentar a sensibilização para as medidas disponíveis a fim de reduzir o fosso de competitividade entre modos de transporte terrestre sustentáveis e modos de transporte exclusivamente rodoviários ou outros modos de transporte concorrentes menos sustentáveis. Por conseguinte, considera-se que a publicidade garante que o auxílio se reflete no preço que os utilizadores são convidados a pagar.

(17) Para efeitos de transparência, igualdade de tratamento e controlo efetivo, o presente regulamento deve aplicar-se apenas aos auxílios relativamente aos quais seja possível efetuar um cálculo *ex ante* preciso em termos do equivalente-subvenção bruto, sem a necessidade de proceder a uma avaliação do risco («auxílios transparentes»). Para certos instrumentos de auxílio, como empréstimos, garantias, medidas fiscais e, em particular, adiantamentos reembolsáveis, o presente regulamento deve definir em que condições esses instrumentos podem ser considerados transparentes. Os auxílios incluídos em garantias devem ser considerados transparentes se o equivalente-subvenção bruto tiver sido calculado com base nos prémios de admissibilidade automática estabelecidos para o respetivo tipo de empresa. Devem igualmente ser considerados transparentes se, antes da execução da medida, a metodologia adotada para calcular a intensidade de auxílio da garantia estatal tiver sido notificada à Comissão e por esta aprovada em conformidade com a Comunicação da Comissão relativa à aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado aos auxílios estatais sob a forma de garantias ([8]). Para efeitos do presente regulamento, os auxílios que impliquem uma apreciação económica complexa para calcular com precisão o equivalente-subvenção bruto do auxílio *ex ante* (como os auxílios incluídos em investimentos em capital próprio ou em investimentos em quase-capital) não devem ser considerados auxílios transparentes, a não ser que se considere que o equivalente-subvenção bruto constitui os montantes nominais desses investimentos.

(18) A fim de garantir que os auxílios são proporcionados e se limitam ao montante necessário, importa estabelecer os montantes máximos de auxílio em termos de intensidades de auxílio relativamente a um conjunto de custos elegíveis. Com base na experiência da Comissão, a intensidade de auxílio deve ser fixada a um nível que permita não só reduzir ao mínimo as distorções da concorrência e das trocas comerciais causadas pela atividade objeto de auxílio como responder adequadamente às deficiências do mercado ou a outros obstáculos à coordenação dos transportes.

(19) No cálculo da intensidade de auxílio, só devem ser incluídos os custos elegíveis. A identificação dos custos elegíveis deve ser corroborada por documentos claros, específicos e atualizados. Os auxílios que excedam a intensidade de auxílio relevante não devem ser isentos dos requisitos de notificação. Todos os montantes utilizados no cálculo são os montantes antes de lhes serem deduzidos impostos ou outros encargos. O valor dos auxílios desembolsáveis em várias prestações deve ser o seu valor atualizado reportado ao momento da concessão. Os custos elegíveis também devem ser atualizados segundo o seu valor nesse momento.

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

(20) A Comissão deve garantir que os auxílios autorizados não afetam a concorrência e as trocas comerciais ao ponto de colocar em risco os interesses gerais da União. Por conseguinte, devem ser excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento os auxílios concedidos a um beneficiário que seja objeto de uma injunção de recuperação na sequência de uma decisão anterior da Comissão que declare um auxílio ilegal e incompatível com o mercado interno.

(21) Os auxílios concedidos a empresas em dificuldade são excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento. Tais auxílios são apreciados com base nas Orientações relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas não financeiras em dificuldade ([9]).

(22) O presente regulamento consolida a vasta experiência adquirida pela Comissão na apreciação dos auxílios ao funcionamento destinados a reduzir os custos externos dos transportes. Esses auxílios devem ser quantificados com base nos custos externos que podem ser evitados mediante a adoção de uma solução de transporte mais ecológica em vez de um modo de transporte concorrente e comercialmente viável, como o transporte exclusivamente rodoviário. Os auxílios podem assumir a forma de uma redução dos encargos que os operadores de transportes pagam pela utilização da infraestrutura. Os auxílios ao funcionamento para reduzir os custos externos dos transportes só devem ser abrangidos pelo presente regulamento nos casos em que as distorções da concorrência e das trocas comerciais sejam limitadas e estejam sujeitas a condições bem definidas. É o que acontece quando os custos externos evitados são calculados em conformidade com as regras e a metodologia previstas no *Handbook on the external costs of transport* [Manual dos custos externos dos transportes] da Comissão ([10]), quando a intensidade de auxílio permanece abaixo de determinados limiares e quando o auxílio é concedido apenas para serviços de transporte terrestre sustentáveis efetivamente prestados. Este método de cálculo garante que o auxílio fica estritamente limitado à compensação dos custos externos associados à utilização de um modo de transporte mais sustentável.

(23) Além disso, os auxílios ao funcionamento destinados a apoiar os operadores de transportes ou os organizadores de transportes no lançamento de novas ligações comerciais de transporte de mercadorias por via ferroviária ou por vias navegáveis interiores só devem ser abrangidos pelo presente regulamento nos casos em que as distorções da concorrência e das trocas comerciais sejam limitadas e estejam sujeitas a condições bem definidas. É este o caso quando o montante do auxílio é calculado em relação às perdas operacionais incorridas pelo beneficiário durante os primeiros cinco anos de exploração da nova ligação comercial de transporte de mercadorias e a intensidade do auxílio permanece abaixo de um determinado limiar.

(24) O investimento em instalações de serviço ferroviário, instalações de navegação interior, instalações de transporte multimodal ferroviário ou por vias navegáveis interiores e em ramais particulares na União é essencial para garantir a conectividade, o funcionamento sustentável da economia e a coesão entre os Estados-Membros. Tais investimentos apoiam as prioridades da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente de 2020 da Comissão ([11]), que dá prioridade ao desenvolvimento de instalações de transportes multimodais. O presente regulamento deve abranger os auxílios ao investimento para a construção, modernização e renovação de instalações de serviço ferroviário, de instalações de navegação interior, de instalações de transporte multimodal ferroviário ou por vias navegáveis interiores e de ramais particulares. O presente regulamento não é aplicável a auxílios às infraestruturas portuárias (cais, pontões, etc.) nem a auxílios às infraestruturas de acesso a portos elegíveis nos termos do Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão ([12]). O presente regulamento deve, contudo, aplicar-se aos auxílios à superestrutura portuária (instalações de superfície, por exemplo, para armazenamento, instalações de serviço, como armazéns, e equipamentos utilizados para o funcionamento das instalações), desde que a superestrutura em questão esteja localizada numa instalação por vias navegáveis interiores ou numa instalação de transporte multimodal com uma ligação ferroviária ou por vias navegáveis interiores. Para este tipo de auxílio, os encargos administrativos causados pela notificação de medidas de auxílio estatal que não suscitam dúvidas devem ser reduzidos, o que também faz com que a Comissão se possa concentrar nos casos mais suscetíveis de gerar distorções. As condições para isentar da obrigação de notificação os auxílios ao investimento em instalações de serviço ferroviário, instalações de navegação interior, instalações de transporte multimodal ferroviário ou por vias navegáveis interiores e ramais particulares devem limitar as distorções da concorrência e das trocas comerciais que são suscetíveis de comprometer as condições de concorrência equitativas no mercado interno. As distorções das trocas comerciais e da concorrência ficam limitadas, nomeadamente quando se assegura a proporcionalidade do auxílio.

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

([10]) Comissão Europeia, Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K., et al., *Handbook on the external costs of transport: version 2019 — 1.1* [não traduzido para português], Serviço das Publicações da União Europeia, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

([11]) Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões intitulada «Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente — pôr os transportes europeus na senda do futuro» [COM(2020) 789 final].

([12]) Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão, de 17 de junho de 2014, que declara certas categorias de auxílio compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.° do Tratado (JO L 187 de 26.6.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/oj).

(25) O presente regulamento só deve abranger os auxílios ao investimento para a aquisição de veículos destinados ao transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores e de certas categorias de equipamentos relacionados com o transporte multimodal sustentável (ou seja, as unidades de carga intermodais e as gruas a bordo dos navios) nos casos em que as distorções da concorrência e das trocas comerciais sejam limitadas. No que respeita à aquisição de certos tipos de equipamentos para o transporte multimodal sustentável, é este o caso dos regimes de auxílio que abrangem gruas a bordo de navios e uma parte dos custos das unidades de carga intermodais e em que a intensidade do auxílio se mantém abaixo de limiares bem definidos. No que se refere à aquisição de veículos destinados ao transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores, é este o caso quando o auxílio reveste a forma de uma garantia ao comprador do veículo, sob reserva de condições bem definidas. No setor ferroviário, as PME e os novos operadores têm dificuldades em renovar ou aumentar as suas frotas devido aos elevados custos de investimento na aquisição de material circulante e às dificuldades de acesso ao financiamento. As pequenas empresas de média capitalização enfrentam desafios semelhantes. No setor das vias navegáveis interiores, a maioria dos operadores são PME ou, na melhor das hipóteses, pequenas empresas de média capitalização, o que lhes dificulta a renovação ou aumento da sua frota devido a dificuldades de acesso ao financiamento do mercado. Por conseguinte, os auxílios ao investimento sob a forma de garantias a novos operadores no setor ferroviário, a PME e a pequenas empresas de média capitalização nos setores ferroviário e das vias navegáveis interiores promovem transportes sustentáveis sem distorcer indevidamente a concorrência e as trocas comerciais.

(26) Em consonância com a política digital e com a política de transportes da União, há que envidar esforços suplementares para permitir a comunicação entre os diferentes sistemas de informação dos transportes, bem como a coordenação das redes de transportes e a concorrência transfronteiriça, e ainda para melhorar a segurança dos transportes na União. Esses esforços são necessários devido às diferentes normas aplicáveis às redes de transporte, à falta de harmonização técnica, à incompatibilidade dos instrumentos e sistemas de recolha de dados e às preocupações com a partilha de dados e a soberania dos dados. Além disso, a experiência adquirida com a avaliação das medidas de apoio à interoperabilidade notificadas ao abrigo das Orientações de 2008 relativas aos auxílios estatais às empresas de transporte ferroviário ([13]), demonstrou que existem graves deficiências do mercado devido a falhas de coordenação e à «desvantagem do pioneiro» nos casos em que os benefícios associados à introdução de tecnologias ou normas específicas vão além do interesse comercial dos operadores de transportes.

(27) É o caso, por exemplo, dos sistemas de controlo dos comboios e do tráfego, como o Sistema Europeu de Gestão do Tráfego Ferroviário (ERTMS). O ERTMS é um sistema único europeu de sinalização e controlo da velocidade que assegura a interoperabilidade dos sistemas ferroviários nacionais, reduz os custos de aquisição e manutenção dos sistemas de sinalização e aumenta a velocidade dos comboios, a capacidade da infraestrutura e o nível de segurança do transporte ferroviário. O ERTMS é composto pelo sistema europeu de controlo dos comboios (ETCS), que é um sistema de sinalização de cabina que incorpora a proteção automática dos comboios, as radiocomunicações móveis ferroviárias (RMR) e a condução automática dos comboios (ATO). O sistema RMR atualmente utilizado para as operações ferroviárias, nomeadamente o Sistema Global de Comunicações Móveis — Caminhos de Ferro (GSM-R), baseia-se em especificações concluídas há 20 anos. Devido à obsolescência tecnológica, é pouco provável que o apoio industrial ao GSM-R seja assegurado depois de 2031. Tendo em conta os efeitos negativos limitados sobre a concorrência e as trocas comerciais que os auxílios à interoperabilidade têm, e tendo em conta a experiência adquirida, esses auxílios devem ser abrangidos pelo presente regulamento em condições bem definidas.

(28) A fim de fomentar a competitividade dos transportes ferroviários e por vias navegáveis interiores, é igualmente necessário promover a adaptação técnica e a modernização nos setores do transporte terrestre sustentável. Os auxílios a esses investimentos devem estar sujeitos a condições que limitem as distorções da concorrência e das trocas comerciais suscetíveis de comprometer as condições de concorrência equitativas no mercado interno. Em especial, as condições de isenção desses auxílios das obrigações de notificação devem garantir a necessidade e a proporcionalidade do auxílio e incluir salvaguardas sobre o tipo de auxílio e os custos elegíveis.

(29) Os auxílios às empresas para adaptação às futuras normas da União poderão permitir alcançar mais rapidamente um elevado nível de harmonização e normalização. Os auxílios não devem ficar isentos das obrigações de notificação nos casos em que os investimentos se destinam a assegurar a conformidade das empresas com normas da União já adotadas. No entanto, nos casos em que a norma da União em causa já tenha sido adotada, mas não esteja ainda em vigor, os auxílios podem ter um efeito de incentivo se estimularem a realização e a conclusão do investimento pelo menos 12 meses antes da entrada em vigor da norma, caso esta não seja retroativamente aplicável. Para não desincentivar os Estados-Membros de fixarem normas nacionais obrigatórias mais rigorosas ou ambiciosas do que as normas da União correspondentes, as medidas de auxílio podem ter um efeito de incentivo independentemente da existência de tais normas nacionais obrigatórias. O mesmo também se aplica no caso dos auxílios concedidos na presença de normas nacionais obrigatórias adotadas na ausência de normas da União.

([13]) Comunicação da Comissão intitulada «Orientações comunitárias sobre os auxílios estatais às empresas de transporte ferroviário» (JO C 184 de 22.7.2008, p. 13).

(30) Certas categorias de auxílios que abrangem montantes elevados de auxílio concedidos por projeto devem ser avaliadas pela Comissão após notificação, por existir um risco mais elevado de distorções indevidas da concorrência e das trocas comerciais. Qualquer auxílio cujo montante ultrapasse certos limiares deve, assim, continuar sujeito à obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado. Há que garantir que os limiares não são contornados por cisão artificial dos projetos em vários projetos com características, objetivos ou beneficiários semelhantes.

(31) Tendo em conta o maior impacto potencial dos grandes regimes de auxílio nas trocas comerciais e na concorrência, os regimes de auxílio com um orçamento superior a um determinado limiar num dado ano ou no total com base num valor absoluto devem, em princípio, ser sujeitos a uma avaliação. A avaliação deve ter por objetivo verificar: i) se os pressupostos e condições subjacentes à compatibilidade do regime se confirmam; e ii) a eficácia da medida de auxílio à luz dos seus objetivos gerais e específicos. Deve igualmente indicar o impacto do regime na concorrência e nas trocas comerciais. A fim de assegurar a igualdade de tratamento, a avaliação dos auxílios estatais deve ser efetuada com base num plano de avaliação aprovado pela Comissão. Embora esses planos devam, em princípio, ser elaborados no momento em que o regime é concebido e aprovados a tempo de este entrar em vigor, tal poderá não ser possível em todos os casos. Por conseguinte, a fim de não atrasar a entrada em vigor dos regimes de auxílio, o presente regulamento deve ser aplicável aos mesmos por um período máximo inicial de seis meses. A Comissão deve poder prorrogar este período após a aprovação do plano de avaliação. Para o efeito, o plano de avaliação deve ser notificado à Comissão no prazo de 20 dias úteis a contar da data de entrada em vigor do regime. A Comissão deve igualmente poder decidir, a título excecional, que não é necessária uma avaliação, dadas as especificidades do caso.

(32) Os Estados-Membros devem ser obrigados a fornecer à Comissão todas as informações de que esta necessite para avaliar o plano de avaliação. A Comissão deve igualmente ter a possibilidade de solicitar informações adicionais sem demora injustificada, se necessário. As alterações dos regimes sujeitos a avaliação, para além das alterações que não podem afetar a compatibilidade do regime de auxílio abrangido pelo âmbito de aplicação do presente regulamento ou que não podem afetar significativamente o conteúdo do plano de avaliação aprovado, devem ser excluídas do âmbito de aplicação do presente regulamento. As alterações de natureza puramente formal ou administrativa, incluindo as efetuadas ao abrigo das medidas cofinanciadas pela União, não devem, em princípio, ser consideradas como afetando significativamente o conteúdo do plano de avaliação aprovado.

(33) A fim de determinar se os limiares de notificação e as intensidades máximas de auxílio estabelecidos no presente regulamento foram respeitados, deve ser tido em conta o montante total das medidas de auxílio à atividade ou projeto objeto do auxílio. O presente regulamento deve especificar as circunstâncias em que diferentes categorias de auxílios podem ser cumuladas. Os auxílios isentos das obrigações de notificação ao abrigo do presente regulamento devem poder ser cumulados com quaisquer outros auxílios compatíveis isentos ao abrigo de outros regulamentos ou com quaisquer outros auxílios aprovados pela Comissão, desde que essas medidas digam respeito a diferentes custos elegíveis identificáveis. Quando as diferentes fontes de auxílio estão relacionadas com os mesmos custos elegíveis identificáveis (parcial ou totalmente sobrepostos), a cumulação deve ser permitida até à intensidade ou montante máximos de auxílio aplicáveis a esse auxílio ao abrigo do presente regulamento. O presente regulamento deve igualmente estabelecer regras especiais para a cumulação de medidas de auxílio, com e sem custos elegíveis identificáveis, e para a cumulação com auxílios *de minimis*. Os auxílios *de minimis* não são frequentemente concedidos para, ou imputáveis a, custos elegíveis identificáveis e específicos. Nesses casos, deve ser possível cumular livremente auxílios *de minimis* com auxílios estatais isentos ao abrigo do presente regulamento. No entanto, se os auxílios *de minimis* forem concedidos para os mesmos custos elegíveis identificáveis como auxílios estatais isentos ao abrigo do presente regulamento, a cumulação só deve ser autorizada até à intensidade máxima de auxílio estabelecida no capítulo II do presente regulamento.

(34) O financiamento gerido centralmente pelas instituições, agências, empresas comuns ou outros organismos da União e que não esteja direta ou indiretamente sob o controlo dos Estados-Membros não constitui um auxílio estatal. Sempre que esse financiamento é combinado com auxílios estatais, apenas os auxílios estatais devem ser considerados para efeitos de determinar se os limiares de notificação e as intensidades máximas ou os montantes máximos de auxílio foram respeitados. Tal é aplicável desde que o montante total do financiamento público concedido em relação aos mesmos custos elegíveis não exceda a taxa de financiamento mais favorável estabelecida nas regras aplicáveis do direito da União.

(35) A transparência dos auxílios estatais é essencial para a correta aplicação das regras do Tratado e conduz a uma melhor conformidade, a uma maior responsabilização, a avaliações interpares e, em última análise, a uma maior eficácia das despesas públicas. A fim de assegurar a transparência, os Estados-Membros devem criar sítios Web abrangentes, a nível regional ou nacional, com informações sucintas sobre cada medida de auxílio isenta ao abrigo do presente regulamento. Em alternativa, os Estados-Membros devem ser autorizados a publicar um resumo das informações sobre cada medida de auxílio isenta no Módulo de Transparência da Comissão. De acordo com a prática habitual da publicação de informações em conformidade com a Diretiva (UE) 2019/1024 do Parlamento Europeu e do Conselho ([14]), deve ser utilizado um formato normalizado. Esse formato deve permitir que as informações sejam pesquisadas, descarregadas e facilmente publicadas na Internet. As ligações aos sítios Web sobre auxílios estatais de todos os Estados-Membros devem ser publicadas no sítio Web da Comissão. Em conformidade com o artigo 2.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2022/2586, deve ser publicado, no sítio Web da Comissão, um resumo das informações relativas a cada medida de auxílio isenta nos termos do presente regulamento.

(36) A aplicação da legislação relativa aos auxílios estatais depende em grande medida da cooperação dos Estados-Membros. Por conseguinte, os Estados-Membros devem tomar todas as medidas necessárias para assegurar a conformidade com o presente regulamento, incluindo a conformidade de auxílios individuais concedidos ao abrigo de regimes de isenção por categoria com todas as condições relevantes.

(37) A fim de garantir um controlo eficaz das medidas de auxílio em conformidade com o Regulamento (UE) 2022/2586, convém estabelecer requisitos no que respeita à prestação pelos Estados-Membros de informações relativas a medidas de auxílio isentas em conformidade com o presente regulamento. Por outro lado, convém estabelecer regras relativamente aos registos que os Estados-Membros devem conservar em relação aos auxílios isentos ao abrigo do presente regulamento, em conformidade com o prazo de prescrição estabelecido no artigo 17.º do Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho ([15]).

(38) A fim de reforçar a eficácia das condições de compatibilidade estabelecidas no presente regulamento, a Comissão deve poder retirar o benefício da isenção por categoria no futuro, em caso de incumprimento dessas condições. A Comissão deve poder restringir essa retirada a certos tipos de auxílios, a certos beneficiários ou a medidas de auxílio adotadas por determinadas autoridades, nos casos em que a não conformidade com o presente regulamento afete apenas um grupo limitado de medidas ou determinadas autoridades. Uma retirada desse tipo deve constituir uma solução proporcionada, diretamente relacionada com o incumprimento identificado. Se uma medida de auxílio não for notificada e não preencher todas as condições para ficar isenta de notificação, constitui um auxílio ilegal, que a Comissão examinará no âmbito do procedimento pertinente estabelecido no Regulamento (UE) 2015/1589 para os auxílios não notificados. A retirada do benefício da isenção por categoria para medidas futuras não deverá afetar o facto de quaisquer medidas anteriores conformes com o presente regulamento terem beneficiado de uma isenção por categoria.

(39) Com o intuito de eliminar as disparidades que possam dar origem a distorções da concorrência e das trocas comerciais e de facilitar a coordenação entre as diferentes iniciativas nacionais e da União relativas às PME, bem como por razões de clareza administrativa e de segurança jurídica, a definição de PME na aceção do anexo I do presente regulamento baseia-se na definição da Recomendação 2003/361/CE da Comissão ([16]).

(40) A política em matéria de auxílios estatais deve ser revista periodicamente com base na experiência da Comissão neste domínio. O período de aplicação do presente regulamento deve ser, por conseguinte, limitado. Convém estabelecer disposições transitórias que regulamentem o tratamento dos regimes de auxílio isentos a partir do final do período de aplicação do presente regulamento. Essas regras devem dar aos Estados-Membros tempo para se adaptarem a qualquer futuro regime,

([14]) Diretiva (UE) 2019/1024 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, relativa à promoção da utilização de energia de fontes renováveis (JO L 172 de 26.6.2019, p. 56). ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2019/1024/oj).

([15]) Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho, de 13 de julho de 2015, que estabelece as regras de execução do artigo 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 248 de 24.9.2015, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([16]) Recomendação 2003/361/CE da Comissão, de 6 de maio de 2003, relativa à definição de micro, pequenas e médias empresas (JO L 124 de 20.5.2003, p. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/reco/2003/361/oj).

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES COMUNS

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento é aplicável às seguintes categorias de auxílio:

a) Regimes de auxílio ao funcionamento para reduzir os custos externos dos transportes;

b) Regimes de auxílio ao funcionamento para o lançamento de novas ligações comerciais de transporte de mercadorias por via-férrea ou por vias navegáveis interiores;

c) Regimes de auxílio ao investimento para a construção, modernização e renovação de instalações de serviço ferroviário, de instalações de navegação interior e de instalações de transporte multimodal ferroviário ou por vias navegáveis interiores, incluindo infraestrutura portuária, desde que a superestrutura em questão esteja localizada numa instalação por vias navegáveis interiores ou numa instalação de transporte multimodal com uma ligação ferroviária ou por vias navegáveis interiores.

d) Regimes de auxílios ao investimento e regimes de auxílios ao investimento *ad hoc* para a construção, a modernização e a renovação de terminais de mercadorias ferroviários ou de navegação interior;

e) Regimes de auxílio ao investimento para a construção, modernização e renovação de ramais particulares;

f) Regimes de auxílio ao investimento para a aquisição de veículos destinados ao transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores;

g) Regimes de auxílio ao investimento para a aquisição de unidades de carga intermodais e de gruas a bordo de navios;

h) Regimes de auxílio ao investimento para a interoperabilidade nos setores do transporte terrestre sustentável.

i) Regimes de auxílio ao investimento para adaptação e modernização nos setores do transporte terrestre sustentável.

2. O presente regulamento não é aplicável a nenhuma das seguintes categorias de auxílios:

a) Regimes de auxílio que não excluam expressamente o pagamento de auxílios individuais a empresas sujeitas a uma injunção de recuperação ainda pendente, na sequência de uma decisão anterior da Comissão que declare o auxílio concedido pelo mesmo Estado-Membro ilegal e incompatível com o mercado interno;

b) Auxílios *ad hoc* a favor de uma empresa sujeita a uma injunção de recuperação ainda pendente, na sequência de uma decisão anterior da Comissão que declare um auxílio concedido pelo mesmo Estado-Membro ilegal e incompatível com o mercado interno;

c) Auxílios subordinados à utilização de produtos nacionais em detrimento de produtos importados;

d) Auxílios a favor de empresas em dificuldade;

e) Medidas de auxílio que constituam, por si só, por força das condições a que estão subordinadas ou do seu método de financiamento, uma violação não dissociável do direito da União, em especial:

   i) medidas de auxílio em que a concessão do auxílio está sujeita à obrigação de o beneficiário ter a sua sede no Estado-Membro pertinente ou estar predominantemente estabelecido nesse Estado-Membro. No entanto, é permitido o requisito de dispor, no momento do pagamento do auxílio, de um estabelecimento ou de uma sucursal no Estado-Membro que concede o auxílio;

   ii) auxílios cuja concessão esteja sujeita à obrigação de o beneficiário utilizar bens de produção nacional ou serviços nacionais;

f) Auxílios para o cumprimento de obrigações inerentes à noção de serviço público de transporte de passageiros ou de mercadorias;

g) Auxílios a infraestruturas portuárias e a infraestruturas de acesso a portos apreciados diretamente pela Comissão nos termos do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado, ou abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 651/2014;

h) Regimes de auxílio referidos no capítulo II do presente regulamento, se forem abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 20.º do presente regulamento, a partir do termo do prazo de seis meses após a sua entrada em vigor ou a partir de uma data posterior decidida pela Comissão em conformidade com o artigo 20.º, n.º 1 do presente regulamento;

i) Quaisquer alterações dos regimes referidos na alínea h), além das alterações que não afetam a compatibilidade do regime de auxílio ao abrigo do presente regulamento ou que não afetam significativamente o conteúdo do plano de avaliação aprovado.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

a) «Setores do transporte terrestre sustentável», o setor ferroviário, o setor das vias navegáveis interiores e o transporte multimodal sustentável no setor dos transportes terrestres;

b) «Custos externos dos transportes», os custos gerados pelos utilizadores dos transportes e não suportados por estes, mas sim pela sociedade no seu conjunto, nomeadamente os relacionados com as emissões de gases com efeito de estufa, a poluição atmosférica, as lesões e as vítimas mortais, o ruído e o congestionamento;

c) «Regime de auxílio», qualquer ato com base no qual, sem que sejam necessárias outras medidas de execução, podem ser concedidos auxílios individuais a empresas nele definidas de forma geral e abstrata e qualquer ato com base no qual podem ser concedidos a uma ou mais empresas auxílios não ligados a um projeto específico, por um período de tempo indeterminado e/ou com um montante indeterminado;

d) «Nova ligação comercial de transporte ferroviário de mercadorias», uma ligação comercial que diz respeito a novas operações regulares de transporte ferroviário de mercadorias entre, pelo menos, dois terminais de mercadorias que não tenham sido diretamente ligados por serviços regulares de transporte ferroviário de mercadorias durante, pelo menos, três anos antes do início das operações na ligação em causa;

e) «Nova ligação comercial de transporte de mercadorias por vias navegáveis interiores», uma ligação comercial que diz respeito a novas operações regulares de transporte de mercadorias por vias navegáveis interiores entre, pelo menos, dois terminais de mercadorias que não tenham sido ligados por serviços regulares de transporte de mercadorias por vias navegáveis interiores durante, pelo menos, três anos antes do início das operações na ligação em causa;

f) «Terminal de mercadorias», uma estrutura equipada para o transbordo e o armazenamento temporário de mercadorias;

g) «Instalação de serviço ferroviário», uma instalação de serviço (por exemplo, terminais ferroviários de mercadorias ou uma instalação de manutenção ou de armazenamento) e as suas infraestruturas de acesso (incluindo o equipamento físico ou digital necessário ao seu funcionamento) situada na União e referida no anexo II da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([17]), com exceção das instalações ou equipamentos necessários para a realização de atividades não relacionadas com o transporte;

h) «Infraestruturas de acesso», qualquer tipo de infraestrutura necessária para o acesso e a entrada a partir de terra, do mar e ou de um rio pelos utilizadores a uma instalação de transporte multimodal ferroviário ou por vias navegáveis interiores, ou a uma instalação de serviço ferroviário ou por vias navegáveis interiores unimodal, como estradas, vias férreas, canais e eclusas;

i) «Instalação de navegação interior», uma instalação de serviço (por exemplo, um terminal de mercadorias ou uma instalação de manutenção ou de armazenamento) e as suas infraestruturas de acesso (incluindo o equipamento físico ou digital necessário ao seu funcionamento) situada na União e utilizada para o transporte por vias navegáveis interiores, com exceção das instalações ou equipamentos relacionados com a realização de atividades não relacionadas com o transporte;

j) «Superestrutura portuária», instalações de superfície (por exemplo, para armazenamento), equipamentos fixos (como armazéns e terminais) e equipamentos móveis (como gruas) que se encontram num porto para prestar serviços portuários relacionados com transporte, desde que a superestrutura em questão esteja localizada numa instalação de transporte multimodal com uma ligação ferroviária ou por vias navegáveis interiores;

([17]) Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (JO L 343 de 14.12.2012, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/oj).

k) «Instalação de transporte multimodal ferroviário ou por vias navegáveis interiores», uma instalação de serviço, incluindo superestruturas portuárias e terminais de mercadorias ferroviários ou de navegação interior, e as suas infraestruturas de acesso (incluindo o equipamento físico ou digital necessário ao seu funcionamento) situada na União e necessária para assegurar o transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores em combinação com outros modos de transporte, com exceção das instalações ou equipamentos relacionados com a realização de atividades não relacionadas com o transporte;

l) «Transporte multimodal», transporte de mercadorias ou de passageiros através de, pelo menos, dois modos de transporte diferentes;

m) «Auxílio *ad hoc*», um auxílio que não seja concedido com base num regime de auxílios;

n) «Ramal particular», um troço de infraestrutura ferroviária detido e explorado pelo setor privado, incluindo as vias-férreas e quaisquer outras instalações ou equipamentos necessários para o seu funcionamento, que liga à rede ferroviária pública instalações de carregamento que não são consideradas instalações de serviço nos termos do anexo II da Diretiva 2012/34/UE, bem como qualquer infraestrutura específica que sirva o troço de infraestrutura ferroviária detido e explorado pelo setor privado;

o) «Infraestrutura dedicada», a infraestrutura construída para uma ou mais empresas identificáveis *ex ante* e adaptada às suas necessidades;

p) «Veículo para o transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores,

   i) o material circulante; ou

   ii) uma embarcação de navegação interior;

q) «Material circulante», um dos seguintes elementos:

   i) locomotivas para mercadorias e transporte de passageiros e material circulante de passageiros, incluindo unidades de tração térmica ou elétrica, automotoras térmicas ou elétricas e carruagens,

   ii) vagões de mercadorias, incluindo os veículos de piso rebaixado concebidos para toda a rede e os veículos concebidos para o transporte de camiões,

r) «Embarcação de navegação interior», uma embarcação de transporte de passageiros ou de mercadorias destinada exclusiva ou essencialmente a navegar nas vias navegáveis interiores ou em águas situadas no interior ou na proximidade de águas abrigadas, incluindo embarcações especialmente construídas para assegurar a propulsão de comboios empurrados;

s) «Pequena empresa de média capitalização», uma empresa que preenche as condições enunciadas no anexo IV do presente regulamento. Para efeitos dos auxílios incluídos em produtos financeiros apoiados pelo InvestEU ao abrigo do quadro financeiro plurianual da União para o período de 2021 a 2027 ([18]), entende-se por «pequena empresa de média capitalização» uma empresa que não é uma PME e que tem até 499 trabalhadores;

t) «Unidade de carga intermodal», um contentor, caixa móvel ou semirreboque/veículo automóvel rodoviário de mercadorias ou conjunto de veículos utilizados no transporte intermodal;

u) «Transporte intermodal», o movimento de mercadorias, numa única unidade de carga intermodal, através de sucessivos modos de transporte sem que haja manuseamento das mercadorias em si aquando da mudança de modo de transporte;

v) «Navio de mar», qualquer embarcação, com exceção das que navegam exclusivamente ou principalmente em vias navegáveis interiores ou em águas situadas no interior ou na proximidade de águas abrigadas;

w) «Empresa em dificuldade», uma empresa em dificuldade na aceção do artigo 2.º, ponto 18, do Regulamento (UE) n.º 651/2014;

x) «Equipamento para o transporte multimodal sustentável», o equipamento essencial para o transporte multimodal sustentável, como os semirreboques transportáveis, com exceção do equipamento utilizado para as instalações;

y) «Auxílios individuais», i) auxílios *ad hoc*; e ii) auxílios concedidos a beneficiários individuais com base num regime de auxílio;

([18]) Regulamento (UE, Euratom) 2020/2093 do Conselho, de 17 de dezembro de 2020, que estabelece o quadro financeiro plurianual para o período de 2021 a 2027 (JO L 433 I de 22.12.2020, p. 11, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/oj).

z) «Terminal de mercadorias ferroviário ou de navegação interior», um terminal de mercadorias entre dois sistemas ferroviários diferentes ou entre, pelo menos, dois modos de transporte, um dos quais é ferroviário ou de navegação interior, e as suas infraestruturas de acesso (incluindo o equipamento físico ou digital necessário ao seu funcionamento), e que está localizado na União, como os terminais de mercadorias em portos interiores ou marítimos, ao longo de vias navegáveis interiores ou em aeroportos ou plataformas logísticas multimodais, com exceção das instalações ou equipamentos relacionados com a realização de atividades não relacionadas com o transporte;

(aa) «Investimento de capital próprio», a disponibilização de capital a uma empresa, capital esse que é investido, direta ou indiretamente, por contrapartida da propriedade de uma parte correspondente dessa empresa;

(bb) «Investimento de quase-capital», um tipo de financiamento classificado entre capital próprio e dívida, com um risco maior do que a dívida sénior e um risco menor do que o capital ordinário, e cujo retorno para o titular se baseia predominantemente nos lucros ou prejuízos da empresa-alvo subjacente, não sendo garantido em caso de incumprimento. Os investimentos de quase-capital podem ser estruturados como dívida, não garantida e subordinada, incluindo a dívida *mezzanine*, e, nalguns casos, convertível em capital próprio, ou como capital próprio preferencial;

(cc) «Início dos trabalhos», quer o início dos trabalhos de construção relacionados com o investimento, quer o primeiro compromisso firme de encomenda de equipamentos, consoante o que acontecer primeiro, ou, no caso de aquisições de empresas, o momento em que se adquirem os ativos diretamente ligados ao estabelecimento adquirido;

(dd) «Versão posterior do regime fiscal», um regime de auxílio sob a forma de benefícios fiscais que constitua uma versão alterada de um regime anterior sob a forma de benefícios fiscais e que o substitui;

(ee) «Intensidade de auxílio», o montante bruto de auxílio expresso em percentagem dos custos elegíveis, antes da dedução de impostos ou outros encargos;

(ff) «Operador de transportes», uma empresa de transporte de passageiros ou de mercadorias nos setores do transporte terrestre sustentável;

(gg) «Organizador do transporte», uma empresa que organiza o transporte de mercadorias e que, por conseguinte, faz a escolha entre modos de transporte;

(hh) «Transporte terrestre sustentável», o transporte de mercadorias ou de passageiros por caminho de ferro ou por vias navegáveis interiores ou o transporte multimodal sustentável;

ii) «Transporte terrestre», o transporte de mercadorias ou de passageiros por caminho de ferro, vias navegáveis interiores e transporte rodoviário;

(jj) «Transporte marítimo de curta distância», o tráfego marítimo de mercadorias e/ou passageiros entre portos situados em águas geográficas de um ou vários Estados-Membros ou entre um porto situado nas águas dos Estados-Membros e um porto situado nas águas de um país terceiro limítrofe com faixa costeira nos mares que limitam territorialmente um ou vários Estados-Membros ([19]);

(kk) «Transporte multimodal sustentável», o transporte de mercadorias ou de passageiros por, pelo menos, dois modos de transporte diferentes, quando pelo menos um dos modos de transporte utilizados é ferroviário ou por vias navegáveis interiores, ou quando o transporte multimodal combina transporte terrestre com transporte marítimo de curta distância;

(ll) «Atividades não relacionadas com o transporte», os serviços comerciais não relacionados com o transporte terrestre sustentável, incluindo serviços auxiliares a passageiros, transitários ou outros prestadores de serviços, como o aluguer de escritórios, lojas e hotéis;

(mm) «RTE-T», a rede referida no artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2024/1679;

(nn) «Empresa ferroviária», uma empresa ferroviária na aceção do ponto 1 do artigo 3.º da Diretiva 2012/34/UE;

([19]) Artigo 3.º, ponto 25, do Regulamento (UE) 2024/1679 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de junho de 2024, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes, que altera o Regulamento (UE) 2021/1153 e o Regulamento (UE) n.º 913/2010 e revoga o Regulamento (UE) n.º 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

(oo) «Novo operador», uma empresa ferroviária, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE, que preenche ambas as condições seguintes:

i) recebeu uma licença, nos termos do artigo 17.º, n.º 3, da Diretiva 2012/34/UE, para o segmento de mercado relevante, menos de 20 anos antes da concessão do auxílio,

ii) não está associada, na aceção do artigo 3.º, n.º 3, do anexo I do presente regulamento, a uma empresa ferroviária que tenha recebido uma licença na aceção do artigo 3.º, ponto 14, da Diretiva 2012/34/UE antes de 1 de janeiro de 2010;

(pp) «Pequena e média empresa» ou «PME», uma empresa que preenche as condições enunciadas no anexo I do presente regulamento;

(qq) «Ambiente europeu de serviços de informação fluvial (RIS)», uma plataforma eletrónica de ponto de acesso único que tem por base as informações dos serviços de informação fluvial nacionais, presta serviços técnicos e operacionais a utilizadores dos RIS e contém ligações para as notificações eletrónicas de acordo com o princípio da «declaração única», assegurando que os cidadãos e as empresas só fornecem dados às administrações públicas uma vez;

(rr) «Aplicações telemáticas para os serviços de transporte de mercadoria», aplicações como os sistemas de informação (acompanhamento em tempo real das mercadorias e dos comboios), os sistemas de triagem e de afetação, os sistemas de reserva, pagamento e faturação, e aplicações que gerem as correspondências com outros modos de transporte e que produzem documentos eletrónicos de acompanhamento;

(ss) «Registo europeu de veículos», um registo nos termos dos artigos 22.º, n.º 1, e 47.°, n.º 5, da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho ([20]).

Artigo 3.º

Condições de isenção

Os regimes de auxílio, os auxílios individuais concedidos ao abrigo dos regimes de auxílio e os auxílios *ad hoc* são considerados compatíveis com o mercado interno, na aceção do artigo 93.º, do Tratado, e estão isentos da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado, desde que satisfaçam todas as condições gerais previstas no capítulo I, assim como as condições específicas para a categoria pertinente de auxílio estabelecidas no capítulo II do presente regulamento.

Artigo 4.º

Limiares de notificação

O presente regulamento não é aplicável sempre que sejam excedidos os seguintes limiares, expressos em termos de montantes máximos de auxílio:

a) No caso dos auxílios individuais ao funcionamento para o lançamento de novas ligações comerciais concedidos ao abrigo de um regime: 15 milhões de EUR por ligação;

b) No caso dos auxílios individuais ao investimento concedidos ao abrigo de um regime para a construção, modernização e renovação de instalações de serviço ferroviário, de instalações de navegação interior e de instalações de transporte multimodal ferroviário ou por vias navegáveis interiores: 30 milhões de EUR por projeto;

c) No caso dos auxílios *ad hoc* ao investimento para a construção, modernização e renovação de terminais de mercadorias ferroviários ou de navegação interior: 10 milhões de EUR por projeto;

d) No caso dos auxílios individuais ao investimento concedidos ao abrigo de um regime para ramais particulares: 4 milhões de EUR por projeto.

([20]) Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2016, relativa à interoperabilidade do sistema ferroviário na União Europeia (JO L 138 de 26.5.2016, p. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/oj).

Artigo 5.º

Transparência do auxílio

1. O presente regulamento aplica-se apenas aos auxílios relativamente aos quais seja possível efetuar um cálculo *ex ante* preciso em termos do equivalente-subvenção bruto, sem a necessidade de proceder a uma avaliação do risco («auxílios transparentes»).

2. São considerados auxílios transparentes as seguintes categorias de auxílios:

a) Os auxílios que consistem em subvenções e bonificações de taxas de juro;

b) Os auxílios incluídos em empréstimos, se o equivalente-subvenção bruto tiver sido calculado com base na taxa de referência aplicável no momento da concessão, conforme estabelecido na Comunicação da Comissão sobre a revisão do método de fixação das taxas de referência e de atualização ([21]);

c) Os auxílios sob a forma de benefícios fiscais e taxas reduzidas, se a medida fixar um limite que garanta que o limiar aplicável não será excedido;

d) Os auxílios sob a forma de investimentos em capital próprio e investimentos em quase-capital, se o equivalente-subvenção bruto for considerado o montante nominal desses investimentos;

e) Os auxílios incluídos em garantias, caso se verifique uma das seguintes situações:

i) o equivalente-subvenção bruto foi calculado com base nos prémios de limiar de segurança previstos numa comunicação da Comissão relativa à aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado aos auxílios estatais sob forma de garantias,

ii) antes da execução da medida, a metodologia destinada a calcular o equivalente-subvenção bruto da garantia foi aceite com base na Comunicação da Comissão relativa à aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado aos auxílios estatais sob forma de garantias, na sequência da sua notificação à Comissão, e a metodologia aprovada refere-se expressamente ao tipo de garantias e ao tipo de operações subjacentes em causa no contexto da aplicação do presente regulamento,

iii) os auxílios são concedidos para a aquisição de veículos para o transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores, sob a forma de garantias, em conformidade com as condições estabelecidas no artigo 14.º do presente regulamento.

Artigo 6.º

Efeito de incentivo

1. O presente regulamento é aplicável apenas aos auxílios que tenham um efeito de incentivo.

2. Considera-se que os auxílios têm um efeito de incentivo se o beneficiário tiver apresentado, por escrito, ao Estado-Membro em causa, um pedido de auxílio antes de iniciados os trabalhos relativos ao projeto ou à atividade. O pedido de auxílio deve conter, pelo menos, as seguintes informações:

a) Nome e dimensão da empresa;

b) Descrição do projeto ou atividade, incluindo as datas de início e de termo;

c) Localização do projeto ou atividade;

d) Lista dos custos do projeto ou atividade;

e) Tipo de auxílio (subvenção, empréstimo, garantia, adiantamento reembolsável ou outro) e montante do financiamento público necessário para o projeto ou atividade.

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

3. Deve considerar-se que os auxílios *ad hoc* concedidos às grandes empresas têm um efeito de incentivo se, para além de assegurarem o cumprimento da condição prevista no n.º 2, o Estado-Membro tiver verificado, antes de conceder o auxílio em causa, que a documentação preparada pelo beneficiário estabelece que o auxílio irá dar azo a uma ou mais das seguintes situações:

a) Um aumento significativo do âmbito do projeto ou da atividade;

b) Um aumento significativo do montante total despendido pelo beneficiário no projeto ou atividade;

c) Um aumento significativo da rapidez de conclusão do projeto ou da atividade.

4. Em derrogação do disposto nos n.os 2 e 3, considera-se que as medidas sob a forma de benefícios fiscais têm um efeito de incentivo se forem satisfeitas as seguintes condições cumulativas:

a) A medida estabelece um direito ao auxílio com base em critérios objetivos e sem que o Estado-Membro exerça qualquer outro poder discricionário;

b) A medida foi adotada e entrou em vigor antes do início da realização do projeto ou da atividade objeto de auxílio, exceto no caso de versões posteriores do regime de auxílio, desde que o projeto ou a atividade já estivesse abrangido(a) pelos regimes de benefícios fiscais anteriores.

5. Em derrogação do disposto nos n.os 2, 3 e 4, considera-se que os auxílios destinados a reduzir os custos externos dos transportes têm um efeito de incentivo sempre que forem satisfeitas as condições estabelecidas no artigo 10.º

Artigo 7.º

Intensidade do auxílio e custos elegíveis

1. Para efeitos do cálculo da intensidade de auxílio e dos custos elegíveis, todos os valores a utilizar devem ser os valores antes de impostos ou de quaisquer outras imposições. Contudo, o imposto sobre o valor acrescentado cobrado sobre os custos elegíveis ou as despesas reembolsáveis ao abrigo da legislação fiscal nacional aplicável não pode ser tido em conta no cálculo da intensidade de auxílio e dos custos elegíveis. Os custos elegíveis devem ser justificados por documentos comprovativos claros, específicos e atualizados. Os montantes dos custos elegíveis podem ser calculados em conformidade com as opções de custos simplificados, desde que uma operação seja, pelo menos, parcialmente financiada através de um fundo da União que permita a utilização de opções de custos simplificados e a categoria de custos seja elegível ao abrigo das disposições pertinentes. Nesse caso, devem ser aplicadas as opções de custos simplificados previstas nas regras pertinentes que aplicáveis ao fundo da União.

2. No caso dos projetos executados em conformidade com os planos de recuperação e resiliência aprovados pelo Conselho ao abrigo do Regulamento (UE) 2021/241 do Parlamento Europeu e do Conselho ([22]), os montantes dos custos elegíveis também podem ser calculados em conformidade com as opções de custos simplificados estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 1303/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([23]) ou no Regulamento (UE) 2021/1060 do Parlamento Europeu e do Conselho ([24]).

3. Sempre que um auxílio for concedido sob uma forma distinta da subvenção, o montante de auxílio deve ser o seu equivalente-subvenção bruto.

([22]) Regulamento (UE) 2021/241 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de fevereiro de 2021, que cria o Mecanismo de Recuperação e Resiliência (JO L 57 de 18.2.2021, p. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/241/oj).

([23]) Regulamento (UE) n.º 1303/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de dezembro de 2013, que estabelece disposições comuns relativas ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, ao Fundo Social Europeu, ao Fundo de Coesão, ao Fundo Europeu Agrícola de Desenvolvimento Rural e ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas, que estabelece disposições gerais relativas ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, ao Fundo Social Europeu, ao Fundo de Coesão e ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos e das Pescas, e que revoga o Regulamento (CE) n.º 1083/2006 do Conselho (JO L 347 de 20.12.2013, p. 320, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/1303/oj).

([24]) Regulamento (UE) 2021/1060 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de junho de 2021, que estabelece disposições comuns relativas ao Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional, ao Fundo Social Europeu Mais, ao Fundo de Coesão, ao Fundo para uma Transição Justa e ao Fundo Europeu dos Assuntos Marítimos, das Pescas e da Aquicultura e regras financeiras aplicáveis a esses fundos e ao Fundo para o Asilo, a Migração e a Integração, ao Fundo para a Segurança Interna e ao Instrumento de Apoio Financeiro à Gestão das Fronteiras e à Política de Vistos (JO L 231 de 30.6.2021, p. 159, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1060/oj).

4. O valor dos auxílios desembolsáveis no futuro, nomeadamente os que são pagos em várias prestações, é o seu valor atualizado reportado ao momento da sua concessão. Os custos elegíveis devem consistir no seu valor atualizado reportado ao momento da concessão. A taxa de juro a utilizar para efeitos de atualização é a taxa de atualização aplicável no momento da concessão do auxílio, tal como estabelecido na Comunicação da Comissão sobre a revisão do método de fixação das taxas de referência e de atualização ([25]).

Artigo 8.º

Cumulação

1. Ao determinar se foram respeitados os limiares de notificação previstos no artigo 4.º e as intensidades máximas de auxílio estabelecidas no capítulo II, deve ser tido em conta o montante total do auxílio à atividade, ao projeto ou à empresa objeto de auxílio, consoante o tipo de auxílio.

2. Sempre que o financiamento da União gerido de forma centralizada pelas instituições, agências, empresas comuns ou outros organismos da União, que não esteja direta ou indiretamente sob o controlo dos Estados-Membros, for combinado com outros auxílios estatais, apenas estes últimos serão considerados para determinar se os limiares de notificação e as intensidades máximas de auxílio ou os montantes máximos de auxílio são respeitados, desde que o montante total do financiamento público concedido em relação aos mesmos custos elegíveis não exceda a taxa de financiamento mais favorável estabelecida no direito da União.

3. Os auxílios isentos ao abrigo do presente regulamento com custos elegíveis identificáveis podem ser cumulados com:

a) Quaisquer outros auxílios estatais, desde que digam respeito a custos elegíveis identificáveis diferentes dos auxílios isentos ao abrigo do presente regulamento;

b) Quaisquer outros auxílios estatais relacionados com os mesmos custos elegíveis, com sobreposição parcial ou total, desde que essa cumulação não leve a que se ultrapasse a intensidade máxima de auxílio ou o montante máximo de auxílio aplicáveis em virtude do presente regulamento;

c) Quaisquer auxílios *de minimis* relacionados com os mesmos custos elegíveis que os auxílios isentos ao abrigo do presente regulamento, desde que essa cumulação não leve a que se ultrapasse a intensidade máxima de auxílio ou o montante máximo de auxílio aplicáveis em virtude do presente regulamento;

d) Quaisquer outros auxílios estatais sem custos elegíveis identificáveis, em especial qualquer auxílio sem custos elegíveis identificáveis isento ao abrigo do Regulamento (UE) n.º 651/2014 ou qualquer auxílio *de minimis* sem custos elegíveis identificáveis.

Artigo 9.º

Publicação e informação

1. O Estado-Membro em causa deve assegurar a publicação das seguintes informações no Módulo de Transparência dos Auxílios Estatais da Comissão ([26]) ou num sítio Web abrangente dedicado aos auxílios estatais, a nível nacional ou regional:

a) O resumo das informações referidas no artigo 19.º, no formato normalizado definido no anexo II, ou uma ligação que lhe dê acesso;

b) O texto integral de cada medida de auxílio, tal como referido no artigo 19.º, ou uma ligação que dê acesso ao texto integral;

c) As informações referidas no anexo III sobre cada concessão de auxílio individual superior a 100 000 EUR.

2. Os Estados-Membros devem organizar os seus sítios Web exaustivos dedicados aos auxílios estatais de modo a possibilitar um acesso fácil às informações, tal como referido no anexo III.

([25]) JO C 14 de 19.1.2008, p. 6.

([26]) Pesquisa pública na base de dados sobre transparência dos auxílios estatais, disponível em: https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=pt.

3. Para os regimes de auxílio sob a forma de benefícios fiscais, as condições definidas no n.º 1 são consideradas preenchidas se os Estados-Membros publicarem as informações exigidas sobre os montantes de auxílio individuais nos seguintes intervalos, em milhões de EUR:

0,1-0,5;

0,5-1;

1-2;

2-5;

5-10;

10-20;

20-50;

50 e mais.

4. Os Estados-Membros devem publicar as informações a que se refere o n.º 1, alínea c), de forma organizada, acessível e normalizada, tal como estabelecido no anexo III, e providenciar funções de procura e descarregamento eficazes. Os Estados-Membros devem publicar essas informações no prazo de seis meses a contar da data de concessão do auxílio ou, no que respeita aos auxílios sob a forma de benefícios fiscais, no prazo de um ano a contar da data em que a declaração fiscal é devida. Essas informações devem ficar disponíveis durante, pelo menos, 10 anos a contar da data em que o auxílio foi concedido.

5. A Comissão deve publicar no seu sítio Web:

a) As ligações para os sítios Web dos auxílios estatais a que se refere o n.º 1 do presente artigo;

b) O resumo das informações referido no artigo 19.º

CAPÍTULO II

DISPOSIÇÕES ESPECÍFICAS APLICÁVEIS ÀS DIFERENTES CATEGORIAS DE AUXÍLIO

SECÇÃO 1

Auxílios ao funcionamento

Artigo 10.º

Auxílios para reduzir os custos externos dos transportes

1. Os regimes de auxílio ao funcionamento destinados a reduzir os custos externos dos transportes são compatíveis com o mercado interno na aceção do artigo 93.º do Tratado e estão isentos da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado, desde que preencham as condições estabelecidas no presente artigo e no capítulo I.

2. As operações de transporte ferroviário ou de transporte por vias navegáveis interiores ou de transporte multimodal sustentável de passageiros e de mercadorias são elegíveis para auxílio. Os auxílios têm de ser concedidos aos operadores de transportes ou aos organizadores de transportes que optem por soluções de transporte terrestre sustentável.

3. Os custos elegíveis são a parte dos custos externos dos transportes que se evitam com a utilização de transporte ferroviário, de transporte por vias navegáveis interiores ou de transporte marítimo de curta distância no contexto de um transporte multimodal sustentável em vez de modos de transporte concorrentes menos sustentáveis. Os custos externos evitados devem ser calculados de acordo com as regras e a metodologia previstas no *Handbook on the external costs of transport* [Manual dos custos externos dos transportes] da Comissão, com as alterações ou substituições nele introduzidas ([27]).

([27]) Comissão Europeia, Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K., et al., *Handbook on the external costs of transport: version 2019 — 1.1* [não traduzido para português], Serviço das Publicações da União Europeia, 2020, https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388.

4. Os custos elegíveis são calculados multiplicando i) a diferença dos custos externos por passageiro-km, tonelada-km ou veículo-km (ou outras unidades de transporte previstas no manual da Comissão) entre o modo de transporte que beneficia do auxílio e a alternativa menos sustentável por ii) o volume total dessa mesma unidade realizado pelos beneficiários durante o período em que os custos elegíveis foram incorridos. Os Estados-Membros podem utilizar a metodologia dos custos externos para cobrir quaisquer custos de funcionamento, incluindo os custos operacionais relacionados com a utilização da infraestrutura.

5. A intensidade de auxílio não pode exceder 60 % dos custos elegíveis.

6. Os auxílios têm de ser concedidos com base nas unidades efetivas de serviço de transporte prestado, expressas em veículos-quilómetro, passageiros-quilómetro para os serviços de transporte de passageiros, toneladas-quilómetro para os serviços de transporte de mercadorias ou outras unidades de transporte previstas no manual da Comissão, e não numa base fixa.

7. Os auxílios concedidos aos operadores de transportes e aos organizadores de transportes devem ter o efeito de prevenir uma diminuição da ou aumentar a transição para modos de transporte terrestre sustentáveis. Para o efeito, os beneficiários devem disponibilizar ao público, pelo menos, as seguintes informações:

a) A autoridade que concede o auxílio;

b) A data de concessão do auxílio;

c) Os montantes de auxílio recebidos;

d) O período e as operações abrangidas pelo auxílio.

Artigo 11.º

Auxílios ao lançamento de novas ligações comerciais de transporte de mercadorias por via-férrea e por vias navegáveis interiores

1. Os regimes de auxílio para o lançamento de novas ligações comerciais de transporte de mercadorias por via-férrea e de novas ligações comerciais por vias navegáveis interiores são compatíveis com o mercado interno na aceção do artigo 93.º do Tratado e estão isentos da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado, desde que preencham as condições estabelecidas no presente artigo e no capítulo I.

2. Os auxílios têm de ser concedidos a operadores de transportes ou organizadores de transportes que reúnam a procura e organizem operações regulares de transporte de mercadorias entre terminais de mercadorias ferroviários ou de navegação interior, a fim de lançar novas ligações comerciais de transporte de mercadorias por via-férrea e por vias navegáveis interiores.

3. Os custos elegíveis são as perdas operacionais incorridas relativamente à ligação em causa, durante um período máximo de cinco anos a contar da data em que o beneficiário inicia a exploração da nova ligação comercial.

4. Os custos de exploração relacionados com o eventual lançamento da nova ligação, e anteriores ao mesmo, tais como estudos preparatórios ou de viabilidade, são igualmente elegíveis. Se a nova ligação comercial for lançada, esses custos de exploração serão incluídos nos custos elegíveis para o primeiro ano de exploração da nova ligação comercial. Se a nova ligação comercial não for lançada, esses custos de exploração são considerados elegíveis por um período máximo de um ano a contar da data em que foram incorridos pela primeira vez.

5. Para efeitos do presente artigo, entende-se por «perdas operacionais» a diferença negativa entre as receitas e os custos de funcionamento incorridos com a ligação em causa, bem como os custos de funcionamento das obras relacionadas com o lançamento da nova ligação comercial e que antecedem o lançamento da nova ligação comercial. Os custos elegíveis imputados à nova ligação comercial cobrem todos os custos diretos de exploração incorridos com a exploração da nova ligação comercial e uma contribuição adequada para os custos de exploração comuns tanto à nova ligação comercial como a outras atividades. As receitas a tomar em consideração incluem a totalidade das receitas obtidas com a nova ligação comercial, incluindo qualquer auxílio ao funcionamento recebido para reduzir os custos externos do transporte.

6. A intensidade de auxílio não pode exceder 80 % dos custos elegíveis no primeiro ano, 70 % dos custos elegíveis no segundo ano, 60 % dos custos elegíveis no terceiro ano, 50 % dos custos elegíveis no quarto ano e 40 % dos custos elegíveis no quinto ano.

7. O auxílio só pode ser pago antecipadamente se for pago anualmente, ou seja, no início de cada período de um ano. Se o auxílio for pago antecipadamente, os custos elegíveis são estimados *ex ante* com base em projeções razoáveis e são atualizados para o seu valor no momento da concessão do auxílio.

8. Os Estados-Membros têm de criar um mecanismo de controlo e de reembolso para garantir que o auxílio não excede a intensidade de auxílio autorizada, tal como referido no n.º 6.

SECÇÃO 2

Auxílios ao investimento

Subsecção A

Auxílios ao investimento em instalações unimodais e multimodais de serviço ferroviário e de navegação interior e em ramais particulares

Artigo 12.º

Auxílios para a construção, modernização e renovação de instalações unimodais e multimodais de serviço ferroviário e de navegação interior

1. Os auxílios para a construção, modernização e renovação (incluindo a substituição) de instalações de serviço ferroviário, de instalações de navegação interior e de instalações de transporte multimodal ferroviário e por vias navegáveis interiores são compatíveis com o mercado interno na aceção do artigo 93.º do Tratado e estão isentos da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado, desde que preencham as condições estabelecidas no presente artigo e no capítulo I.

2. Os auxílios têm de ser concedidos a proprietários ou operadores de instalações serviço ferroviário, instalações de navegação interior e instalações de transporte multimodal ferroviário e por vias navegáveis interiores que construam, atualizem ou renovem essas instalações com base em regimes, com exceção dos auxílios à construção, modernização e renovação de terminais de mercadorias ferroviários ou de navegação interior, que também podem ser concedidos como auxílios *ad hoc*. Quando é concedido um auxílio *ad hoc*, a procura potencial de capacidade estimada *ex ante* tem de exceder, pelo menos a médio prazo, a capacidade combinada da instalação objeto de auxílio e de outras instalações existentes ou já previstas que possam servir razoavelmente como alternativas à instalação objeto de auxílio.

3. Os custos elegíveis são os custos de investimento em ativos corpóreos (fixos e móveis) e incorpóreos diretamente relacionados com a construção, modernização ou renovação da instalação em causa. Os custos de investimento incluem instalações de superfície (por exemplo, para armazenamento), equipamentos fixos (como armazéns e terminais) e os equipamentos utilizados para o funcionamento da instalação (como autogruas empilhadoras) localizados nesta última, bem como os equipamentos de TI e digitais e o software para a prestação de serviços relacionados com os transportes. São igualmente elegíveis os custos decorrentes de estudos de viabilidade e topologia, bem como os custos de planeamento e de instalação.

4. Os custos relacionados com atividades que não sejam de transporte não são elegíveis.

5. O montante de auxílio não pode exceder o mais baixo dos seguintes limiares:

a) A diferença entre, por um lado, os custos elegíveis e, por outro, a soma dos lucros de exploração do investimento atualizados ao longo da sua vida económica e o valor final atualizado desse investimento (valor residual no final da vida económica do investimento). Os lucros de exploração atualizados incluem igualmente os lucros de exploração líquidos incrementais gerados pelas atividades não relacionadas com os transportes a realizar na instalação em causa (como o aluguer de espaços comerciais situados na instalação). Os lucros de exploração atualizados e o valor final são deduzidos dos custos elegíveis *ex ante*, com base em projeções razoáveis, ou *ex post*, através de um mecanismo de reembolso (*claw-back*). O montante do auxílio pode permitir a realização de um lucro razoável. O lucro razoável é determinado em relação ao lucro típico do setor e do tipo de projeto em causa. De qualquer modo, uma taxa de retorno do capital que não exceda a taxa de *swap* relevante acrescida de um prémio de 100 pontos é considerada razoável;

b) 50 % dos custos elegíveis.

6. Em derrogação do n.º 5, para os auxílios não superiores a cinco milhões de EUR por projeto, os auxílios devem ser concedidos até uma intensidade máxima de auxílio de 50 % dos custos elegíveis.

7. A intensidade de auxílio pode ser aumentada até 10 pontos percentuais para instalações situadas ao longo da RTE-T.

8. O acesso de todos os utilizadores interessados à instalação objeto de auxílio tem de ser aberto, transparente e não discriminatório, em conformidade com a legislação setorial, incluindo a Diretiva 2012/34/UE.

9. Qualquer concessão ou outro tipo de atribuição a terceiros da construção, modernização, exploração ou locação da instalação objeto de auxílio tem de ser efetuada de uma forma concorrencial, transparente, não discriminatória e incondicional.

10. Se o proprietário, o operador e qualquer utilizador final previsto da instalação objeto de auxílio fizerem parte da mesma empresa ou forem empresas associadas na aceção do anexo I, a exploração da instalação tem de ser adjudicada com base num procedimento concorrencial aberto, transparente e não discriminatório, no qual as empresas associadas, se as houver, estão autorizadas a participar. O presente número não se aplica aos auxílios à modernização de instalações de serviço ferroviário, de instalações por vias navegáveis interiores, nem às instalações de transporte multimodal ferroviário ou por vias navegáveis interiores, se os custos de investimento da modernização ao longo de um período de, pelo menos, cinco anos não excederem 10 % do valor do investimento inicial.

Artigo 13.º

Auxílios para a construção, modernização e renovação de ramais particulares

1. Os regimes de auxílio para a construção, modernização ou renovação (incluindo a substituição) de ramais particulares são compatíveis com o mercado interno na aceção do artigo 93.º do Tratado e estão isentos da obrigação de notificação imposta pelo artigo 108.º, n.º 3, do Tratado, desde que preencham as condições estabelecidas no presente artigo e no capítulo I.

2. Os auxílios são concedidos ao proprietário ou operador de um ramal particular que construa, modernize ou renove um ramal particular.

3. Os custos elegíveis são os custos de investimento em todos os ativos diretamente relacionados com a construção, modernização e renovação do ramal particular. São igualmente elegíveis os estudos de viabilidade e topologia, bem como os custos de planeamento e de instalação. Os custos das plataformas de carga/descarga e dos equipamentos necessários às operações ferroviárias nos ramais particulares são igualmente elegíveis, desde que essas plataformas e equipamentos sejam adquiridos para a carga e descarga de comboios nos ramais particulares.

4. O montante de auxílio não pode exceder o mais baixo dos seguintes limiares:

a) A diferença entre, por um lado, os custos elegíveis e, por outro, a soma dos lucros de exploração do investimento atualizados ao longo da sua vida económica e o valor final atualizado desse investimento (valor residual no final da vida económica do investimento). Os lucros de exploração atualizados e o valor final são deduzidos dos custos elegíveis *ex ante*, com base em projeções razoáveis, ou *ex post*, através de um mecanismo de reembolso (*claw-back*). O montante do auxílio pode permitir a realização de um lucro razoável. O lucro razoável é determinado em relação ao lucro típico do setor e do tipo de projeto em causa. De qualquer modo, uma taxa de retorno do capital que não exceda a taxa de *swap* relevante acrescida de um prémio de 100 pontos é considerada razoável;

b) 50 % dos custos elegíveis.

5. Em derrogação do n.º 4, para os auxílios não superiores a 2,5 milhões de EUR por projeto, os auxílios são concedidos até uma intensidade máxima de auxílio de 50 % dos custos elegíveis.

Subsecção B

Auxílios ao investimento para a aquisição de veículos destinados ao transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores e de equipamento para o transporte multimodal sustentável

Artigo 14.º

Auxílios para a aquisição de veículos destinados ao transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores

1. Os regimes de auxílio ao investimento a favor da aquisição de veículos para o transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores são compatíveis com o mercado interno na aceção do artigo 93.º do Tratado e estão isentos da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado, desde que preencham as condições estabelecidas no presente artigo e no capítulo I.

2. Os custos elegíveis são todos os custos de investimento relacionados com a aquisição de veículos novos ou usados para o transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores, líquidos de quaisquer outros auxílios recebidos. Esses custos podem incluir, nomeadamente, o preço do veículo e os custos de entrega. Os custos de estudos de conceção, de consultoria ou de engenharia são elegíveis desde que estejam relacionados com os investimentos referidos no presente artigo e façam parte dos mesmos. Embarcações especialmente construídas para efetuar reboques (rebocadores) não são elegíveis para apoio.

3. Os auxílios têm de ser concedidos a:

a) Novos operadores no setor ferroviário; ou

b) Empresas ferroviárias, operadores de transporte por vias navegáveis interiores ou empresas de locação nos setores ferroviário e da navegação interior, desde que essas empresas e esses operadores sejam considerados PME ou pequenas empresas de média capitalização.

4. Os auxílios têm de assumir a forma de uma garantia ao comprador do veículo destinado ao transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores. As garantias têm de ser prestadas diretamente aos beneficiários finais ou às instituições de crédito e a outras instituições financeiras na qualidade de intermediários financeiros (desde que o beneficiário mantenha a liberdade de escolha do intermediário financeiro). O intermediário financeiro tem de ser capaz de demonstrar que recorre a um mecanismo que garante que todas as vantagens são repercutidas, tanto quanto possível, nos beneficiários finais, sob a forma de um maior volume de financiamento, de carteiras mais arriscadas, de requisitos inferiores em termos de garantias ou de taxas de juro mais baixas do que sucederia na ausência de tais garantias públicas.

5. A garantia deve ser prestada em relação a novos empréstimos individuais para a aquisição de veículos para o transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores. O montante nominal do empréstimo subjacente não pode exceder os custos elegíveis. A cobertura da garantia não pode exceder 80 % do empréstimo subjacente. As garantias públicas devem ser prestadas contra uma comissão de, pelo menos, 50 pontos de base se a notação da dívida soberana do Estado-Membro que concede a subvenção for igual a AAA-A.

6. A duração da garantia é limitada a um período máximo de 15 anos.

7. Os auxílios à aquisição de veículos para o transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores podem ser cumulados com auxílios à interoperabilidade ou auxílios à adaptação técnica e à modernização se os sobrecustos líquidos da interoperabilidade, tal como referidos no artigo 16.º, n.º 6, do presente regulamento ou dos investimentos de modernização e adaptação técnica, tal como referidos no artigo 17.º, n.º 6, do presente regulamento estiverem excluídos dos custos elegíveis fixados no n.º 2.

Artigo 15.º

Auxílios ao investimento para a aquisição de unidades de carga intermodais ou de gruas a bordo de navios

1. Os regimes de auxílio ao investimento para a aquisição de unidades de carga intermodais, novas ou usadas, ou de gruas a bordo de navios, novas ou usadas, são compatíveis com o mercado interno na aceção do artigo 93.º do Tratado e estão isentos da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado, desde que preencham as condições estabelecidas no presente artigo e no capítulo I.

2. Os auxílios são concedidos às empresas que invistam na aquisição de unidades de carga intermodais e de gruas a bordo de navios.

3. Os custos elegíveis são os seguintes:

a) Para as unidades de carga intermodais: a diferença de custos entre as unidades de transporte utilizadas exclusivamente para o transporte rodoviário e as unidades de carga intermodais que podem ser objeto de transbordo para efeitos de transporte multimodal sustentável;

b) Para as gruas a bordo de navios: o preço total da aquisição.

4. Os custos elegíveis incluem estudos de viabilidade e custos de planeamento e instalação.

5. O montante do auxílio não pode exceder uma intensidade de auxílio de 40 % dos custos elegíveis na situação referida no n.º 3, alínea a), e de 20 % dos custos elegíveis na situação referida no n.º 3, alínea b).

Subsecção C

Auxílios ao investimento a favor da interoperabilidade e da adaptação técnica e modernização

Artigo 16.º

Auxílios à interoperabilidade

1. Os regimes de auxílio ao investimento que apoiem investimentos em ativos que contribuam para assegurar fluxos de tráfego ininterruptos entre redes nacionais ou modos de transporte são compatíveis com o mercado interno na aceção do artigo 93.º do Tratado e estão isentos da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado, desde que preencham as condições estabelecidas no presente artigo e no capítulo I do presente regulamento.

2. Os auxílios devem ser concedidos aos proprietários de veículos de transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores, aos operadores de transportes e aos organizadores de transportes para efeitos da realização dos investimentos referidos no n.º 3 nos setores do transporte terrestre sustentável.

3. Os projetos de investimento elegíveis são os seguintes:

a) O sistema europeu de controlo dos comboios (ETCS), o futuro sistema de comunicações móveis para as redes ferroviárias (FRMCS), incluindo quando conjugada com o Sistema Global de Comunicações Móveis — Caminhos de Ferro (GSM-R), e a condução automática dos comboios (ATO) no âmbito do sistema europeu de gestão do tráfego ferroviário (ERTMS), tal como descrito no direito derivado da União ([28]);

b) O acoplamento automático digital (DAC) ([29]);

c) Equipamento GSM-R autónomo (*stand-alone*);

d) Adaptação do material circulante a diferentes sistemas elétricos;

e) Adaptação do material circulante a diferentes bitolas;

f) Adaptação das embarcações de navegação interior para servir os portos marítimos e de navios de mar para servir os portos interiores;

g) Adaptação das embarcações de navegação interior à mudança das condições de navegabilidade, incluindo níveis baixos de água;

h) Automatização do material circulante e das embarcações de navegação interior;

i) Adaptação dos veículos ao transporte de unidades de carregamento intermodais;

([28]) Regulamento de Execução (UE) 2023/1695 da Comissão, de 10 de agosto de 2023, relativo à especificação técnica de interoperabilidade para os subsistemas de controlo-comando e sinalização do sistema ferroviário da União Europeia e que revoga o Regulamento (UE) 2016/919 (JO L 222 de 8.9.2023, p. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj).

([29]) O DAC é um componente interoperável que permite acoplar e desacoplar automaticamente o material circulante de um comboio de mercadorias, tanto a nível físico (por exemplo, ligação mecânica e linha de ar para a frenagem) como digital (por exemplo, energia elétrica e ligação de dados). O DAC é um componente que permite a criação de um transporte ferroviário de mercadorias europeu moderno e digital. Permitirá não só aumentar a eficiência graças aos processos de automatização, mas também garantir um abastecimento de energia suficiente para as aplicações telemáticas, bem como uma comunicação de dados segura em todo o comboio.

j) Tecnologias essenciais necessárias para implementar RIS, como o Ambiente europeu de RIS, o sistema de informação e apresentação de cartas náuticas eletrónicas para a navegação interior, os avisos à navegação, o sistema de identificação automática fluvial e a notificação eletrónica internacional;

k) Aplicações telemáticas para o transporte de mercadorias e outros programas informáticos para o transporte de mercadorias, na medida em que contribuam para fluxos de tráfego ininterruptos entre diferentes modos de transporte, em especial os sistemas multimodais de identificação, localização e rastreabilidade, e as plataformas multimodais de intercâmbio de dados, com exceção dos investimentos em aplicações para serviços de passageiros, tais como os sistemas que fornecem informações aos passageiros antes e durante a viagem, os sistemas de reserva e pagamento para passageiros, a gestão de bagagens e a gestão das correspondências entre comboios de passageiros e com outros modos de transporte de passageiros.

4. São elegíveis todos os custos necessários para a execução dos projetos de investimento referidos no n.º 3. Esses custos incluem, nomeadamente, os custos necessários para a aquisição e instalação da tecnologia relevante, os custos de gestão do projeto e os custos de entrega. São ainda elegíveis os custos relacionados com estudos, ensaios e aprovação, bem como instalações-piloto e protótipo para a implementação da tecnologia relevante no Nível de Maturidade Tecnológica 9 ([30]). Os custos de manutenção não são elegíveis. Os ativos financiados com o auxílio podem ser novos ou usados. No que diz respeito aos investimentos a favor da interoperabilidade relacionados com o ERTMS, os custos relacionados com a integração das funções do Sistema Global de Navegação por Satélite Europeu (EGNSS) no ERTMS são elegíveis. Os custos relacionados com o equipamento GSM-R conjugado com o equipamento FRMCS também são elegíveis para apoio. Os custos relacionados com investimentos em equipamento GSM-R autónomo (*stand-alone*) só são elegíveis para apoio se forem incorridos até 31 de dezembro de 2031.

5. A intensidade de auxílio não pode exceder:

a) 90 % dos custos elegíveis para os projetos de investimento referidos no n.º 3, alíneas a) e b);

b) 50 % dos custos elegíveis para os projetos de investimento referidos no n.º 3, alíneas c) a k).

6. No que respeita aos investimentos a favor da interoperabilidade de veículos de transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores ou de uma unidade de carga intermodal ou grua a bordo de navios cuja aquisição esteja prevista, os custos elegíveis estão limitados aos sobrecustos líquidos da interoperabilidade, desde que estes não estejam já abrangidos por qualquer outra forma de auxílio, nomeadamente os auxílios previstos nos artigos 14.º e 15.º. Os sobrecustos líquidos da interoperabilidade são calculados como a diferença entre, por um lado, o custo total de aquisição do veículo para o transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores ou da unidade de carga intermodal ou da grua de bordo cuja aquisição está prevista e que está equipado(a) com esses investimentos e, por outro, o custo total de aquisição do mesmo veículo ou unidade de carga intermodal ou grua de bordo ou ativo equivalente sem investimentos a favor da interoperabilidade no cenário contrafactual.

7. Durante pelo menos cinco anos após a concessão do auxílio, as disposições contratuais relativas à transferência ou utilização a título oneroso (como a locação financeira) de ativos financiados com auxílios à interoperabilidade devem incluir uma cláusula que especifique que o investimento que contribui para a interoperabilidade do ativo em causa foi financiado com auxílios estatais. As disposições contratuais devem igualmente especificar as obrigações correspondentes previstas no n.º 9, quando aplicável, e indicar o montante do auxílio.

8. O investimento deve ser executado e ficar concluído pelo menos um ano antes da data em que o investimento objeto de auxílio se torna obrigatório a nível da União.

9. As peças do material circulante cujo investimento é apoiado devem manter um estatuto de registo válido, comprovado pelo código 00 definido no apêndice 3 da Decisão de Execução (UE) 2018/1614 da Comissão ([31]), no registo europeu de veículos durante, pelo menos, cinco anos após a execução do investimento.

([30]) Comunicação da Comissão «Enquadramento dos auxílios estatais à investigação, desenvolvimento e inovação» (JO C 414 de 28.10.2022, p. 1), nota de rodapé 60. Ver também a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões «Uma estratégia europeia para as Tecnologias Facilitadoras Essenciais — uma ponte para o crescimento e o emprego» [COM(2012) 341 final].

([31]) Decisão de Execução (UE) 2018/1614 da Comissão, de 25 de outubro de 2018, que estabelece especificações para os registos de veículos referidos no artigo 47.º da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho e que altera e revoga a Decisão 2007/756/CE da Comissão (JO L 268 de 26.10.2018, p. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

Artigo 17.º

Auxílios para adaptação técnica e modernização nos setores do transporte terrestre sustentável

1. Os regimes de auxílio ao investimento que apoiem investimentos em ativos que contribuam para adaptação técnica e modernização nos setores do transporte terrestre sustentável são compatíveis com o mercado interno na aceção do artigo 93.º do Tratado e estão isentos da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado, desde que preencham as condições estabelecidas no presente artigo e no capítulo I.

2. Os auxílios devem ser concedidos aos proprietários de veículos de transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores, aos operadores de transportes e aos organizadores de transportes para efeitos da realização dos investimentos referidos no n.º 3 nos setores do transporte terrestre sustentável.

3. Os projetos de investimento elegíveis são os seguintes:

a) Adaptação ou renovação do material circulante;

b) Adaptação ou renovação de embarcações de navegação interior, por exemplo para melhorar a hidrodinâmica e a eficiência;

c) Adaptação ou renovação de equipamento para o transporte multimodal sustentável;

d) Adaptação técnica do material circulante e das embarcações de navegação interior aos novos tipos de mercadorias;

e) Aplicações telemáticas para o transporte de mercadorias e outros programas informáticos para o transporte de mercadorias nos setores ferroviário e da navegação interior não abrangidos pelo artigo 16.º, tais como os sistemas que fornecem informações exclusivamente num modo de transporte ou sistemas digitais de reserva e pagamento que não contribuam para assegurar fluxos de tráfego ininterruptos, com exceção dos investimentos em aplicações para serviços de passageiros, tais como os sistemas que fornecem informações aos passageiros antes e durante a viagem, os sistemas de reserva e pagamento para passageiros, a gestão de bagagens e a gestão das correspondências entre comboios de passageiros e com outros modos de transporte de passageiros;

f) Software de previsão do tráfego (hora estimada de partida/hora estimada de chegada) e software de otimização do itinerário.

g) Sistemas digitais que monitorizam o tempo de trabalho e os períodos de repouso nas operações de transporte ferroviário.

4. São elegíveis todos os custos necessários para a execução dos investimentos. Esses custos podem incluir, nomeadamente, os custos necessários para a aquisição e instalação da tecnologia relevante, os custos relacionados com a atualização de tecnologias já instaladas, os custos de gestão do projeto e os custos de entrega. Os custos relacionados com estudos, ensaios e aprovação, bem como instalações-piloto e protótipo para a implementação da tecnologia relevante no Nível de Maturidade Tecnológica 9 ([32]), são elegíveis. Os custos de manutenção não são elegíveis. Os ativos financiados com o auxílio podem ser novos ou usados.

5. A intensidade de auxílio não pode exceder 30 % dos custos elegíveis.

6. No que respeita aos investimentos em veículos de transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores ou em equipamento para transporte multimodal sustentável cuja aquisição esteja prevista, os custos elegíveis estão limitados aos sobrecustos líquidos da adaptação técnica e modernização, desde que estes não estejam já abrangidos por qualquer outra forma de auxílio, nomeadamente os auxílios previstos nos artigos 14.º e 15.º. Os sobrecustos líquidos da adaptação técnica e modernização são calculados como a diferença entre, por um lado, o custo total de aquisição do veículo para o transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores ou do equipamento para transporte multimodal sustentável cuja aquisição esteja prevista e que está equipado com esses investimentos e, por outro, o custo total de aquisição do mesmo ativo ou de um outro semelhante que exija adaptação técnica e modernização no cenário contrafactual.

([32]) Comunicação da Comissão «Enquadramento dos auxílios estatais à investigação, desenvolvimento e inovação» (JO C 414 de 28.10.2022, p. 1), nota de rodapé 60. Ver também a Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões «Uma estratégia europeia para as Tecnologias Facilitadoras Essenciais — uma ponte para o crescimento e o emprego» [COM(2012) 341 final].

7. Durante pelo menos cinco anos após a concessão do auxílio, as disposições contratuais relativas à transferência ou utilização a título oneroso de ativos financiados com auxílios destinados à adaptação técnica e modernização de veículos e equipamentos para o transporte multimodal sustentável devem incluir uma cláusula que indique que a adaptação ou modernização do ativo em causa foi financiada com auxílios estatais e que especifique o montante do auxílio.

8. O investimento deve ser executado e ficar concluído pelo menos um ano antes da data em que o investimento objeto de auxílio se torna obrigatório a nível da União.

CAPÍTULO III

MONITORIZAÇÃO

Artigo 18.º

Retirada do benefício da isenção por categoria

Quando um Estado-Membro conceder um auxílio alegadamente isento da obrigação de notificação ao abrigo do presente regulamento sem preencher as condições estabelecidas nos capítulos I a II, a Comissão pode, após ter dado ao Estado-Membro em causa a possibilidade de apresentar as suas observações, adotar uma decisão estipulando que todas ou algumas das futuras medidas de auxílio adotadas pelo Estado-Membro em causa, que de outra forma cumpririam os requisitos do presente regulamento, devem ser notificadas à Comissão, em conformidade com o artigo 108.º, n.º 3, do Tratado. As medidas a notificar podem limitar-se a medidas que concedem certos tipos de auxílio ou a favor de certos beneficiários ou às medidas de auxílio adotadas por certas autoridades do Estado-Membro em causa.

Artigo 19.º

Relatórios

Os Estados-Membros comunicarão à Comissão as seguintes informações:

a) através do sistema de notificação eletrónica da Comissão, o resumo das informações relativas a cada medida de auxílio isenta nos termos do presente regulamento, no formato normalizado definido no anexo II, juntamente com uma ligação de acesso ao texto completo da medida de auxílio, incluindo as suas alterações, no prazo de 20 dias úteis a contar da sua entrada em vigor;

b) em formato eletrónico, um relatório anual, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão ([33]), sobre a aplicação do presente regulamento, que contenha as informações indicadas no Regulamento (CE) n.º 794/2004, durante a totalidade ou parte de cada ano em que for aplicável o presente regulamento.

Artigo 20.º

Avaliação

1. O presente regulamento só é aplicável aos regimes de auxílio que sejam objeto de uma avaliação *ex post* nos termos do n.º 2, por um período máximo de seis meses a contar da sua entrada em vigor, ou por um período mais longo que a Comissão decida estabelecer após ter examinado o plano de avaliação elaborado para um dado regime, tal como referido no n.º 8.

([33]) Regulamento (CE) n.º 794/2004, da Comissão de 21 de abril de 2004, relativo à aplicação do Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho, que estabelece as regras de execução do artigo 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (JO L 140 de 30.4.2004, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/oj).

2. Os regimes de auxílio são objeto de uma avaliação *ex post* se tiverem um orçamento de auxílios estatais ou despesa contabilizada superior a 150 milhões de EUR num determinado ano ou a 750 milhões de EUR ao longo da sua duração total. A duração total é a duração combinada do regime e de qualquer regime anterior que abranja um objetivo e uma área geográfica semelhantes, com início em 30 de março de 2026. As avaliações *ex post* só são exigidas para os regimes de auxílio cuja duração total exceda três anos, com início em 30 de março de 2026.

3. O requisito de avaliação *ex post* pode ser dispensado no que respeita aos regimes de auxílios que sucedam diretamente a um regime que abranja um objetivo e uma zona geográfica semelhantes e que tenha sido objeto de uma avaliação, e para o qual tenha sido apresentado, em conformidade com o plano de avaliação aprovado pela Comissão, um relatório de avaliação final sem resultados negativos. Se o relatório de avaliação final de um regime não estiver em conformidade com o plano de avaliação aprovado, esse regime é suspenso com efeitos imediatos. Os regimes que sucedam a esse regime de auxílio suspenso não podem beneficiar de uma isenção por categoria.

4. O plano de avaliação contém, no mínimo, os seguintes elementos: i) os objetivos do regime de auxílio a avaliar; ii) as questões da avaliação; iii) os indicadores de resultados; iv) a metodologia prevista para efetuar a avaliação; v) os requisitos em matéria de recolha de dados; vi) a proposta de calendário da avaliação (incluindo a data de apresentação dos relatórios de avaliação intercalar e final); vii) a descrição do organismo independente que efetua a avaliação ou os critérios que serão utilizados na sua seleção, e viii) as modalidades para assegurar a publicidade da avaliação.

5. A avaliação *ex post* tem por objetivo verificar se os pressupostos e as condições subjacentes à compatibilidade do regime se confirmam, em especial a necessidade e a eficácia da medida de auxílio à luz dos seus objetivos gerais e específicos. A avaliação *ex post* avalia igualmente o impacto do regime na concorrência e nas trocas comerciais.

6. A avaliação *ex post* deve ser efetuada com base num plano de avaliação aprovado pela Comissão.

7. Os Estados-Membros devem notificar à Comissão um projeto de plano de avaliação dos regimes de auxílio sujeitos à obrigação de avaliação nos termos do n.º 2:

a) No prazo de 20 dias úteis a contar da data de entrada em vigor do regime, se o seu orçamento de auxílios estatais exceder 150 milhões de EUR num determinado ano ou 750 milhões de EUR ao longo da sua duração total;

b) No prazo de 30 dias úteis após uma alteração significativa do orçamento do regime para mais de 150 milhões de EUR num determinado ano ou para mais de 750 milhões de EUR ao longo da duração total do regime;

c) No prazo de 30 dias úteis após o registo nas contas oficiais de despesas ao abrigo do regime superiores a 150 milhões de EUR em qualquer ano.

8. O projeto de plano de avaliação deve estar em conformidade com a metodologia comum de avaliação dos auxílios estatais adotada pela Comissão. A Comissão pode decidir prorrogar o período inicial máximo de seis meses na decisão que aprova o plano de avaliação. Os Estados-Membros publicam o plano de avaliação aprovado pela Comissão.

9. A avaliação *ex post* é realizada por um perito independente da autoridade que concede o auxílio, com base no plano de avaliação. Cada avaliação inclui, pelo menos, um relatório de avaliação intercalar e um relatório de avaliação final. Os Estados-Membros devem publicar ambos os relatórios.

10. O relatório de avaliação final é apresentado à Comissão o mais tardar nove meses antes do termo do regime. Esse período pode ser reduzido para os regimes sujeitos à obrigação de avaliação nos seus dois últimos anos de aplicação. O âmbito e as modalidades exatas de cada avaliação são definidos na decisão da Comissão que aprova o plano de avaliação. A notificação de qualquer medida de auxílio posterior com um objetivo semelhante deve indicar a forma como os resultados da avaliação foram tidos em conta.

Artigo 21.º

Monitorização

1. A fim de permitir à Comissão controlar os auxílios isentos de notificação ao abrigo do presente regulamento, os Estados-Membros devem conservar registos pormenorizados com as informações e a documentação de apoio necessárias para determinar se estão preenchidas todas as condições previstas no presente regulamento. Esses registos devem ser conservados durante dez anos a contar da data em que o auxílio *ad hoc* foi concedido ou da data em que o último auxílio individual foi concedido ao abrigo do regime.

2. No caso dos regimes ao abrigo dos quais é concedido um auxílio de natureza fiscal de forma automática, como os que se baseiam em declarações fiscais dos beneficiários, e em que não existe qualquer controlo *ex ante* do cumprimento de todas as condições de compatibilidade referentes a cada beneficiário, os Estados-Membros devem verificar regularmente, pelo menos a título *ex post* e com base numa amostra, que estão preenchidas todas as condições de compatibilidade e tirar as necessárias conclusões. Os Estados-Membros devem conservar registos detalhados dessas verificações durante pelo menos 10 anos a contar da data das mesmas.

3. A Comissão pode solicitar a cada Estado-Membro todas as informações e documentação de apoio que a Comissão considere necessárias para monitorizar a aplicação do presente regulamento, incluindo as informações referidas nos n.os 1 e 2. O Estado-Membro em causa deve comunicar à Comissão as informações e documentação de apoio solicitadas no prazo de 20 dias úteis a contar da data de receção do pedido, ou num prazo mais alargado, se este estiver previsto no pedido.

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 22.º

Disposições transitórias

1. O presente regulamento é aplicável aos auxílios individuais concedidos antes de as disposições aplicáveis do presente regulamento entrarem em vigor, desde que tais auxílios respeitem todas as condições nele previstas, com exceção do artigo 9.º.

2. Os auxílios que não preencham as condições de isenção da obrigação de notificação estabelecidas no presente regulamento são apreciados pela Comissão com base nos enquadramentos, orientações e comunicações pertinentes adotados pela Comissão.

3. No termo do período de aplicação do presente regulamento, qualquer regime de auxílio isento da obrigação de notificação ao abrigo do presente regulamento continuará a beneficiar dessa isenção durante um período de seis meses.

As regras estabelecidas no presente regulamento podem continuar a aplicar-se após o seu período de vigência aos auxílios concedidos ao abrigo dos fundos da União executados em regime de gestão partilhada para o período de programação de 2028-2034.

Artigo 23.º

Entrada em vigor e aplicação

O presente regulamento entra em vigor em 30 de março de 2026.

O presente regulamento é aplicável até 31 de dezembro de 2034.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 16 de março de 2026.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

DEFINIÇÃO DE PME

Artigo 1.º

Empresa

Entende-se por 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.

Artigo 2.º

Efetivos e limiares financeiros que definem as categorias de empresas

1. A categoria das micro, pequenas e médias empresas (PME) é constituída por empresas que empregam menos de 250 pessoas e cujo volume de negócios anual não excede 50 milhões de EUR e/ou cujo balanço total anual não excede 43 milhões de EUR.

2. Na categoria das PME, uma pequena empresa define-se como uma empresa que emprega menos de 50 pessoas e cujo volume de negócios anual e/ou balanço total anual não excede 10 milhões de EUR.

3. Na categoria das PME, uma microempresa define-se como uma empresa que emprega menos de 10 pessoas e cujo volume de negócios anual e/ou balanço total anual não excede 2 milhões de EUR.

Artigo 3.º

Tipos de empresa tomados em consideração para o cálculo dos efetivos e dos montantes financeiros

1. Entende-se por «empresa autónoma» qualquer empresa não qualificada como empresa parceira, na aceção do n.º 2, ou como empresa associada, na aceção do n.º 3.

2. Entende-se por «empresas parceiras» todas as empresas que não são qualificadas como empresas associadas na aceção do n.º 3 e entre as quais existe a seguinte relação: uma empresa (empresa a montante) detém, sozinha ou em conjunto com uma ou várias empresas associadas na aceção do n.º 3, 25 % ou mais do capital ou dos direitos de voto de outra empresa (empresa a jusante).

No entanto, uma empresa pode ser classificada como autónoma, não tendo, portanto, empresas parceiras, ainda que o limiar de 25 % seja atingido ou ultrapassado pelos seguintes investidores, desde que estes não estejam, a título individual ou em conjunto, associados, na aceção do n.º 3, à empresa em causa:

a) Sociedades públicas de participação, sociedades de capital de risco, pessoas singulares ou grupos de pessoas singulares que tenham uma atividade regular de investimento em capital de risco [investidores providenciais (*business angels*)] e que invistam fundos próprios em empresas não cotadas na bolsa, desde que o total do investimento desses *business angels* na mesma empresa não exceda 1 250 000 EUR;

b) Universidades ou centros de investigação sem fins lucrativos;

c) Investidores institucionais, incluindo fundos de desenvolvimento regional;

d) Autoridades locais e autónomas com um orçamento anual inferior a 10 milhões de EUR e com menos de 5 000 habitantes.

3. Entende-se por «empresas associadas» as empresas que mantêm entre si uma das seguintes relações:

a) Uma empresa detém a maioria dos direitos de voto dos acionistas ou sócios de outra empresa;

b) Uma empresa tem o direito de nomear ou exonerar a maioria dos membros do órgão de administração, de direção ou de controlo de outra empresa;

c) Uma empresa tem o direito de exercer influência dominante sobre outra empresa, por força de um contrato com esta celebrado ou de uma cláusula dos estatutos desta última empresa;

d) Uma empresa acionista ou sócia de outra empresa controla sozinha, por força de um acordo celebrado com outros acionistas ou sócios dessa outra empresa, a maioria dos direitos de voto dos acionistas ou sócios desta última.

Presume-se que não há influência dominante no caso de os investidores indicados no n.º 2, segundo parágrafo, não participarem direta ou indiretamente na gestão da empresa em causa, sem prejuízo dos direitos que detêm na qualidade de acionistas.

As empresas que mantenham uma das relações referidas no primeiro parágrafo por intermédio de uma ou várias outras empresas, ou com os investidores mencionados no n.º 2, são igualmente consideradas associadas.

As empresas que mantenham uma das relações acima descritas por intermédio de uma pessoa singular ou de um grupo de pessoas singulares que atuem concertadamente são igualmente consideradas empresas associadas desde que essas empresas exerçam as suas atividades, ou parte delas, no mesmo mercado ou em mercados contíguos.

Entende-se por «mercado contíguo» o mercado de um produto ou serviço situado diretamente a montante ou a jusante do mercado relevante.

4. Exceto nos casos referidos no n.º 2, segundo parágrafo, uma empresa não pode ser considerada PME se 25 % ou mais do seu capital ou dos seus direitos de voto forem controlados, direta ou indiretamente, por um ou vários organismos públicos, a título individual ou conjuntamente.

5. As empresas podem emitir uma declaração sobre a respetiva qualificação como empresa autónoma, parceira ou associada, assim como sobre os dados relativos aos limiares enunciados no artigo 2.º. A declaração pode ser emitida mesmo se a dispersão do capital não permitir determinar precisamente quem o detém, contanto que a empresa declare, de boa-fé, que pode legitimamente presumir que não é detida, em 25 % ou mais, por uma empresa, nem conjuntamente por empresas associadas entre si. As declarações deste tipo são efetuadas sem prejuízo dos controlos ou verificações previstos pela regulamentação nacional ou da UE.

Artigo 4.º

Dados a utilizar no cálculo dos efetivos e dos montantes financeiros e período de referência

1. Os dados a utilizar no cálculo dos efetivos e dos montantes financeiros são os do último exercício contabilístico encerrado, calculados numa base anual. Os dados são tidos em conta a partir da data de encerramento das contas. O montante do volume de negócios considerado é calculado com exclusão do imposto sobre o valor acrescentado (IVA) e de outros impostos indiretos.

2. Se uma empresa verificar, na data de encerramento das contas, que excedeu ou ficou aquém, em termos anuais, do limiar de efetivos ou dos limiares financeiros indicados no artigo 2.º, essa circunstância não a faz adquirir ou perder a qualidade de média, pequena ou microempresa, salvo se tal se repetir durante dois exercícios consecutivos.

3. No caso de uma empresa constituída recentemente cujas contas ainda não tenham sido encerradas, os dados a considerar devem ser objeto de uma estimativa de boa-fé no decorrer do exercício.

Artigo 5.º

Efetivos

Os efetivos correspondem ao número de unidades trabalho-ano (UTA), isto é, ao número de pessoas que trabalharam na empresa em questão ou por conta dela a tempo inteiro durante todo o ano considerado. O trabalho das pessoas que não tenham trabalhado todo o ano, ou que tenham trabalhado a tempo parcial, independentemente da sua duração, ou o trabalho sazonal, é contabilizado em frações de UTA. Os efetivos são compostos por:

a) Trabalhadores;

b) Pessoas que trabalham para essa empresa, com um nexo de subordinação com ela e equiparados a trabalhadores à luz do direito nacional;

c) Proprietários-gestores;

d) Sócios que exerçam uma atividade regular na empresa e beneficiem das vantagens financeiras da mesma.

Os aprendizes ou estudantes em formação profissional, titulares de um contrato de aprendizagem ou de formação profissional, não são contabilizados nos efetivos. A duração das licenças de maternidade ou parentais não é contabilizada.

Artigo 6.º

Determinação dos dados da empresa

1. No caso de uma empresa autónoma, a determinação dos dados, incluindo os efetivos, efetua-se unicamente com base nas contas dessa empresa.

2. Os dados, incluindo os efetivos, de uma empresa que tenha empresas parceiras ou associadas são determinados com base nas contas e em outros dados da empresa, ou — caso existam — nas contas consolidadas da empresa, ou nas contas consolidadas nas quais a empresa for retomada por consolidação.

Aos dados referidos no primeiro parágrafo devem agregar-se os dados das eventuais empresas parceiras da empresa considerada, situadas imediatamente a montante ou a jusante da mesma. A agregação é proporcional à percentagem de participação no capital ou de direitos de voto (a mais alta destas duas percentagens). Em caso de participação cruzada, é aplicável a mais alta destas percentagens.

Aos dados referidos no primeiro e segundo parágrafos devem juntar-se 100 % dos dados das eventuais empresas direta ou indiretamente associadas à empresa considerada, que não tenham sido retomados por consolidação nas contas.

3. Para efeitos da aplicação do n.º 2, os dados das empresas parceiras da empresa considerada resultam das respetivas contas e de outros dados, consolidados caso existam. A estes acrescentam-se 100 % dos dados das empresas associadas a estas empresas parceiras, exceto se os dados das suas contas já tiverem sido retomados por consolidação.

Para efeitos da aplicação do n.º 2, os dados das empresas associadas à empresa considerada resultam das respetivas contas e de outros dados, consolidados caso existam. A estes acrescentam-se, proporcionalmente, os dados das eventuais empresas parceiras dessas empresas associadas, situadas imediatamente a montante ou a jusante destas últimas, salvo se já tiverem sido retomados nas contas consolidadas, numa proporção pelo menos equivalente à percentagem definida no n.º 2, segundo parágrafo.

4. Quando os efetivos de uma determinada empresa não constem das contas consolidadas, o seu cálculo efetua-se mediante a agregação, de forma proporcional, dos dados relativos às empresas das quais essa empresa for parceira e a adição dos dados relativos às empresas com as quais essa empresa for associada.

ANEXO II

INFORMAÇÕES RELATIVAS AOS AUXÍLIOS ESTATAIS ISENTOS NAS CONDIÇÕES DO PRESENTE REGULAMENTO

PARTE I — a facultar através do sistema de notificação eletrónica existente da Comissão, tal como previsto no artigo 19.º

Referência do auxílio	*[a preencher pela Comissão]*	
Estado-Membro	.....	
Número de referência do Estado-Membro	.....	
Região	Designação da(s) região(ões) (*NUTS*) ([1])	Estatuto do auxílio com finalidade regional ([2]) ....
Autoridade que concede o auxílio	Nome	.....
	Endereço postal Endereço Web	....
Título da medida de auxílio	.....	
Base jurídica nacional (referência à publicação oficial nacional relevante)	.....	
Ligação Web ao texto integral da medida de auxílio	.....	
Tipo de medida	☐ Regime	
	☐ Auxílio *ad hoc*	Nome do beneficiário e do grupo ([3]) a que pertence.....
Alteração de um regime de auxílio ou de um auxílio *ad hoc*		Referência da Comissão relativa ao auxílio SA .....
	☐ Prorrogação	
	☐ Modificação	
Duração ([4])	☐ Regime	dd/mm/aa a dd/mm/aa
Data de concessão	☐ Auxílio *ad hoc*	dd/mm/aaaa
Setor(es) económico(s) em causa	☐ Todos os setores económicos elegíveis para receber auxílios	
	☐ Limitado a certos setores: Especificar a nível do grupo NACE ([5])	.....
Tipo de beneficiário	☐ PME	
	☐ Pequenas empresas de média capitalização	
	☐ Grandes empresas	
Número estimado de beneficiários:	☐ Até 10 ☐ De 11 a 50 ☐ De 51 a 100 ☐ De 101 a 500 ☐ De 501 a 1 000 ☐ Mais de 1 000	

Orçamento	Montante total anual do orçamento previsto ao abrigo do regime ([6])	Moeda nacional… (montantes totais) ……	
	Montante global do auxílio *ad hoc* concedido à empresa ([7])	Moeda nacional … (montantes totais) ……	
Instrumento de auxílio	☐ Subvenção/bonificação de juros		
	☐ Empréstimo/adiantamentos reembolsáveis		
	☐ Garantia (se adequado, com referência à decisão da Comissão) ([8]) Referência à decisão da Comissão: SA ……		
	☐ Benefício fiscal ou isenção fiscal		
	☐ Investimento em capital próprio ou quase-capital		
	☐ Outro *[especifique]* …… Indicar em que grande categoria *infra* melhor se enquadra em termos de efeito/função: ☐ Subvenção ☐ Empréstimo ☐ Garantia ☐ Benefício fiscal ☐ Investimento em capital próprio ou quase-capital		
☐ Se cofinanciado por fundo(s) da UE	Designação do(s) fundo(s) da UE: ……	Montante do financiamento (por fundo da UE) …… ……	Moeda nacional… (montantes totais) …… ……

([1]) NUTS — Nomenclatura das Unidades Territoriais Estatísticas. Regra geral, a região é especificada ao nível 2.
([2]) Artigo 107.º, n.º 3, alínea a), do TFUE (estatuto «A»), artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do TFUE (estatuto «C»), regiões não assistidas, isto é, regiões não elegíveis para auxílios com finalidade regional (estatuto «N»).
([3]) Para efeito das normas de concorrência estabelecidas no Tratado e do presente regulamento, entende-se por empresa qualquer entidade que desenvolva uma atividade económica, independentemente do seu estatuto legal e da forma como é financiada. O Tribunal de Justiça declarou que as entidades jurídicas controladas pela mesma entidade (de direito ou de facto) devem ser consideradas uma empresa.
([4]) Período durante o qual a autoridade que concede o auxílio se pode comprometer a concedê-lo.
([5]) NACE Rev. 2.1 — Nomenclatura Estatística das Atividades Económicas na Comunidade Europeia. Regra geral, o setor deve ser especificado a nível do grupo.
([6]) No caso de um regime de auxílios: indicar o montante global anual do orçamento previsto ao abrigo do regime ou as perdas fiscais anuais estimadas para todos os instrumentos de auxílio incluídos no regime.
([7]) Tratando-se de um auxílio *ad hoc*: indicar o montante global do auxílio/perda fiscal.
([8]) Se adequado, referência à decisão da Comissão que aprova a metodologia para o cálculo do equivalente-subvenção bruto, em conformidade com o artigo 5.º, n.º 2, alínea d), do presente regulamento.

PARTE II — a facultar através do sistema de notificação eletrónica existente da Comissão, tal como previsto no artigo 19.º

[Indicar a disposição do presente regulamento ao abrigo da qual a medida de auxílio é aplicada.]

Objetivo principal	Intensidade máxima de auxílio em % dos custos elegíveis	Montante máximo do auxílio em moeda nacional (em montantes totais)
Regime de auxílio ao funcionamento para reduzir os custos externos dos transportes (artigo 10.º)	… (por regime por ano)	….

Objetivo principal		Intensidade máxima de auxílio em % dos custos elegíveis	Montante máximo do auxílio em moeda nacional (em montantes totais)
Regime de auxílios ao funcionamento para o lançamento de novas ligações comerciais de transporte de mercadorias por via-férrea ou por vias navegáveis interiores (artigo 11.º)	Primeiro ano de funcionamento	…	……
	Segundo ano de funcionamento	…	
	Terceiro ano de funcionamento	…	
	Quarto ano de funcionamento	…	
	Quinto ano de funcionamento	…	
Regime de auxílio ao investimento relativo a instalações de serviço ferroviário, instalações de navegação interior e instalações de transporte multimodal ferroviário ou por vias navegáveis interiores (artigo 12.º)		… (por projeto)	….
Auxílios *ad hoc* ao investimento relativo a terminais de mercadorias ferroviários ou de navegação interior (artigo 12.º)		… (por projeto)	…
Regime de auxílio ao investimento relativo a ramais particulares (artigo 13.º)		… (por projeto)	….
Regime de auxílio ao investimento para a aquisição de veículos destinados ao transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores (artigo 14.º)		… (do empréstimo subjacente)	….
Regime de auxílio ao investimento para a aquisição de unidades de carga intermodais ou de gruas a bordo de navios (artigo 15.º)	Unidades de carga intermodais	…	….
	Gruas a bordo dos navios	…	
Regime de auxílio ao investimento na interoperabilidade (artigo 16.º)	Projetos de investimento referidos no n.º 3, alíneas a) e b)	…	…
	Projetos de investimento referidos no n.º 3, alíneas c) a j)	…	
Regime de auxílio ao investimento para a adaptação técnica e a modernização nos setores do transporte terrestre sustentável (artigo 17.º)		…	….

ANEXO III

DISPOSIÇÕES PARA A PUBLICAÇÃO DE INFORMAÇÕES, CONFORME ESTABELECIDO NO ARTIGO 9.º, N.º 1, ALÍNEA C), E N.º 2

Devem ser publicadas as seguintes informações sobre cada concessão, tal como previsto no artigo 9.º, n.º 1, alínea c):

a) Nome do beneficiário

b) Identificador do beneficiário

c) Tipo de empresa (PME/empresa de média capitalização/grande empresa) na data de concessão do auxílio

d) Região em que o beneficiário está localizado, ao nível II da NUTS ([1])

e) Setor de atividade ao nível de grupo da NACE ([2])

f) Elemento de auxílio, expresso em montante total na moeda nacional ([3])

g) Instrumento de auxílio ([4]) (Subvenção/Bonificação de juros, Empréstimo/Adiantamentos reembolsáveis/Subvenção reembolsável, Garantia, Benefício fiscal ou isenção fiscal, Investimento em capital próprio ou quase-capital, Outro *[especificar]*)

h) Data da concessão do auxílio

i) Objetivo do auxílio

j) Autoridade que concede o auxílio

k) Referência da medida de auxílio ([5]).

Tal como estabelecido no artigo 9.º, n.º 2, sempre que os Estados-Membros organizem os seus sítios Web exaustivos dedicados aos auxílios estatais de modo a permitir um acesso fácil às informações, estas devem ser publicadas em formato de folha de cálculo que permita que os dados sejam pesquisados, extraídos e facilmente publicados na Internet, por exemplo em formato CSV ou XML. O acesso ao sítio Web deve ser permitido a qualquer parte interessada, sem restrições. Não é necessário nenhum registo prévio de utilizador para aceder ao sítio Web.

([1]) NUTS — Nomenclatura das Unidades Territoriais Estatísticas. Regra geral, a região é especificada ao nível 2.

([2]) Regulamento (CE) n.º 1893/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, que estabelece a nomenclatura estatística das atividades económicas NACE Revisão 2 e que altera o Regulamento (CEE) n.º 3037/90 do Conselho, assim como certos regulamentos CE relativos a domínios estatísticos específicos (JO L 393 de 30.12.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2006/1893/oj).

([3]) No que respeita aos auxílios ao funcionamento, o montante anual de auxílio por beneficiário. No que respeita aos auxílios ao investimento, o montante do investimento. No que respeita às medidas ao abrigo do artigo 14.º, o equivalente-subvenção bruto.

([4]) Se o auxílio for concedido através de múltiplos instrumentos de auxílio, o montante do auxílio deve ser fornecido por instrumento.

([5]) Como indicado pela Comissão no âmbito do procedimento referido no artigo 19.º do presente regulamento.

ANEXO IV

DEFINIÇÃO DE PEQUENA EMPRESA DE MÉDIA CAPITALIZAÇÃO

Definição de pequenas empresas de média capitalização

1. Empresa

Entende-se por empresa qualquer entidade que, independentemente da sua forma jurídica, exerce uma atividade económica. São consideradas como tal as sociedades de pessoas ou as associações que exercem regularmente uma atividade económica.

2. Efetivos e limites financeiros máximos

A categoria de pequenas empresas de média capitalização é constituída por empresas que não são pequenas e médias empresas («PME») em conformidade com o anexo I, empregam menos de 750 pessoas e cujo volume de negócios anual não excede 150 milhões de EUR ou cujo balanço total anual não excede 129 milhões de EUR.

3. Tipos de empresa tomados em consideração para o cálculo do número de efetivos e dos montantes financeiros

3.1. Entende-se por «empresa autónoma» qualquer empresa que não é qualificada como empresa parceira, na aceção do ponto 3.2, ou como empresa associada, na aceção do ponto 3.5.

3.2. Entende-se por «empresas parceiras» todas as empresas que não são qualificadas como empresas associadas na aceção do ponto 3.4 e em que uma empresa (empresa a montante) detém, sozinha ou em conjunto com uma ou várias empresas associadas na aceção do ponto 3.5, 25 % ou mais do capital ou dos direitos de voto de outra empresa (empresa a jusante).

3.3. Exceto nos casos referidos no ponto 3.4, uma empresa não é considerada uma pequena empresa de média capitalização se 25 % ou mais do seu capital ou dos seus direitos de voto forem controlados, direta ou indiretamente, por um ou mais organismos públicos, a título individual ou conjuntamente.

3.4. Em derrogação do ponto 3.2, uma empresa pode ser qualificada como autónoma, não tendo, portanto, empresas parceiras, ainda que 25 % ou mais do seu capital ou dos seus direitos de voto sejam detidos pelos seguintes investidores, desde que estes não estejam associados, na aceção do ponto 3.5, à empresa em causa, a título individual ou em conjunto:

a) Sociedades públicas de participação, fundos de capital de risco ou de capitais fechados, pessoas singulares ou grupos de pessoas singulares que tenham uma atividade regular de investimento em capital de risco e que invistam fundos próprios em empresas não cotadas na bolsa («business angels»), desde que o total do investimento desses «business angels» numa mesma empresa não exceda 5 000 000 EUR;

b) Universidades ou centros de investigação sem fins lucrativos;

c) Investidores institucionais, incluindo fundos de desenvolvimento regional;

d) Autoridades locais e autónomas com um orçamento anual inferior a 10 milhões de EUR e com menos de 5 000 habitantes.

3.5. Entende-se por «empresas associadas» as empresas que mantêm entre si uma das seguintes relações:

a) Uma empresa detém a maioria dos direitos de voto dos acionistas ou sócios de outra empresa;

b) Uma empresa tem o direito de nomear ou exonerar a maioria dos membros do órgão de administração, de direção ou de controlo de outra empresa;

c) Uma empresa tem o direito de exercer influência dominante sobre outra empresa, por força de um contrato com esta celebrado ou de uma cláusula dos estatutos desta última empresa;

d) Uma empresa acionista ou associada de outra empresa controla sozinha, por força de um acordo celebrado com outros acionistas ou sócios dessa outra empresa, a maioria dos direitos de voto dos acionistas ou sócios desta última.

Presume-se que não há influência dominante se os investidores referidos no ponto 3.4 não se imiscuírem, direta ou indiretamente, na gestão da empresa em causa, sem prejuízo dos direitos que detêm na qualidade de acionistas.

3.5.1. As empresas que mantenham uma das relações descritas no ponto 3.5 *supra* por intermédio de uma ou várias outras empresas, ou qualquer um dos investidores visados no ponto 3.4, são igualmente consideradas associadas.

3.5.2. As empresas que mantenham uma das relações estabelecidas no ponto 3.5 *supra* por intermédio de uma pessoa singular ou de um grupo de pessoas singulares que atuem concertadamente são igualmente consideradas empresas associadas desde que essas empresas exerçam as suas atividades, ou parte delas, no mesmo mercado ou em mercados contíguos. Para efeitos do presente ponto, «mercado contíguo» refere-se ao mercado de um produto ou serviço situado diretamente a montante ou a jusante do mercado relevante.

3.5.3. Se um fundo de investimento alternativo, na aceção do artigo 4.º, n.º 1, alínea a), da Diretiva 2011/61/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), tiver investido numa empresa, não devem ser consideradas «empresas associadas» para efeitos do ponto 3.5:

a) Essa empresa e esse fundo de investimento alternativo;

b) Essa empresa e o gestor desse fundo de investimento alternativo;

c) Essa empresa e outra empresa na qual esse fundo de investimento alternativo tenha investido.

O primeiro parágrafo é aplicável desde que estejam preenchidas todas as seguintes condições:

a) O fundo de investimento alternativo e o seu gestor, bem como as empresas em causa, mantêm registos contabilísticos separados;

b) O fundo de investimento alternativo e o seu gestor têm uma estratégia de investimento predefinida para sair da empresa ou empresas em causa, nomeadamente ao realizar o seu valor através da venda da empresa ou de outros meios.

3.6. As empresas podem emitir uma declaração sobre a respetiva qualificação como empresa autónoma, parceira ou associada, assim como sobre os dados relativos aos limites máximos estabelecidos no ponto 2. A declaração pode ser emitida mesmo se a dispersão do capital não permitir determinar precisamente quem o detém, contanto que a empresa declare, de boa-fé, que pode legitimamente presumir que não é detida, em 25 % ou mais, por uma empresa, nem conjuntamente por empresas associadas entre si. A emissão de declarações deste tipo não prejudica os controlos ou verificações previstos por regras nacionais ou da União.

4. Dados a utilizar no cálculo do número de efetivos e dos montantes financeiros, e período de referência

4.1. Os dados considerados para o cálculo dos efetivos e dos montantes financeiros são os do último exercício contabilístico encerrado, calculados numa base anual. Os dados são tidos em conta a partir da data de encerramento das contas. O montante do volume de negócios considerado é calculado com exclusão do imposto sobre o valor acrescentado e de outros impostos indiretos.

4.2. Se uma empresa verificar, na data de encerramento das contas, que superou ou ficou aquém, numa base anual, do número de efetivos ou dos limites financeiros máximos indicados no ponto 2, esta circunstância não a faz adquirir ou perder a qualidade de pequena empresa de média capitalização, salvo se os referidos limites forem ultrapassados durante dois exercícios consecutivos.

([1]) Diretiva 2011/61/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 8 de junho de 2011, relativa aos gestores de fundos de investimento alternativos e que altera as Diretivas 2003/41/CE e 2009/65/CE e os Regulamentos (CE) n.º 1060/2009 e (UE) n.º 1095/2010 (JO L 174 de 1.7.2011, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2011/61/oj).

4.3. No caso de uma empresa constituída recentemente, cujas contas ainda não tenham sido encerradas, os dados a considerar serão objeto de uma estimativa de boa-fé no decurso do exercício.

5. Efetivos

5.1. Os efetivos correspondem ao número de pessoas que tenham trabalhado na empresa em questão ou por conta dela a tempo inteiro durante todo o ano considerado («unidades de trabalho-ano»). O trabalho das pessoas que não trabalharam todo o ano, ou trabalharam a tempo parcial, independentemente da sua duração, e do trabalho sazonal, é contabilizado em frações de unidades de trabalho-ano. Os efetivos são compostos por:

a) Trabalhadores;

b) Pessoas que trabalham para essa empresa, com um nexo de subordinação com ela e equiparados a trabalhadores à luz do direito nacional;

c) Proprietários-gestores;

d) Sócios que exerçam uma atividade regular na empresa e beneficiem das vantagens financeiras da mesma.

5.2. Os aprendizes ou estudantes em formação profissional, titulares de um contrato de aprendizagem ou de formação profissional, não são contabilizados nos efetivos. A duração das licenças de maternidade ou parentais não é contabilizada.

6. Determinação dos dados da empresa

6.1. No caso de uma empresa autónoma, a determinação dos dados, incluindo os efetivos, efetua-se unicamente com base nas contas dessa empresa.

6.2. Os dados, incluindo os efetivos, de uma empresa que tenha empresas parceiras ou associadas conforme referido no ponto 3 são determinados com base nas contas e noutros dados da empresa, ou — caso existam — das contas consolidadas da empresa, ou das contas consolidadas nas quais a empresa for retomada por consolidação.

Aos dados referidos no primeiro parágrafo são agregados os dados das eventuais empresas parceiras da empresa considerada, situadas imediatamente a montante ou a jusante da mesma. A agregação é proporcional à percentagem de participação no capital ou de direitos de voto, consoante a que for maior. Em caso de participações cruzadas, é aplicável a mais alta destas percentagens.

Aos dados referidos no primeiro e segundo parágrafos devem juntar-se 100 % dos dados das eventuais empresas direta ou indiretamente associadas à empresa considerada, que não tenham sido retomados por consolidação nas contas.

6.3. Para efeitos de aplicação do ponto 6.2, os dados das empresas parceiras da empresa considerada resultam das respetivas contas e de outros dados, consolidados caso existam. A estes, acrescentam-se 100 % dos dados das empresas associadas a estas empresas parceiras, a não ser que os respetivos dados já tenham sido retomados por consolidação.

Para efeitos da aplicação do ponto 6.2, os dados das empresas associadas à empresa considerada resultam das respetivas contas e de outros dados, consolidados caso existam. A estes dados agregam-se, proporcionalmente, os dados das eventuais empresas parceiras destas empresas associadas, situadas imediatamente a montante ou a jusante destas últimas, a não ser que já tenham sido retomados nas contas consolidadas, numa proporção pelo menos equivalente à percentagem definida no segundo parágrafo do ponto 6.2.

6.4. Quando os efetivos de uma determinada empresa não constem das contas consolidadas, o seu cálculo efetua-se mediante a agregação, de forma proporcional, dos dados relativos às empresas das quais esta empresa for parceira e a adição dos dados relativos às empresas com as quais esta empresa for associada.