



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, XXX
[...] (2024) XXX draft

ANNEX

SENSITIVE*
UNTIL ADOPTION

ANEXO

da

COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO

Aprovação do conteúdo de um projeto de regulamento da Comissão que declara certas categorias de auxílio 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.º e 108.º do Tratado

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

ANEXO
Regulamento da Comissão que declara certas categorias de auxílio 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.º e 108.º do
Tratado

(Texto relevante para efeitos do EEE)

PROJETO

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.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia a determinadas categorias de auxílios nos setores do transporte ferroviário, do transporte por via navegável e do transporte multimodal¹, nomeadamente o artigo 1.º

Após consulta do Comité Consultivo em matéria de auxílios estatais,

Considerando o seguinte:

- (1) O financiamento público que preenche os critérios enunciados no artigo 107.º, n.º 1, do 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) n.º 2022/2586 do Conselho 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 ferroviário, ao transporte por via navegável e ao transporte multimodal 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 as metas de neutralidade climática da UE propostas pela Comissão em 2019 e estabelecidas no Pacto Ecológico Europeu², é necessária uma transformação ecológica e digital fundamental dos transportes na UE. No âmbito da Estratégia de

¹ JO L 338 de 30.12.2022, p. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj>.

² Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité das Regiões, «Pacto Ecológico Europeu» [COM(2019) 640 final].

Mobilidade Sustentável e Inteligente de 2020 da Comissão³, a UE 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. A Comissão reconhece a importância das práticas sustentáveis nos transportes.
- (6) Com base na experiência da Comissão na aplicação do artigo 93.º do Tratado, 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 deve aplicar-se às medidas de auxílio estatal concedidas a empresas dos setores do transporte ferroviário, do transporte por via navegável e do transporte multimodal.
- (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 permitir uma maior simplificação e reforçar a transparência, a avaliação eficaz e os controlos da conformidade com as regras em matéria de auxílios estatais a nível nacional e da UE, 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 no domínio dos auxílios estatais⁴ e com os resultados do balanço de qualidade realizado pela Comissão em 2020⁵, que salienta a necessidade de reduzir os encargos administrativos e assegurar a eficiência das despesas públicas.
- (11) 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 UE.

³ COM(2020) 789 final.

⁴ COM(2012) 209 de 8.5.2012.

⁵ Documento de trabalho dos serviços da Comissão, de 30 de outubro de 2020, relativo ao balanço de qualidade do pacote de modernização dos auxílios estatais de 2012, orientações relativas ao setor ferroviário e seguro de crédito à exportação a curto prazo [SWD(2020) 257 final].

- (12) 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 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.
- (13) 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 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 e/ou a um aumento significativo da rapidez de conclusão do investimento.
- (14) Os regimes de auxílio automáticos sob forma de benefícios fiscais devem continuar 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. Para a apreciação do efeito de incentivo de versões posteriores dos regimes de auxílio, o momento crucial é aquele em que a medida fiscal tenha sido estabelecida pela primeira vez no regime inicial.
- (15) 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 destina-se a aumentar a sensibilização para as medidas disponíveis com vista a reduzir as disparidades de competitividade entre os modos de transporte terrestre sustentáveis e os modos de transporte exclusivamente rodoviário ou outros modos de transporte concorrentes mais poluentes, pelo que se considera que garante que o auxílio se reflete no preço a pagar pelos utilizadores. De qualquer modo, os auxílios ao funcionamento para reduzir os custos externos dos transportes não devem ser concedidos se o modo de transporte mais poluente não for uma alternativa viável ao modo de transporte sustentável. Embora para os serviços de passageiros exista sempre uma alternativa comercialmente viável mais poluente ao transporte por via férrea ou por vias navegáveis interiores, para o setor do transporte de mercadorias a competitividade depende da distância coberta pelas operações de transporte. O mesmo não se aplica às operações de carga em vagão completo, dado que este tipo de transporte ferroviário unimodal é menos rentável do que o transporte exclusivamente rodoviário, independentemente da distância coberta, devido aos custos de recolha e agregação dos vagões de diferentes clientes.
- (16) 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 de risco («auxílios transparentes»). Para certos instrumentos de auxílio, como empréstimos, garantias, medidas fiscais, medidas de financiamento de risco e, em particular, adiantamentos reembolsáveis, o presente regulamento define sob que condições esses instrumentos podem ser considerados transparentes. As injeções de capital não devem ser consideradas auxílios transparentes. No caso das pequenas e médias empresas («PME»), a Comunicação da Comissão relativa à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais sob forma de garantias⁶ estabelece níveis de prémios anuais acima dos quais uma garantia estatal não seria considerada um auxílio.

- (17) A fim de garantir que os auxílios são proporcionados e se limitam ao montante necessário, o presente regulamento fixa 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 é 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 outro obstáculo à coordenação dos transportes.
- (18) Para o cálculo da intensidade de auxílio, apenas devem ser incluídos os custos elegíveis. A identificação dos custos elegíveis deve ser corroborada por documentos claros, específicos e atualizados. O presente regulamento não isenta os auxílios que excedam a intensidade de auxílio relevante. Todos os valores utilizados devem ser os valores 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 deveriam também consistir no seu valor atualizado reportado ao momento da concessão. A taxa de juro a utilizar para efeitos de atualização e para o cálculo do montante de auxílio que não assuma a forma de subvenção direta deve ser, respetivamente, a taxa de atualização e a taxa de referência aplicáveis no momento da concessão. Essas taxas estão previstas na Comunicação da Comissão sobre a revisão do método de fixação das taxas de referência e de atualização⁷.
- (19) 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 UE. Por conseguinte, os auxílios concedidos a um beneficiário, objeto de uma injunção de recuperação na sequência de uma decisão da Comissão que declare um auxílio ilegal e incompatível com o mercado interno, devem ser excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento.
- (20) Os auxílios concedidos a empresas em dificuldade devem ser excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento, devendo ser apreciados à luz das Orientações relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas não financeiras em dificuldade⁸.
- (21) 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 evitados pela adoção de uma solução de transporte mais ecológica em comparação com

⁶ JO C 155 de 20.6.2008, p. 10.

⁷ JO C 14 de 19.1.2008, p. 6.

⁸ JO C 249 de 31.7.2014, p. 1.

um modo de transporte concorrente mais poluente, como o transporte exclusivamente rodoviário. Os auxílios podem assumir a forma de uma redução das taxas que as empresas ferroviárias pagam pela utilização da infraestrutura da rede ferroviária em comparação com as taxas que os operadores rodoviários pagam pela utilização da infraestrutura rodoviária. 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*⁹ (Manual dos custos externos dos transportes) da Comissão e a intensidade de auxílio permanece abaixo de determinados limiares. Tal garante que se limita estritamente à compensação dos custos externos associados à utilização de um modo de transporte mais sustentável.

- (22) Além disso, os auxílios ao funcionamento destinados a apoiar as empresas ferroviárias ou os organizadores de transportes no lançamento de novas ligações comerciais 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 caso das i) novas ligações comerciais de transporte de mercadorias por via férrea ou por vias navegáveis interiores; e das ii) novas ligações ferroviárias comerciais de passageiros para serviços regulares de passageiros entre terminais de transporte situados em diferentes Estados-Membros («serviços ferroviários transfronteiriços de passageiros») ou a mais de 400 quilómetros de distância entre si («serviços ferroviários de passageiros de longo curso»). 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 e a intensidade de auxílio permanece abaixo de um determinado limiar.
- (23) O investimento em instalações de transporte ferroviário e por vias navegáveis interiores unimodais e multimodais e em ramais particulares na UE é essencial para garantir a conectividade e o funcionamento sustentável da economia e da coesão entre os Estados-Membros. Tais investimentos apoiam as prioridades da Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente de 2020 da Comissão¹⁰, que dá prioridade ao desenvolvimento de instalações de transportes multimodais. O presente regulamento abrange os auxílios ao investimento para a construção, modernização e renovação de instalações ferroviárias, de instalações de navegação interior, de instalações de transporte multimodal ferroviário e por vias navegáveis interiores e de ramais particulares. Por razões de clareza, o presente regulamento aplica-se igualmente aos auxílios estatais a favor das instalações de transportes multimodais situadas em portos marítimos e com ligações ferroviárias ou por vias navegáveis interiores. Com base na experiência da Comissão na apreciação deste tipo de auxílios, o presente regulamento visa reduzir os encargos administrativos decorrentes da notificação de medidas de auxílios estatais que não suscitam dúvidas e permitir que a Comissão se concentre nos processos suscetíveis de provocar maiores distorções. As condições para a isenção da obrigação de notificação dos auxílios ao investimento em instalações ferroviárias, instalações de navegação

⁹ 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*, Serviço das Publicações, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

¹⁰ 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 de 9.12.2020.

interior, instalações de transporte multimodal ferroviário e por vias navegáveis interiores e ramais particulares devem restringir as distorções da concorrência e das trocas comerciais suscetíveis de comprometer as condições de concorrência equitativas no mercado interno, nomeadamente assegurando a proporcionalidade dos auxílios.

- (24) Os auxílios ao investimento para a aquisição de veículos destinados ao transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores e de certas categorias de equipamentos utilizados em serviços de transbordo relacionados com o transporte multimodal sustentável (ou seja, unidades de carga intermodais e gruas de bordo) só devem ser abrangidos pelo presente regulamento nos casos em que as distorções da concorrência e das trocas comerciais sejam limitadas. No que se refere à aquisição de veículos destinados ao transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores, é o caso quando o auxílio reveste a forma de uma garantia ao comprador do veículo, sob reserva de condições bem definidas. No que respeita à aquisição de certos tipos de equipamentos para o transporte multimodal sustentável, é o caso dos regimes de auxílio que abrangem gruas de bordo e unidades de carga intermodais e em que a intensidade do auxílio se mantém abaixo de limiares bem definidos.
- (25) Em consonância com as políticas digital e de transportes da União, são necessários esforços suplementares para permitir a comunicação entre os diferentes sistemas de informação dos transportes, a coordenação das redes de transportes e a concorrência transfronteiriça, bem como para melhorar a segurança dos transportes na UE. Tal é necessário devido às diferentes normas das redes de transportes e à falta de harmonização técnica, à incompatibilidade das ferramentas e sistemas para a recolha e partilha dos dados, e às preocupações em matéria de soberania sobre os dados. Além disso, a Comissão retirou ensinamentos da sua experiência na avaliação das medidas de apoio à interoperabilidade que lhe foram notificadas ao abrigo das orientações adotadas pela Comissão em 2008 sobre os auxílios estatais às empresas de transporte ferroviário¹¹. Esta experiência revela que existem graves lacunas no mercado decorrentes de deficiências a nível da coordenação e da desvantagem dos pioneiros, em que os benefícios associados à adoção de uma tecnologia ou norma específica ultrapassam o interesse comercial dos operadores de transportes.
- (26) 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, reduzindo os custos de aquisição e manutenção dos sistemas de sinalização e aumentando 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), ou seja, um sistema de sinalização de cabina que incorpora a proteção automática dos comboios, as radiocomunicações móveis ferroviárias (RMR), a condução automática dos comboios (ATO) e as regras de exploração. Atendendo a que os auxílios à interoperabilidade têm efeitos negativos limitados sobre a concorrência e as trocas comerciais, e tendo em conta a experiência adquirida, tais auxílios devem ser abrangidos pelo presente regulamento em condições bem definidas e sempre que o veículo destinado ao transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores em causa permaneça registado no registo nacional

¹¹ Comunicação da Comissão — Orientações comunitárias sobre os auxílios estatais às empresas de transporte ferroviário (JO C 184 de 22.7.2008, p. 13).

pertinente e/ou num registo europeu de veículos pertinente durante um período de cinco anos após a realização do investimento.

- (27) A fim de fomentar a competitividade do transporte ferroviário e do transporte por vias navegáveis interiores, é igualmente necessário promover a adaptação técnica e a modernização dos veículos destinados ao transporte ferroviário ou ao transporte por vias navegáveis interiores, bem como de certas categorias de equipamentos para o transporte multimodal sustentável. O apoio a esses investimentos deve estar sujeito a condições que limitam as distorções da concorrência e das trocas comerciais que comprometeriam as condições de concorrência equitativas no mercado interno. Em especial, devem garantir a necessidade e a proporcionalidade do auxílio e incluir salvaguardas sobre o tipo de auxílio, os beneficiários elegíveis e os custos elegíveis.
- (28) Os auxílios às empresas para adaptação às futuras normas da União poderão permitir alcançar mais rapidamente um elevado nível de harmonização e normalização. Não devem ser concedidos auxílios a investimentos destinados a assegurar a conformidade das empresas com normas da União já adotadas. No entanto, nos casos em que a norma da UE em causa já tenha sido adotada, mas ainda não esteja em vigor, os auxílios podem ter um efeito de incentivo no investimento a realizar e terminar, pelo menos, 12 meses antes da entrada em vigor da norma, se esta não for retroativamente aplicável. Para não desincentivar os Estados-Membros de fixarem normas nacionais obrigatórias mais rigorosas ou ambiciosas do que as normas da UE 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 UE.
- (29) Devido ao maior risco de distorções indevidas da concorrência e das trocas comerciais que apresentam, certas categorias de auxílios devem ser apreciadas pela Comissão após notificação sempre que abranjam auxílios de elevado montante concedidos por projeto. Qualquer auxílio cujo montante ultrapasse esses limiares deve continuar sujeito à obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado. Os limiares fixados no presente regulamento não devem ser contornados por cisão artificial dos projetos em vários projetos com características, objetivos ou beneficiários semelhantes.
- (30) 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 se os pressupostos e as condições subjacentes à compatibilidade do regime foram alcançados, bem como 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 da conceção do regime e aprovados a tempo de o regime entrar em vigor, tal poderá não ser possível em todos os casos. Por conseguinte, a fim de não atrasar a sua entrada em vigor, o presente regulamento deve ser aplicável a esses regimes por um período máximo inicial de seis meses. A Comissão pode decidir prorrogar este prazo, após 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 pode igualmente decidir, a título excecional, que não é necessária uma avaliação dadas as especificidades do caso.

- (31) A Comissão deve receber do Estado-Membro as informações necessárias para poder proceder à apreciação do plano de avaliação. A Comissão deve igualmente solicitar informações adicionais sem demora injustificada. Tal permitirá ao Estado-Membro fornecer as informações em falta para que a Comissão possa tomar uma decisão. As alterações dos regimes sujeitos a avaliação, que não sejam 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 apreciadas tendo em conta o resultado dessa avaliação e devem ser excluídas do âmbito de aplicação do presente regulamento. As alterações como as alterações puramente formais ou as alterações administrativas, incluindo as alterações efetuadas no âmbito das medidas cofinanciadas pela UE, não devem, em princípio, ser consideradas como afetando significativamente o conteúdo do plano de avaliação aprovado.
- (32) A fim de determinar se os limiares de notificação e as intensidades máximas de auxílio estabelecidos no presente regulamento são respeitados, o montante total das medidas de auxílio estatal à atividade ou projeto objeto de auxílio deve ser tido em conta. O presente regulamento deve especificar as circunstâncias em que diferentes categorias de auxílios podem ser cumuladas. Os auxílios isentos ao abrigo do presente regulamento e quaisquer outros auxílios compatíveis isentos ao abrigo de outros regulamentos ou aprovados pela Comissão podem ser cumulados, 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 é 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 é autorizada até à intensidade máxima de auxílio estabelecida no capítulo II.
- (33) O financiamento gerido centralmente pelas instituições, agências, empresas comuns e outros organismos da União, que não esteja direta ou indiretamente sob o controlo dos Estados-Membros, não constitui um auxílio estatal. Sempre que esse financiamento da União 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 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 nas regras do direito da União aplicáveis.
- (34) 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 inter pares e, em última análise, a uma maior eficácia das despesas públicas. A fim de assegurar a transparência, os Estados-Membros devem estabelecer sítios Web abrangentes sobre os auxílios estatais, a nível regional ou nacional, com informações sucintas sobre cada medida de auxílio isenta ao abrigo do presente regulamento. De acordo com a prática corrente em matéria de publicação de informações estabelecida na

Diretiva (UE) 2019/1024 do Parlamento Europeu e do Conselho¹², deve ser utilizado um formato normalizado que permita que a informação seja pesquisada, descarregada e facilmente publicada 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.

- (35) 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.
- (36) 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 nos termos do 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 16.º do Regulamento (UE) 2015/1589 do Conselho¹³.
- (37) 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 destes requisitos. A Comissão deve poder restringir a retirada do benefício da isenção por categoria para certos tipos de auxílios, certos beneficiários ou medidas de auxílios 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. Tal retirada deve constituir uma solução proporcionada, diretamente relacionada com o incumprimento identificado do presente regulamento. Se um auxílio não for notificado e não preencher todas as condições para ficar isento 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. Em caso de incumprimento das condições de compatibilidade estabelecidas nos capítulos I e II, a retirada do benefício de isenção por categoria no futuro não deve afetar o facto de as medidas anteriores conformes com o presente regulamento terem sido objeto de isenção por categoria.
- (38) 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

¹² 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).

¹³ 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/2015/1589/2015-09-24>).

presente regulamento baseia-se na definição da Recomendação 2003/361/CE da Comissão¹⁴.

- (39) 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, incluindo as regras aplicáveis aos regimes de auxílio isentos no final do período de aplicação do presente regulamento. Essas regras devem dar aos Estados-Membros tempo para se adaptarem a qualquer futuro regime,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I Disposições comuns

Artigo 1.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento deve ser 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;
 - (c) Regimes de auxílio ao investimento para a construção, modernização e renovação de instalações de transporte multimodal por via férrea e por vias navegáveis interiores, de instalações ferroviárias ou de instalações de navegação interior e regimes de auxílio ao investimento *ad hoc* e de auxílio ao investimento para a construção, modernização e renovação de terminais multimodais de mercadorias ferroviários e de navegação interior;
 - (d) Regimes de auxílio ao investimento para a construção, modernização e renovação de ramais particulares;
 - (e) Regimes de auxílio ao investimento para a aquisição de veículos destinados ao transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores;
 - (f) Regimes de auxílio ao investimento para a aquisição de unidades de carga intermodais (UCI) e gruas de bordo;
 - (g) Regimes de auxílio ao investimento para a interoperabilidade;

¹⁴ Recomendação 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>).

- (h) Regimes de auxílio ao investimento para a adaptação e modernização de veículos destinados ao transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores e de equipamento para o transporte multimodal 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 esteja 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 estatais à exploração de serviços públicos de transporte de passageiros por caminho de ferro propriamente dito e outros sistemas guiados e por estrada, abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 1370/2007¹⁵;
 - (g) Auxílios estatais à exploração de serviços públicos de transporte de passageiros por vias navegáveis interiores, caso os Estados-Membros tenham decidido aplicar o Regulamento (CE) n.º 1370/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶ a esses serviços;
 - (h) Auxílios estatais a infraestruturas portuárias que são apreciados diretamente pela Comissão à luz do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado, se não forem

¹⁵ 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/2007/1370/2017-12-24>.

¹⁶ Ver artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 1370/2007.

abrangidos pelo Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão¹⁷, ou, se a infraestrutura portuária for necessária para a prestação de um SIEG e estiver sujeita às regras estabelecidas na Decisão 2012/21/UE da Comissão¹⁸ e na Comunicação da Comissão relativa a um enquadramento da União Europeia aplicável aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público;

- (i) Regimes de auxílio referidos no capítulo II, se forem abrangidos pelo âmbito de aplicação do artigo 20.º, no prazo de seis meses após a sua entrada em vigor. No entanto, a Comissão pode decidir que o presente regulamento continua a ser aplicável a um regime de auxílio por um período superior a seis meses, após ter apreciado o plano de avaliação pertinente notificado pelo Estado-Membro à Comissão. Quando apresentarem os planos de avaliação, os Estados-Membros devem apresentar igualmente todas as informações necessárias para que a Comissão possa proceder à apreciação dos planos de avaliação e tomar uma decisão;
- (j) Quaisquer alterações dos regimes referidos na alínea i), que não sejam 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) «Infraestruturas de acesso», qualquer tipo de infraestrutura necessária para o acesso e a entrada a partir de terra, do mar ou de um rio pelos utilizadores a uma instalação de transporte multimodal por via férrea ou por vias navegáveis interiores ou a uma instalação de transporte unimodal por via férrea ou por vias navegáveis interiores, como estradas, vias férreas, canais e eclusas;
- (b) «Auxílio *ad hoc*», um auxílio não concedido com base num regime de auxílio;
- (c) «Intensidade de auxílio», o montante bruto de auxílio expresso em percentagem dos custos elegíveis, antes da dedução de impostos ou outros encargos;
- (d) «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

¹⁷ 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.º do Tratado (JO L 187 de 26.6.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

¹⁸ Decisão da Comissão 2012/21/UE, de 20 de dezembro de 2011, relativa à aplicação do artigo 106.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia aos auxílios estatais sob a forma de compensação de serviço público concedidos a certas empresas encarregadas da gestão de serviços de interesse económico geral (JO L 7 de 11.1.2012, p. 3, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2012/21(1)/oj)).

projeto específico, por um período de tempo indeterminado e/ou com um montante indeterminado;

- (e) «Infraestrutura dedicada», a infraestrutura construída para uma ou mais empresas identificáveis *ex ante* e adaptada às suas necessidades;
- (f) «Equipamento para o transporte multimodal sustentável», o equipamento utilizado em serviços de transbordo relacionados com o transporte multimodal sustentável, como os semirreboques transportáveis, excluindo o equipamento móvel de terminais;
- (g) «Registo europeu de veículos», um registo nos termos do disposto no artigo 47.º, n.º 5, da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁹ e no artigo 19.º da Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁰;
- (h) «Plano de avaliação», um documento que contenha os seguintes elementos: os objetivos do regime de auxílio a avaliar, as questões da avaliação, os indicadores de resultados, a metodologia prevista para efetuar a avaliação, os requisitos em matéria de recolha de dados, a proposta de calendário da avaliação, incluindo a data de apresentação do relatório final de avaliação, a descrição do organismo independente que efetua a avaliação ou os critérios que serão utilizados na sua seleção e as modalidades para assegurar a publicidade da avaliação;
- (i) «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;
- (j) «Auxílios individuais», i) auxílios *ad hoc*; e ii) auxílios concedidos a beneficiários individuais com base num regime de auxílio;
- (k) «Instalação de navegação interior», qualquer instalação de serviço (por exemplo, um terminal ou uma instalação de manutenção ou de armazenamento) e a sua infraestrutura de acesso (incluindo o equipamento físico ou digital necessário ao seu funcionamento) situada na União e utilizada para o transporte por vias navegáveis interiores, excluindo as instalações ou equipamentos necessários para a realização de atividades não relacionadas com o transporte;
- (l) «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;

¹⁹ 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 (reformulação) (JO L 138 de 26.5.2016, p. 44).

²⁰ Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de setembro de 2016, que estabelece as prescrições técnicas das embarcações de navegação interior, que altera a Diretiva 2009/100/CE e revoga a Diretiva 2006/87/CE (JO L 252 de 16.9.2016, p. 118, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/1629/oj>).

- (m) «Unidade de carga intermodal» (UCI), um contentor, caixa móvel ou semirreboque/veículo automóvel rodoviário de mercadorias ou conjunto de veículos utilizados no transporte intermodal;
- (n) «Transporte intermodal», o movimento de mercadorias (numa única unidade de carga ou veículo) através de sucessivos modos de transporte sem que haja manuseamento das mercadorias em si aquando da mudança de modo de transporte;
- (o) «Interoperabilidade», fluxos ininterruptos de tráfego de mercadorias ou de passageiros, em especial entre Estados-Membros ou modos de transporte;
- (p) «Transporte multimodal», o transporte de mercadorias ou passageiros através de, pelo menos, dois modos de transporte diferentes;
- (q) «Equipamento móvel de terminais», o equipamento utilizado no carregamento, descarregamento e transbordo de mercadorias e unidades de carga intermodal, bem como no deslocamento de carga numa área do terminal;
- (r) «Registo nacional», um registo mantido por um Estado-Membro nos termos do artigo 47.º da Diretiva (UE) 2016/797 do Parlamento Europeu e do Conselho ou do artigo 17.º da Diretiva (UE) 2016/1629 do Parlamento Europeu e do Conselho;
- (s) «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 que não tenham sido ligados por serviços regulares de transporte de mercadorias durante, pelo menos, cinco anos antes do início das operações na ligação em causa;
- (t) «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 que não tenham sido ligados por serviços regulares de transporte de mercadorias durante, pelo menos, cinco anos antes do início das operações na ligação em causa;
- (u) «Nova ligação comercial de transporte ferroviário de passageiros», uma ligação comercial que diz respeito a novas operações regulares de transporte ferroviário de passageiros entre, pelo menos, dois terminais que não tenham sido ligados por serviços regulares de transporte de passageiros durante, pelo menos, cinco anos antes do início das operações na ligação em causa;
- (v) «Novo operador», uma empresa ferroviária, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, da Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho²¹, que preenche as duas seguintes condições:

²¹ 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/2012/34/2019-01-01>) que consolida e revoga, com efeitos a partir de 17 de junho de 2015, a Diretiva 91/440/CEE, com a redação que lhe foi dada pela Diretiva 2001/12/CE e pela Diretiva 2004/51/CE, e a Diretiva 2007/58/CE.

- (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;
- (w) «Atividades não relacionadas com o transporte», os serviços comerciais prestados a empresas de transporte ou a outros utilizadores de instalações não relacionadas com o transporte ferroviário, o transporte por vias navegáveis interiores ou o transporte multimodal sustentável, incluindo serviços auxiliares a passageiros, transitários ou outros prestadores de serviços, como o aluguer de escritórios, lojas e hotéis;
- (x) «Lucro operacional», a diferença entre o valor das receitas atualizadas e os custos de funcionamento atualizados durante o período de vida económica do investimento, sempre que esta diferença for positiva. Os custos de funcionamento incluem custos como custos do pessoal, materiais, serviços contratados, comunicações, energia, manutenção, aluguer, administração, mas excluem os encargos de amortização e os custos de financiamento, se estes tiverem sido cobertos pelo auxílio ao investimento. A atualização das receitas e dos custos de funcionamento através de uma taxa de atualização adequada permite a obtenção de um lucro razoável;
- (y) «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;
- (z) «Terminal multimodal de mercadorias ferroviário e/ou de navegação interior», uma estrutura equipada para o transbordo entre, pelo menos, dois modos de transporte (um dos quais ferroviário ou por vias navegáveis interiores) ou entre dois sistemas ferroviários diferentes, tais como terminais em portos interiores ou marítimos, ao longo de vias navegáveis interiores ou em aeroportos) e plataformas logísticas multimodais;
- (aa) «Instalação de transporte multimodal ferroviário e/ou por vias navegáveis interiores», uma instalação de serviço e a sua infraestrutura de acesso (incluindo o equipamento físico ou digital necessário ao seu funcionamento) situada na UE e necessária para assegurar o transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores em combinação com outros modos de transporte, excluindo as instalações ou equipamentos necessários para atividades não relacionadas com o transporte. Esta definição inclui os terminais multimodais de mercadorias ferroviários e de navegação interior;
- (bb) «Instalação ferroviária», qualquer instalação de serviço (por exemplo, terminais ferroviários de mercadorias ou uma instalação de manutenção ou de

armazenamento) e a sua infraestrutura de acesso (incluindo o equipamento físico ou digital necessário ao seu funcionamento) situada na União, referida no anexo II da Diretiva 2012/34/UE, excluindo as instalações ou equipamentos necessários para a realização de atividades não relacionadas com o transporte;

- (cc) «Empresa ferroviária», uma empresa pública ou privada na aceção do artigo 3.º, ponto 1, da Diretiva 2012/34/UE;
- (dd) «Plataforma RIS», uma plataforma eletrónica de ponto de acesso único, alimentada a partir de informações dos serviços nacionais de informação fluvial e que presta serviços de informação sobre tráfego e transportes no âmbito dos canais navegáveis, incluindo a planificação de itinerários e de serviços de transporte, aos utilizadores dos RIS para efeito das notificações eletrónicas de acordo com o princípio da «declaração única»;
- (ee) «Material circulante», um dos seguintes:
 - i) locomotivas e material circulante de passageiros, incluindo unidades de tração térmica ou elétrica, automotoras térmicas ou elétricas e carruagens,
 - ii) vagões, incluindo os veículos de piso rebaixado concebidos para toda a rede e os veículos concebidos para o transporte de camiões;
- (ff) «Transporte marítimo de curta distância», o tráfego marítimo de mercadorias e passageiros entre portos situados na Europa geográfica, ou entre esses portos e portos situados em países não europeus com faixa costeira nos mares fechados limítrofes da Europa²²;
- (gg) «Pequena e média empresa» ou «PME», uma empresa que preenche as condições enunciadas no anexo I do presente regulamento;
- (hh) «Início dos trabalhos», quer o início dos trabalhos de construção relacionados com o investimento, quer o primeiro compromisso firme de encomenda de equipamentos ou qualquer outro compromisso que torne o investimento irreversível, consoante o que acontecer primeiro. A compra de terrenos e os trabalhos preparatórios, como a obtenção de licenças e a realização de estudos de viabilidade, não são considerados início dos trabalhos. No caso de aquisições, por «início dos trabalhos», entende-se o momento da aquisição dos ativos diretamente ligados ao estabelecimento adquirido;
- (ii) «Transporte multimodal sustentável», o transporte de mercadorias ou de passageiros por, pelo menos, dois modos de transporte diferentes, em que pelo menos um dos modos de transporte utilizados é ferroviário ou por vias navegáveis interiores, ou rodoviário, se este último for combinado com o transporte marítimo de curta distância;

²² Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu, ao Comité Económico e Social e ao Comité das Regiões - «Desenvolvimento do transporte marítimo de curta distância na Europa: Uma alternativa dinâmica numa cadeia de transportes sustentável - Segundo relatório bienal de progresso», [COM (1999) 317 final de 29.6.1999].

- (jj) «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, a gestão das correspondências com outros modos de transporte e a produção de documentos eletrónicos de acompanhamento;
- (kk) «Operador de transportes», uma empresa de transporte de passageiros e/ou de mercadorias nos setores do transporte ferroviário, do transporte por vias navegáveis interiores e/ou do transporte multimodal;
- (ll) «Organizador do transporte», uma empresa que organiza o transporte de mercadorias e que, por conseguinte, faz a escolha entre modos de transporte (tais como empresas de logística, transitários e operadores de transportes multimodais);
- (mm) «Empresa em dificuldade», uma empresa que preenche os critérios estabelecidos no artigo 2.º, ponto 18, do Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão;
- (nn) «Veículo para o transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores»,
 - i) uma embarcação de navegação interior, ou
 - ii) material circulante.

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* devem ser considerados compatíveis com o mercado interno, na aceção do artigo 93.º, do Tratado, e devem ser isentos da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado, desde que esses auxílios satisfaçam todas as condições previstas no capítulo I, assim como as condições específicas para a categoria pertinente de auxílio estabelecidas no capítulo II.

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 ferroviárias, de instalações de navegação interior e de instalações de transporte multimodal ferroviário e por vias navegáveis interiores: 20 milhões de EUR por projeto;

- (c) No caso dos auxílios *ad hoc* ao investimento para a construção, modernização e renovação de terminais multimodais de mercadorias ferroviários e 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: 2 milhões de EUR por projeto.

Artigo 5.º

Transparência do auxílio

1. O presente regulamento é aplicável exclusivamente aos auxílios transparentes.
2. Os auxílios são considerados transparentes se for possível calcular previamente e com precisão o equivalente-subvenção bruto do auxílio sem necessidade de realizar uma avaliação dos riscos.
3. Para efeitos do presente regulamento, são consideradas auxílios transparentes as seguintes formas de auxílio:
 - (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;
 - (c) Os auxílios sob a forma de benefícios fiscais e imposições, se a medida fixar um limite que garanta que o limiar aplicável não será excedido;
 - (d) 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 87.º e 88.º do Tratado aos auxílios estatais sob forma de garantias²³;
 - (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 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais sob forma de garantias, na sequência da sua notificação à Comissão ao abrigo de qualquer ato vinculativo adotado pela Comissão em matéria de auxílios estatais aplicável à data, e a metodologia aprovada refere-se expressamente ao tipo de garantias e ao tipo de operações subjacentes em causa no contexto de 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

²³ Comunicação da Comissão relativa à aplicação dos artigos 87.º e 88.º do Tratado CE aos auxílios estatais sob forma de garantias. JO C 155 de 20.6.2008, p. 10.

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, injeção de capital ou outro) e montante do financiamento público necessário para o projeto ou atividade
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) Verifica-se um aumento significativo do âmbito do projeto ou atividade, devido ao auxílio;
 - (b) Um aumento significativo do montante total despendido pelo beneficiário no projeto ou atividade, devido ao auxílio;
 - (c) Um aumento significativo da rapidez de conclusão do projeto ou da atividade em causa.
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 a atividade já estivesse abrangida 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 de 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 de acordo com as disposições pertinentes do presente regulamento. Nesses casos, devem ser aplicadas as opções de custos simplificados previstas nas regras pertinentes que regem o fundo da União.
2. Além disso, 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 Conselho²⁴, os montantes dos custos elegíveis também podem ser calculados em conformidade com as opções de custos simplificados, desde que sejam utilizadas as opções de custos simplificados estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 1303/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁵ ou no Regulamento (UE) 2021/1060 do Parlamento Europeu e do Conselho²⁶.
3. Sempre que um auxílio for concedido sob uma forma distinta da subvenção, o montante de auxílio deve ser o seu equivalente-subvenção bruto.

²⁴ 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/2021/241/2023-03-01>).

²⁵ 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/2013/1303/2023-03-01>).

²⁶ 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/2021/1060/2023-03-01>).

4. O valor dos auxílios desembolsáveis no futuro, nomeadamente os que são pagos em várias prestações, deve ser o seu valor atualizado reportado ao momento da 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.

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 estatal 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 os auxílios estatais devem ser 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 acompanhados de custos elegíveis identificáveis isentos nos termos do presente regulamento podem ser cumulados com:
 - (a) Quaisquer outros auxílios estatais, desde que essas medidas digam respeito a diferentes custos elegíveis identificáveis,
 - (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 a este auxílio em virtude do presente regulamento.
 - (c) Quaisquer auxílios *de minimis* relacionados com os mesmos custos elegíveis, desde que essa cumulação não leve a que seja excedida a intensidade máxima de auxílio ou o montante máximo de auxílio aplicáveis a este auxílio em virtude do presente regulamento.

Artigo 9.º

Publicação e informação

1. O Estado-Membro em causa deve assegurar a publicação dos seguintes elementos num sítio Web completo sobre os auxílios estatais, a nível nacional ou regional:
 - (a) O resumo das informações referidas no artigo 19.º, no formato normalizado definido no anexo III do presente regulamento, 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 IV do presente regulamento, sobre cada concessão de auxílio individual que exceda 100 000 EUR.
- 2. 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;
 - 10-15;
 - 15 e mais.
- 3. As informações referidas no n.º 1, alínea c), devem ser organizadas e acessíveis de forma normalizada, tal como descrito no anexo III, e permitir funções de pesquisa e descarregamento eficazes. Devem ser publicadas no prazo de seis meses a contar da data de concessão do auxílio ou, no caso de auxílios sob a forma de benefício fiscal, no prazo de um ano a contar da data em que a declaração fiscal é devida, devendo estar disponíveis durante, pelo menos, 10 anos a contar da data em que o auxílio foi concedido.
- 4. O texto integral do regime de auxílio ou do auxílio *ad hoc* a que se refere o n.º 1 deve incluir, em particular, uma referência explícita ao presente regulamento, citando o seu título e a referência da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*, bem como às disposições específicas do capítulo II aplicáveis a esse regime de auxílio, ou, se for caso disso, à legislação nacional que garante que as disposições pertinentes do presente regulamento são cumpridas. O regime de auxílio ou o auxílio *ad hoc* deve ser acompanhado das respetivas disposições de execução e alterações.
- 5. A Comissão deve publicar no seu sítio web:
 - (a) As ligações para os sítios web de 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

Subsecção A — Auxílios ao funcionamento para reduzir os custos externos dos transportes

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, de transporte por vias navegáveis interiores e/ou de transporte multimodal sustentável de passageiros e de mercadorias podem ser elegíveis para apoio. Os auxílios devem ser concedidos aos operadores de transportes e/ou aos organizadores de transportes que optem por soluções de transporte terrestre sustentáveis.
3. Os custos elegíveis são a parte dos custos externos dos transportes que a utilização unimodal ou multimodal do transporte ferroviário, do transporte por vias navegáveis interiores e/ou do transporte marítimo de curta distância no contexto do transporte multimodal sustentável permite evitar em comparação com modos de transporte concorrentes mais poluentes. 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 introduzidas²⁷. 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.
4. A intensidade de auxílio não deve exceder [50 %] dos custos elegíveis.
5. A intensidade de auxílio pode ser aumentada em [5-10] pontos percentuais para os auxílios concedidos a operações de transporte combinado, tal como definido no artigo 1.º da Diretiva 92/106/CEE²⁸.
6. Relativamente aos auxílios concedidos a operações de transporte no setor do transporte de mercadorias, a distância coberta pelo modo de transporte apoiado pelo auxílio não pode exceder:

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*, Serviço das Publicações, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

²⁸ JO L 368 de 17.12.1992, p. 38 [após a adoção da alteração da Diretiva 92/106/CEE [2023/0396 (COD)], a substituir por «em conformidade com o disposto no artigo 1.º-C, n.º 2, da Diretiva 92/106/CEE»].

- (a) Nos casos de transporte multimodal:
 - (i) 800 quilómetros para o transporte ferroviário,
 - (ii) 375 quilómetros para o transporte por vias navegáveis interiores,
 - (iii) 750 quilómetros para o transporte marítimo de curta distância; e
 - (b) Nos casos de transporte unimodal:
 - (i) 350 quilómetros para o transporte ferroviário (com exceção das operações de transporte por vagão completo),
 - (ii) 375 quilómetros para o transporte por vias navegáveis interiores.
7. A fim de garantir que os auxílios são concedidos apenas para serviços de transporte terrestre sustentáveis efetivamente prestados, os auxílios devem ser concedidos com base nas unidades reais de serviço de transporte prestado, tais como passageiros-quilómetro para os serviços de transporte de passageiros, toneladas-quilómetro ou veículos-quilómetro para os serviços de transporte de mercadorias ou, de um modo mais geral, na unidade de produção do serviço de transporte, e não numa base fixa.
8. Os auxílios concedidos a uma empresa ferroviária e a operadores de vias navegáveis interiores e de transporte marítimo de curta distância devem ter por efeito manter ou aumentar a transferência modal. Para o efeito, as empresas ferroviárias e os operadores de vias navegáveis interiores e de transporte marítimo de curta distância devem tornar públicas, pelo menos, as seguintes informações sobre os auxílios recebidos: a autoridade que concede o auxílio, a data de concessão do auxílio, os montantes de auxílio recebidos, o período e as operações abrangidas pelo auxílio.

Subsecção B — Auxílios ao funcionamento para o lançamento de novas ligações comerciais

Artigo 11.º

Auxílios ao lançamento de novas ligações comerciais

1. Os regimes de auxílio para o lançamento de novas ligações comerciais de transporte de mercadorias por via férrea e por vias navegáveis interiores e de novas ligações comerciais de transporte ferroviário de passageiros são compatíveis com o mercado interno na aceção do artigo 93º 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:
- (a) A empresas ferroviárias e/ou a organizadores de transportes que reúnam a procura e organizem operações regulares de transporte de mercadorias entre terminais de transporte, a fim de lançar novas ligações comerciais de transporte de mercadorias por via férrea e por vias navegáveis interiores; e/ou
 - (b) A empresas ferroviárias que organizem serviços regulares de passageiros entre terminais de transporte situados em diferentes Estados-Membros

(«serviços ferroviários transfronteiriços de passageiros») ou a mais de 400 quilómetros de distância entre si («serviços ferroviários de passageiros de longo curso»).

3. Os auxílios podem assumir a forma de subvenções pagas periodicamente por períodos não superiores a um ano.
4. 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. Sem prejuízo da frase anterior, os custos de funcionamento relacionados com o lançamento da nova ligação e que antecedem o lançamento da nova ligação podem ser tidos em conta e refletidos na quantificação dos custos elegíveis relacionados com o primeiro ano de funcionamento da nova ligação comercial.
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. 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.
6. Os custos imputados à nova ligação comercial podem cobrir todos os custos diretos de funcionamento incorridos com o funcionamento da nova ligação comercial e uma contribuição adequada para os custos de funcionamento 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.
7. Se o auxílio for pago antecipadamente, os custos elegíveis devem ser estimados *ex ante* com base em projeções razoáveis e devem ser atualizados para o seu valor no momento da concessão. Os Estados-Membros devem criar um mecanismo de controlo e de reembolso para garantir que o auxílio não excede a intensidade de auxílio autorizada.

SECÇÃO 2 — AUXÍLIOS AO INVESTIMENTO

Subsecção A — Auxílios ao investimento em instalações de transporte unimodal e multimodal por via férrea e por vias navegáveis interiores e em ramais particulares

Artigo 12.º

Auxílios para a construção, modernização e renovação de instalações de transporte unimodal e multimodal por via férrea e por vias navegáveis interiores

1. Os auxílios para a construção, modernização ou renovação (incluindo a substituição) de instalações ferroviárias, de instalações de navegação interior e de instalações multimodais de transporte ferroviário e por vias navegáveis interiores são compatíveis com o mercado interno na aceção do artigo 93º 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 a qualquer empresa que construa, modernize e/ou renove instalações ferroviárias, instalações de navegação interior e instalações de transporte multimodal ferroviário e por vias navegáveis interiores com base em regimes, com exceção dos auxílios à construção, modernização e renovação de terminais multimodais de mercadorias ferroviários e de navegação interior, que também podem ser concedidos como auxílios *ad hoc*. Os auxílios *ad hoc* só podem ser concedidos se a procura potencial de capacidade exceder, pelo menos a médio prazo, a capacidade combinada atual 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. O investimento pode incluir obras de superfície (por exemplo, para armazenamento), equipamento fixo (como armazéns e terminais) e equipamento móvel de terminais (como autogruas empilhadoras) localizados na instalação para a prestação de serviços relacionados com os transportes. São igualmente elegíveis os 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 menor dos seguintes limiares:
 - (a) A diferença entre os custos elegíveis e a soma do lucro operacional do investimento ao longo da sua vida económica e o valor final atualizado desse investimento (valor residual no final da vida económica do investimento). O lucro operacional inclui igualmente os lucros operacionais 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). O lucro operacional e o valor final devem ser deduzidos aos custos elegíveis *ex ante*, com base em projeções razoáveis, ou *ex post* através de um mecanismo de reembolso (*claw-back*).
 - (b) 50 % dos custos elegíveis.
6. No que respeita aos auxílios não superiores a 3 milhões de EUR por projeto, o montante máximo do auxílio pode ser fixado em 50 % dos custos elegíveis, em alternativa à aplicação do método referido no n.º 5.
7. O acesso de todos os utilizadores interessados à instalação objeto de auxílio deve ser aberto, transparente e não discriminatório, em conformidade com a legislação setorial, incluindo a Diretiva 2012/34/UE.
8. Qualquer concessão ou outro tipo de atribuição a terceiros da construção, modernização, exploração ou locação da instalação objeto de auxílio deve ser efetuada de uma forma concorrencial, transparente, não discriminatória e incondicional.
9. Se o proprietário, o operador e qualquer utilizador final previsto da instalação de transporte objeto de auxílio fizerem parte da mesma empresa ou forem empresas associadas na aceção do anexo I do presente regulamento, a exploração da instalação

deve ser adjudicada com base num procedimento concorrencial aberto, transparente e não discriminatório²⁹.

Artigo 13.º

Auxílios para a construção, modernização e renovação de ramais particulares

1. Os regimes de auxílio para a construção, modernização e 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 a qualquer empresa que construa, modernize e renove ramais particulares.
3. Os custos elegíveis são os custos de investimento em ativos corpóreos (fixos e móveis) e incorpóreos diretamente relacionados com a construção, modernização e renovação do ramal particular. Os custos de investimento podem incluir estudos de viabilidade e topologia e custos de planeamento e instalação. As plataformas de carga/descarga e o equipamento utilizado para carregar/descarregar comboios no local do(s) utilizador(es) específico(s) não estão incluídos nos custos elegíveis.
4. O montante de auxílio não pode exceder o menor dos seguintes limiares:
 - (a) A diferença entre os custos elegíveis e a soma do lucro operacional do investimento ao longo da sua vida económica e o valor final atualizado desse investimento (valor residual no final da vida económica do investimento). O lucro operacional e o valor final deve ser deduzido aos custos elegíveis *ex ante*, com base em projeções razoáveis, ou *ex post* através de um mecanismo de reembolso (*claw-back*).
 - (b) 50 % dos custos elegíveis.
5. No que respeita aos auxílios não superiores a 500 000 EUR por projeto, o montante máximo do auxílio pode ser fixado em 50 % dos custos elegíveis, em alternativa à aplicação do método referido no n.º 4.

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

²⁹ As empresas associadas em questão estão autorizadas a participar no procedimento.

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. Esses custos podem incluir, nomeadamente, o preço do veículo e os custos de entrega. Os custos de estudos de conceção, consultoria ou engenharia podem ser elegíveis desde que estejam relacionados com os investimentos referidos no presente artigo e façam parte dos mesmos.
3. Os auxílios são concedidos a:
 - (a) Novos operadores no setor ferroviário;
 - (b) Empresas ferroviárias, operadores de transporte por vias navegáveis interiores ou operadores de locação nos setores ferroviário e da navegação interior, sempre que sejam considerados PME.
4. Os auxílios devem assumir a forma de uma garantia ao comprador do veículo destinado ao transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores. As garantias podem 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 deve 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, carteiras mais arriscadas, requisitos inferiores em termos de garantias ou taxas de juro mais baixas do que 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 deve 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 e/ou auxílios à adaptação técnica e à modernização se os sobrecustos líquidos da interoperabilidade, tal como definidos no artigo 16.º, n.º 6, e/ou dos investimentos de modernização e adaptação técnica, tal como definidos no artigo 17.º, n.º 6, estiverem excluídos dos custos elegíveis fixados no n.º 2.

Artigo 15.º

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

1. Os regimes de auxílio ao investimento para a aquisição de unidades de carga intermodais e/ou gruas de bordo 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 a qualquer empresa que invista na aquisição de unidades de carga intermodais e gruas de bordo.
3. Os custos elegíveis são os seguintes:
 - (a) Para as unidades de carga intermodais (UCI): a diferença de custos entre as unidades de transporte utilizadas exclusivamente para o transporte rodoviário e as UCI que podem ser objeto de transbordo para efeitos de transporte multimodal sustentável;
 - (b) Para as gruas de bordo: o preço total da aquisição.
4. Os custos elegíveis podem incluir estudos de viabilidade e custos de planeamento e instalação.
5. O montante do auxílio não pode exceder uma intensidade de auxílio de 30 % dos custos elegíveis na situação prevista no n.º 3, alínea a), e de 20 % dos custos elegíveis na situação prevista 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 corpóreos e incorpóreos que contribuam para assegurar fluxos de tráfego ininterruptos entre Estados-Membros 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.
2. Os auxílios são concedidos a empresas que realizem investimentos na implantação das tecnologias de interoperabilidade referidas no n.º 3.
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) 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 União³⁰;

- (b) O acoplamento automático digital (DAC)³¹;
- (c) Adaptação do material circulante a diferentes sistemas elétricos;
- (d) Adaptação do material circulante a diferentes bitolas;
- (e) Adaptação das embarcações de navegação interior para servir portos marítimos;
- (f) Adaptação das embarcações de navegação interior à mudança das condições de navegabilidade, incluindo níveis baixos de água;
- (g) Automatização do material circulante e das embarcações de navegação interior;
- (h) Adaptação dos veículos ao transporte de UCI;
- (i) Tecnologias essenciais necessárias para implementar serviços de informação fluvial, tais como a plataforma 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;
- (j) Aplicações telemáticas para o transporte de mercadorias e outros programas informáticos para o transporte de mercadorias, na medida em que contribuam para assegurar fluxos de tráfego ininterruptos, em especial sistemas intermodais de identificação, seguimento e rastreabilidade, e plataformas intermodais de intercâmbio de dados. Os investimentos em aplicações de serviços de transporte de passageiros, tais como sistemas que fornecem informações aos passageiros antes e durante a viagem, sistemas de reserva e pagamento para passageiros, gestão de bagagens e gestão das ligações entre comboios de passageiros e outros modos de transporte de passageiros, não são elegíveis para apoio.

4. Os custos elegíveis são todos os custos necessários para a execução dos investimentos elegíveis. Esses custos podem incluir, nomeadamente, os custos necessários para a aquisição e instalação da tecnologia relevante, os custos de gestão do projeto e os custos de entrega. Os custos de manutenção não são elegíveis para apoio. Os custos relacionados com estudos, ensaios e aprovação, bem como com instalações-piloto e protótipo são elegíveis para apoio. Os ativos financiados com o auxílio à interoperabilidade podem ser novos ou utilizados. No que diz respeito aos investimentos na interoperabilidade relacionados com o ERTMS, os custos relacionados com a integração das funções do Sistema Global de Navegação por

³⁰ 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).

³¹ 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 facilitador da criação de um transporte ferroviário europeu moderno e digital de mercadorias. 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. [Referência ao direito derivado da UE pertinente a inserir logo que seja adotado]

Satélite Europeu (EGNSS) no ERTMS devem ser elegíveis para apoio. Os custos relacionados com o GSM-R não são elegíveis para apoio.

5. A intensidade de auxílio não deve exceder:
 - (a) 80 % dos custos elegíveis para projetos de investimento abrangidos pelo disposto no n.º 3, alíneas a) e b);
 - (b) 50 % dos custos elegíveis para projetos de investimento abrangidos pelo disposto no n.º 3, alíneas c) a j).
6. No que respeita aos investimentos na interoperabilidade dos veículos de transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores ou de uma unidade de carga intermodal ou grua de bordo cuja aquisição esteja prevista, os custos elegíveis devem limitar-se aos sobrecustos líquidos da interoperabilidade, desde que esses custos não estejam já cobertos 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 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 equivalente sem investimentos de 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 destinado a assegurar a interoperabilidade do ativo em causa foi financiado com auxílios estatais. Deve especificar igualmente as obrigações correspondentes previstas no n.º 9 e indicar o montante do auxílio.
8. O investimento deve ser executado e concluído pelo menos um ano antes da data em que o investimento apoiado se torna vinculativo a nível da UE.
9. Os veículos de transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores que beneficiem do investimento apoiado devem permanecer registados no registo nacional pertinente de qualquer Estado-Membro ou num registo europeu pertinente durante, pelo menos, cinco anos após a realização do investimento.

Artigo 17.º

Auxílios à adaptação técnica e à modernização de veículos destinados ao transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores e de equipamento para o transporte multimodal sustentável

1. Os regimes de auxílio ao investimento que apoiem investimentos em ativos corpóreos e incorpóreos que contribuam para a adaptação técnica e a modernização de veículos destinados ao transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores e de equipamento para o transporte multimodal 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 são concedidos a qualquer empresa que realize investimentos para a adaptação técnica e a modernização de veículos destinados ao transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores e de equipamento para o transporte multimodal sustentável, a que se refere o n.º 3.
3. Os investimentos elegíveis devem ser os seguintes:
 - (a) Adaptação e/ou renovação do material circulante;
 - (b) Adaptação e/ou renovação de embarcações de navegação interior, por exemplo para melhorar a hidrodinâmica e a eficiência;
 - (c) Adaptação e/ou renovação de equipamento para o transporte multimodal sustentável;
 - (d) Adaptação técnica de embarcações a novos tipos de mercadorias;
 - (e) Aplicações telemáticas para o transporte de mercadorias e outros programas informáticos para o transporte de mercadorias não abrangidos pelo artigo 16.º, tais como 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. Os investimentos em aplicações de serviços de transporte de passageiros, tais como sistemas que fornecem informações aos passageiros antes e durante a viagem, sistemas de reserva e pagamento para passageiros, gestão de bagagens e gestão das ligações entre comboios de passageiros e outros modos de transporte de passageiros, não são elegíveis para apoio;
 - (f) Sistemas logísticos, tais como *software* de otimização da carga;
 - (g) *Software* de previsão do tráfego (hora estimada de partida/hora estimada de chegada) e *software* de otimização do itinerário.
4. Os custos elegíveis são todos os custos necessários para a execução dos investimentos elegíveis. 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 com instalações-piloto e protótipo são elegíveis para apoio.
5. A intensidade de auxílio não deve exceder 20 % dos custos elegíveis.
6. No que respeita aos investimentos em veículos de transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores cuja aquisição esteja prevista, os custos elegíveis devem limitar-se aos sobrecustos líquidos de adaptação técnica e modernização, desde que esses custos não estejam já cobertos por qualquer outra forma de auxílio, nomeadamente os auxílios previstos nos artigos 14.º e 15.º. Os sobrecustos líquidos de 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 cuja aquisição está prevista e que está equipado com esses investimentos e, por outro, o custo total de aquisição do mesmo veículo ou de um veículo semelhante que exija adaptação técnica e modernização 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 destinados à adaptação técnica e modernização de veículos e equipamentos para o transporte multimodal sustentável devem incluir uma cláusula que estabeleça 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 concluído pelo menos um ano antes da data em que o investimento apoiado se torna vinculativo a nível da UE.

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 às 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 devem enviar à Comissão:

- (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 III do presente regulamento, 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) Um relatório anual, conforme referido no Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão³², em formato eletrónico, sobre a aplicação do presente regulamento, que contenha as informações indicadas no Regulamento (CE) n.º 794/2004 da Comissão, em relação à totalidade ou parte de cada ano em que se aplica o presente regulamento.

³² Regulamento (CE) n.º 794/2004, 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/2004/794/2016-12-22>).

Artigo 20.º

Avaliação

1. Os regimes de auxílio referidos no artigo 1.º, n.º 2, alíneas i) e j), são objeto de uma avaliação *ex post* se tiverem um orçamento de auxílios estatais ou despesas contabilizadas superiores 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, a partir de XXX. Tendo em conta os objetivos da avaliação, e a fim de evitar encargos desproporcionados para os Estados-Membros, só são exigidas avaliações *ex post* para os regimes de auxílio cuja duração total exceda três anos, a partir de XXX.
2. O requisito de avaliação *ex post* pode ser dispensado no que respeita aos regimes de auxílio que sucedam diretamente a um regime que abranja um objetivo e uma área geográfica semelhantes e que tenha sido objeto de uma avaliação. Tal depende do facto de ter sido elaborado um relatório de avaliação final em conformidade com o plano de avaliação aprovado pela Comissão e que não tenha conduzido a 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. Nenhum sucessor desse regime suspenso, que abranja um objetivo e uma área geográfica semelhantes, beneficiará da isenção por categoria.
3. A avaliação tem por objetivo verificar se os pressupostos e as condições subjacentes à compatibilidade do regime foram alcançados, em especial a necessidade e a eficácia da medida de auxílio à luz dos seus objetivos gerais e específicos. A avaliação avalia igualmente o impacto do regime na concorrência e nas trocas comerciais.
4. Para os regimes de auxílio sujeitos ao requisito de avaliação nos termos do n.º 1, os Estados-Membros devem notificar um projeto de plano de avaliação do seguinte modo:
 - (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.
5. O projeto de plano de avaliação deve estar em conformidade com a metodologia comum de avaliação dos auxílios estatais adotada pela Comissão. Os Estados-Membros devem publicar o plano de avaliação aprovado pela Comissão.
6. 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.

7. O relatório de avaliação final é apresentado à Comissão o mais tardar nove meses antes do termo do regime isento. Esse período pode ser reduzido para os regimes sujeitos à obrigação de avaliação nos seus dois últimos anos de aplicação. O âmbito exato e as modalidades de cada avaliação são definidos na decisão de aprovação do plano de avaliação. A notificação de qualquer medida de auxílio posterior com um objetivo semelhante descreve 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 das verificações durante pelo menos dez anos a contar da data dos controlos.
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 em conformidade com o 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 não isentos da obrigação de notificação prevista no artigo 108.º, n.º 3, do Tratado, nos termos do presente regulamento, são apreciados pela Comissão em conformidade com os enquadramentos, orientações, comunicações e avisos pertinentes.
3. No termo do período de vigência do presente regulamento, qualquer regime de auxílio isento nos termos do presente regulamento deve continuar a beneficiar dessa isenção durante um período de adaptação de seis meses.

Artigo 23.º

1. O presente regulamento entra em vigor em XXX.
2. O presente regulamento é aplicável até XXX.

Feito em Bruxelas,

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 é definida 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 é definida 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 qualificada 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 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. A emissão de declarações deste tipo não prejudica os controlos ou verificações previstos por normas nacionais ou da União.

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

1. 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.
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.

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

Medidas abrangidas pelo RICT e medidas a notificar ao abrigo das Orientações relativas ao transporte terrestre e multimodal («OTTM»)

Objetivo principal	RICT		OTTM	
	Medida	Intensidade autorizada	Medida	Intensidade autorizada
Auxílios ao funcionamento para reduzir os custos externos dos transportes	Regimes de auxílio	50 % dos custos elegíveis [60] % dos custos elegíveis dos auxílios concedidos a operações de transportes combinados	Auxílio <i>ad hoc</i> Regimes de auxílio com intensidades superiores às autorizadas ao abrigo do RICT Regimes de auxílio que não utilizam o Manual da Comissão	75 % dos custos elegíveis
Auxílio ao funcionamento para o lançamento de novas ligações comerciais	Regimes de auxílio Montante do auxílio individual concedido ao abrigo de um regime por projeto < 15 milhões de EUR	80 % dos custos elegíveis para o primeiro ano de funcionamento, 70 % para o segundo ano, 60 % para o terceiro, 50 % para o quarto ano e 40 % para o quinto ano	Auxílio <i>ad hoc</i> Montante do auxílio individual concedido ao abrigo de um regime por projeto ≥ 15 milhões de EUR	80 % dos custos elegíveis para o primeiro ano de funcionamento, 70 % para o segundo ano, 60 % para o terceiro, 50 % para o quarto ano e 40 % para o quinto ano
Auxílio ao investimento para a construção, modernização e renovação de instalações de transporte unimodal ou multimodal por via férrea ou por vias navegáveis interiores	Regimes de auxílio Montante do auxílio individual concedido ao abrigo de um regime por projeto < 20 milhões de EUR Auxílio <i>ad hoc</i> a terminais multimodais sustentáveis de mercadorias < 10 milhões de EUR	50 % dos custos elegíveis se o auxílio for < 3 milhões de EUR por projeto 50 % dos custos elegíveis, mas dentro dos limites da diferença entre os custos elegíveis e o lucro operacional do investimento ao longo da sua vida útil e valor final, se o	Auxílio <i>ad hoc</i> Auxílio <i>ad hoc</i> a terminais multimodais sustentáveis de mercadorias ≥ 10 milhões de EUR Montante do auxílio individual concedido ao abrigo de um regime por projeto ≥ 20 milhões de EUR Regimes de auxílio com intensidades superiores às	Défi ce de financiamento limitado a 100 % dos custos elegíveis Sem limiar se o auxílio <i>ad hoc</i> for concedido através de um procedimento de concurso competitivo

		auxílio for ≥ 3 milhões de EUR por projeto	autorizadas ao abrigo do RICT	
Auxílio ao investimento para a construção, modernização e renovação de ramais particulares	Regimes de auxílio Montante do auxílio individual concedido ao abrigo de um regime por projeto < 2 milhões de EUR	<i>50 % dos custos elegíveis se o auxílio for < 500 000 EUR por projeto</i> <i>50 % dos custos elegíveis, mas dentro dos limites da diferença entre os custos elegíveis e o lucro operacional do investimento ao longo da sua vida útil e valor final, se o auxílio for ≥ 500 000 EUR por projeto</i>	Auxílio <i>ad hoc</i> Montante do auxílio individual concedido ao abrigo de um regime por projeto ≥ 2 milhões de EUR Regimes de auxílio com intensidades superiores às autorizadas ao abrigo do RICT	<i>Défice de financiamento limitado a 100 % dos custos elegíveis</i>
Auxílio ao investimento para a aquisição de veículos destinados ao transporte ferroviário ou por vias navegáveis interiores	Regimes de auxílio	<i>Montante nominal do empréstimo subjacente ≤ custos elegíveis. Cobertura da garantia ≤ 80 % do empréstimo subjacente</i>	Auxílio <i>ad hoc</i> Regimes de auxílio com intensidades superiores às autorizadas ao abrigo do RICT	<i>Montante nominal do empréstimo subjacente ≤ custos elegíveis. Cobertura da garantia ≤ 90 % do empréstimo subjacente</i>
Auxílio ao investimento para a aquisição de UCI e gruas de bordo	Regimes de auxílio	<i>30 % dos custos elegíveis (para as UCI)</i> <i>20 % dos custos elegíveis (para as gruas de bordo)</i>	Não aplicável	
Auxílio ao investimento para a interoperabilidade	Regimes de auxílio	<i>50 % dos custos elegíveis</i> <i>80 % dos custos elegíveis (para ERTMS e DAC)</i>	Auxílio <i>ad hoc</i> Regimes de auxílio com intensidades superiores às autorizadas ao abrigo do RICT	<i>50 % dos custos elegíveis</i> <i>80 % dos custos elegíveis (para ERTMS e DAC)</i>

			ou para investimentos não incluídos na lista abrangida pelo RICT	<i>Défice de financiamento limitado a 100 % dos custos elegíveis</i>
Auxílio ao investimento a favor da adaptação técnica e modernização de veículos e equipamentos para o transporte multimodal sustentável	Regimes de auxílio	<i>20 % dos custos elegíveis</i>	Auxílio <i>ad hoc</i> Regimes de auxílio com intensidades superiores às autorizadas ao abrigo do RICT ou para investimentos não incluídos na lista abrangida pelo RICT	<i>20 % dos custos elegíveis</i> <i>Défice de financiamento limitado a 100 % dos custos elegíveis</i>

Anexo III

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	<i>(a preencher pela Comissão)</i>	
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	<input type="checkbox"/> Regime	Nome do beneficiário e do grupo ⁽³⁾ a que pertence
	<input type="checkbox"/> Auxílio <i>ad hoc</i>	
Alteração de um regime de auxílio existente ou de um auxílio <i>ad hoc</i>		Referência da Comissão relativa ao auxílio
	<input type="checkbox"/> Prorrogação	.....
	<input type="checkbox"/> Alteração	.....
Duração ⁽⁴⁾	<input type="checkbox"/> Regime	dd/mm/aaaa a dd/mm/aaaa
Data de concessão do auxílio ⁽⁵⁾	<input type="checkbox"/> Auxílio <i>ad hoc</i>	dd/mm/aaaa
Setor(es) económico(s) abrangido(s)	<input type="checkbox"/> Todos os setores económicos elegíveis para beneficiar de auxílio	
	<input type="checkbox"/> Limitado a certos setores: especificar a nível do grupo da NACE ⁽⁶⁾

Tipo de beneficiário	<input type="checkbox"/> PME		
	<input type="checkbox"/> Grandes empresas		
Orçamento	Montante total anual do orçamento previsto ao abrigo do regime ⁽⁷⁾	Moeda nacional (montantes totais)	
	Montante global do auxílio <i>ad hoc</i> concedido à empresa ⁽⁸⁾	Moeda nacional (montantes totais)	
	<input type="checkbox"/> Para garantias ⁽⁹⁾	Moeda nacional (montantes totais)	
Instrumento de auxílio	<input type="checkbox"/> Subvenção/Bonificação de juros		
	<input type="checkbox"/> Empréstimo/Adiantamentos reembolsáveis		
	<input type="checkbox"/> Garantia (se adequado, com referência à decisão da Comissão ⁽¹⁰⁾)		
	<input type="checkbox"/> Benefício fiscal ou isenção fiscal		
	<input type="checkbox"/> Disponibilização de financiamento de risco		
	<input type="checkbox"/> Outro (especificar) Indicar a que grande categoria <i>infra</i> melhor se enquadra em termos de efeito/função: <input type="checkbox"/> Subvenção <input type="checkbox"/> Empréstimo <input type="checkbox"/> Garantia <input type="checkbox"/> Benefício fiscal <input type="checkbox"/> Disponibilização de financiamento de risco		
<input type="checkbox"/> 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. Habitualmente, 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 regras 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⁾ Determinado em sintonia com o artigo 2.º, ponto 27, do regulamento.
⁽⁶⁾ NACE Rev. 2 — Nomenclatura Estatística das Atividades Económicas na Comunidade Europeia. Regra geral, o setor deve ser especificado a nível do grupo.
⁽⁷⁾ No caso de um regime de auxílio: 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.
⁽⁸⁾ No caso de um auxílio *ad hoc*: indicar o montante global do auxílio/perdas fiscais.
⁽⁹⁾ No caso de garantias, indicar o montante (máximo) dos empréstimos garantidos.
⁽¹⁰⁾ 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 c), do 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 RICT ao abrigo da qual a medida de auxílio é aplicada.

Objetivo principal	Intensidade máxima de auxílio em % dos custos elegíveis	Orçamento total
Regime de auxílio ao funcionamento para reduzir os custos externos (artigo 10.º)	... %	... moeda nacional (por regime por ano)
Regime de auxílio ao funcionamento para o lançamento de novas ligações comerciais (artigo 11.º)	... %	moeda nacional
Regime de auxílio ao investimento em instalações (artigo 12.º)	... %	moeda nacional
Auxílio <i>ad hoc</i> ao investimento em terminais multimodais sustentáveis de mercadorias (artigo 12.º)	... %	... moeda nacional (por projeto)
Regime de auxílio ao investimento em ramais particulares (artigo 13.º)	... %	moeda nacional
Regime de auxílio ao investimento para a aquisição de veículos destinados ao transporte ferroviário e por vias navegáveis interiores (artigo 14.º)	... %	moeda nacional
Regime de auxílio ao investimento para a aquisição de UCI e gruas de bordo (artigo 15.º)	... %	moeda nacional
Regime de auxílio ao investimento para a interoperabilidade (artigo 16.º)	... %	moeda nacional
Regime de auxílio ao investimento para a adaptação técnica e a modernização (artigo 17.º)	... %	moeda nacional

Anexo IV

Disposições para a publicação de informações, conforme previsto no artigo 9.º

Os Estados-Membros devem organizar os seus sítios web completos dos auxílios estatais, nos quais devem ser publicadas as informações previstas no artigo 7.º, de forma a permitir um acesso fácil à informação. As informações devem ser publicadas em formato de folha de cálculo, permitindo 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 deve ser necessário nenhum registo prévio de utilizador para aceder ao sítio web.

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/grandes empresas) na data de concessão do auxílio
- d) Região em que o beneficiário está localizado, ao nível II da NUTS³³
- e) Setor de atividade ao nível de grupo da NACE³⁴
- f) Elemento de auxílio, expresso em montante total na moeda nacional³⁵
- g) Instrumento de auxílio³⁶ (Subvenção/Bonificação de juros, Empréstimo/Adiantamentos reembolsáveis/Subvenção reembolsável, Garantia, Benefício fiscal ou isenção fiscal, Financiamento de risco, Outro (especificar))
- h) Data de concessão
- i) Objetivo do auxílio
- j) Autoridade que concede o auxílio
- k) Referência da medida de auxílio³⁷.

³³ NUTS — Nomenclatura das Unidades Territoriais Estatísticas. Habitualmente, a região é especificada ao nível 2.

³⁴ 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).

³⁵ 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 12.º, o equivalente-subvenção bruto.

³⁶ Se o auxílio for concedido através de múltiplos instrumentos de auxílio, o montante do auxílio deve ser fornecido por instrumento.

³⁷ Como indicado pela Comissão no âmbito do procedimento eletrónico referido no artigo 11.º do presente regulamento.