



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, **XXX**
[...] (2016) **XXX** draft

REGULAMENTO (UE) .../... DA COMISSÃO

de **XXX**

que altera o Regulamento (UE) n.º 651/2014 que declara certas categorias de auxílios compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado, e o Regulamento (UE) n.º 702/2014 que declara certas categorias de auxílios no setor agrícola e florestal e nas zonas rurais compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia

Projeto

(Texto relevante para efeitos do EEE)

REGULAMENTO (UE) .../... DA COMISSÃO

de **XXX**

que altera o Regulamento (UE) n.º 651/2014 que declara certas categorias de auxílios compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado, e o Regulamento (UE) n.º 702/2014 que declara certas categorias de auxílios no setor agrícola e florestal e nas zonas rurais compatíveis com o mercado interno, em aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia

Projeto

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2015/1588 do Conselho, de 13 de julho de 2015, relativo à aplicação dos artigos 107.º e 108.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia a determinadas categorias de auxílios estatais horizontais¹, nomeadamente o artigo 1.º, n.º 1, alíneas a) e b),

Após consulta do Comité Consultivo em matéria de Auxílios Estatais,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (UE) n.º 651/2014 da Comissão² declara que certas categorias de auxílio são compatíveis com o mercado interno e ficam isentas da obrigação de terem de ser notificadas à Comissão antes da sua concessão. O Regulamento (UE) n.º 651/2014 anunciou que a Comissão pretendia rever o âmbito de aplicação desse regulamento a fim de incluir outras categorias de auxílios e, nomeadamente, os auxílios às infraestruturas portuárias e aeroportuárias, assim que fosse adquirida uma experiência prática suficiente.
- (2) À luz da experiência adquirida pela Comissão e a fim de simplificar e clarificar as regras relativas aos auxílios estatais, reduzir os encargos administrativos e permitir que a Comissão se concentre nos processos suscetíveis de provocar maiores distorções, os auxílios às infraestruturas portuárias e aeroportuárias devem ser incluídos no âmbito de aplicação do Regulamento (UE) n.º 651/2014.
- (3) Os auxílios ao investimento a favor de aeroportos regionais com um volume médio de tráfego anual até três milhões de passageiros podem melhorar tanto a acessibilidade de determinadas regiões como o desenvolvimento local, dependendo das especificidades de cada aeroporto. Este fator favorece as prioridades da estratégia Europa 2020 que contribuem para reforçar o crescimento económico e os objetivos de interesse comum da UE. A experiência adquirida na sequência da aplicação das Orientações relativas

¹ JO L 248 de 24.9.2015, p. 1.

² 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).

aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas³ revela que os auxílios ao investimento concedidos a aeroportos regionais não dão origem a distorções indevidas das trocas comerciais nem da concorrência, desde que estejam preenchidas determinadas condições. Devem, assim, ser abrangidas pela isenção por categoria prevista no Regulamento (UE) n.º 651/2014, desde que estejam preenchidas determinadas condições. Não se afigura adequado estabelecer um limiar de notificação em termos do montante de auxílio, uma vez que o impacto concorrencial de uma medida de auxílio depende essencialmente da dimensão do aeroporto e não da dimensão do investimento.

- (4) As condições de isenção da obrigação de notificação dos auxílios devem ter por objetivo limitar distorções da concorrência que comprometam as condições equitativas no mercado interno, em especial garantindo a proporcionalidade do montante dos auxílios. Para serem proporcionados, os auxílios devem preencher duas condições. A intensidade do auxílio não deve exceder a intensidade máxima de auxílio admissível, que varia em função da dimensão do aeroporto. Além disso, o montante do auxílio não deve exceder o défice de financiamento do investimento. No que respeita aos auxílios concedidos a aeroportos muito pequenos, com um tráfego anual máximo de 150 000 passageiros, só lhes deve ser imposta uma dessas condições. As condições de compatibilidade devem garantir um acesso aberto e não discriminatório às infraestruturas. Não devem ser aplicadas isenções aos auxílios concedidos a aeroportos situados na proximidade de um aeroporto existente a partir do qual operam serviços aéreos regulares, uma vez que os auxílios a esses aeroportos comportam um maior risco de distorção da concorrência e devem, por conseguinte, ser notificados à Comissão, com exceção dos auxílios concedidos a aeroportos muito pequenos (até 150 000 passageiros por ano), pouco suscetíveis de gerar distorções significativas da concorrência.
- (5) Os portos marítimos têm uma importância estratégica para o bom funcionamento do mercado interno e o reforço da coesão económica, social e territorial, tal como estabelecido, nomeadamente, na Estratégia Europa 2020 e no Livro Branco da Comissão intitulado «Roteiro do espaço único europeu dos transportes – Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos»⁴. Como se salienta na Comunicação «Portos: um motor para o crescimento»⁵, o funcionamento eficaz dos portos em todas as regiões marítimas da União exige investimentos públicos e privados eficientes. São necessários investimentos, em especial, para a adaptação das infraestruturas de acesso aos portos e das infraestruturas portuárias ao aumento da dimensão e da complexidade das frotas, à utilização de infraestruturas para combustíveis alternativos e aos requisitos mais rigorosos em termos de desempenho ambiental. A ausência de uma infraestrutura portuária de elevada qualidade resulta em congestionamentos e em custos acrescidos para as companhias de navegação, os operadores de transportes e os consumidores.
- (6) O desenvolvimento de portos interiores e a sua integração no transporte multimodal é um dos principais objetivos da política de transportes da União. A legislação da União visa explicitamente reforçar a intermodalidade dos transportes e a transição para modos de transporte mais ecológicos, como o transporte ferroviário e marítimo/por vias navegáveis interiores.

³ JO C 99 de 4.4.2014, p. 3.

⁴ COM(2011)144.

⁵ COM(2013)295.

- (7) As condições de isenção dos auxílios aos portos devem ter por objetivo limitar distorções da concorrência que comprometam as condições equitativas no mercado interno, em especial garantindo a proporcionalidade do montante dos auxílios. Para que o auxílio seja proporcionado, não deve exceder a intensidade máxima de auxílio admissível que, no caso dos portos marítimos, varia em função da dimensão do projeto de investimento. O montante de auxílio não deve exceder a diferença entre os custos elegíveis e o lucro operacional do investimento, exceto para montantes de auxílio muito pequenos, para os quais é adequado adotar uma abordagem simplificada, a fim de reduzir os encargos administrativos. Deve igualmente assegurar-se um acesso aberto e não discriminatório às infraestruturas.
- (8) Os investimentos incluídos nos planos de trabalho dos corredores da rede principal estabelecidos pelo Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho⁶ são projetos de interesse comum com um interesse estratégico especial para a União. Os portos marítimos que fazem parte dessas redes constituem pontos de entrada e saída da União para o transporte de mercadorias. Os portos interiores que fazem parte dessas redes constituem fatores essenciais para permitir a multimodalidade destas últimas. Os investimentos destinados a melhorar o desempenho desses portos devem beneficiar de um limiar de notificação mais elevado.
- (9) À luz da experiência adquirida na sequência da aplicação do Regulamento (UE) n.º 651/2014 e do Regulamento (UE) n.º 702/2014, é oportuno adaptar determinadas disposições desses regulamentos.
- (10) Em especial, no que se refere aos regimes de auxílio regional ao funcionamento nas regiões ultraperiféricas, a aplicação de regras diferentes para a compensação dos custos adicionais de transporte e dos outros custos adicionais revelou-se, na prática, difícil e inadequada para dar resposta às desvantagens estruturais referidas no artigo 349.º do Tratado - o grande afastamento e insularidade, a pequena superfície, o relevo e clima difíceis e a sua dependência económica em relação a um pequeno número de produtos, fatores estes cuja persistência e conjugação prejudicam gravemente o seu desenvolvimento, pelo que as disposições devem ser substituídas por um método aplicável a todos os custos adicionais.
- (11) Atendendo a que os efeitos negativos sobre a concorrência dos auxílios a favor da cultura e da conservação do património são limitados, os limiares de notificação para os auxílios nesses domínios devem ser aumentados.
- (12) O Regulamento (UE) n.º 651/2014 e o Regulamento (UE) n.º 702/2014 devem, por conseguinte, ser alterados em conformidade,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (UE) n.º 651/2014 é alterado do seguinte modo:

- (1) O artigo 1.º é alterado do seguinte modo:
- a) O n.º 1 é alterado do seguinte modo:
- i) as alíneas k) e l) passam a ter a seguinte redação:

⁶ Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

«k) Auxílios a infraestruturas desportivas e recreativas multifuncionais;

l) Auxílios a infraestruturas locais;»

— ii) são aditadas as alíneas m) e n), com a seguinte redação:

«m) Auxílios a aeroportos regionais; e

n) Auxílios a portos.»

b) No n.º 3, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«O presente regulamento não é aplicável aos seguintes auxílios:

a) Auxílios concedidos no setor da pesca e da aquicultura, nos termos do Regulamento (UE) n.º 1379/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho*, com exceção dos auxílios à formação, dos auxílios ao acesso das PME ao financiamento, dos auxílios à investigação e desenvolvimento, dos auxílios à inovação a favor das PME, dos auxílios a trabalhadores desfavorecidos e trabalhadores com deficiência, bem como dos regimes de auxílio regional ao funcionamento nas regiões ultraperiféricas e em zonas escassamente povoadas;

b) Auxílios concedidos no setor da produção agrícola primária, com exceção dos auxílios regionais ao funcionamento, dos auxílios em matéria de consultoria a favor das PME, dos auxílios ao financiamento de risco, dos auxílios à investigação e desenvolvimento, dos auxílios à inovação a favor das PME, dos auxílios à proteção do ambiente, dos auxílios à formação e dos auxílios a trabalhadores desfavorecidos e a trabalhadores com deficiência;

c) Auxílios que não sejam auxílios regionais ao funcionamento, concedidos no setor da transformação e comercialização de produtos agrícolas, nos seguintes casos:

i) sempre que o montante do auxílio for fixado com base no preço ou na quantidade dos produtos adquiridos junto de produtores primários ou colocados no mercado pelas empresas em causa; ou

ii) sempre que o auxílio for subordinado à condição de ser total ou parcialmente repercutido nos produtores primários;

d) Auxílios destinados a facilitar o encerramento de minas de carvão não competitivas, nos termos da Decisão 2010/787 do Conselho** ;

e) Categorias de auxílio com finalidade regional excluídas no artigo 13.º

* Regulamento (UE) n.º 1379/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, que estabelece a organização comum dos mercados dos produtos da pesca e da aquicultura, altera os Regulamentos (CE) n.º 1184/2006 e (CE) n.º 1224/2009 do Conselho e revoga o Regulamento (CE) n.º 104/2000 do Conselho (JO L 354 de 28.12.2013, p. 1).

** Decisão do Conselho, de 10 de dezembro de 2010, relativa aos auxílios estatais destinados a facilitar o encerramento de minas de carvão não competitivas (JO L 336 de 21.12.2010, p. 24).

c) O n.º 4 é alterado do seguinte modo:

— i) a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Regimes de auxílio que não excluem expressamente o pagamento de auxílios individuais a favor de empresas sujeitas a uma injunção de recuperação, ainda pendente, na sequência de uma decisão anterior da Comissão que declara um auxílio concedido pelo mesmo Estado-Membro ilegal e incompatível com o mercado interno, com exceção dos regimes de auxílio destinados a remediar os danos causados por certas calamidades naturais;

— ii) a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) Auxílios às empresas em dificuldade, com exceção dos regimes de auxílio destinados a remediar os danos causados por certas calamidades naturais e dos regimes de auxílio regional ao funcionamento, desde que esses regimes não tratem as empresas em dificuldade mais favoravelmente que as outras empresas.»

(2) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 39 passa a ter a seguinte redação:

«39) "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 os custos do pessoal, materiais, serviços contratados, comunicações, energia, manutenção, rendas, administração, mas excluem, para efeitos do presente regulamento, 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 que possa obter-se um lucro razoável.»

b) O ponto 42 passa a ter a seguinte redação:

«42) "Auxílios regionais ao funcionamento", os auxílios destinados a reduzir as despesas correntes de uma empresa. Incluem categorias de custos como os custos do pessoal, materiais, serviços contratados, comunicações, energia, manutenção, rendas, administração, etc., mas excluem os encargos de amortização e os custos de financiamento, se estes tiverem sido incluídos nos custos elegíveis aquando da concessão do auxílio ao investimento;

c) O ponto 48 passa a ter a seguinte redação:

«48) "Zonas escassamente povoadas", as regiões NUTS 2 com uma densidade populacional inferior a 8 habitantes por km² ou as regiões NUTS 3 com uma densidade populacional inferior a 12,5 habitantes por km²;»

d) É aditado o seguinte ponto 48-A):

«48-A) "Zonas muito escassamente povoadas", as regiões NUTS 2 com uma densidade populacional inferior a 8 habitantes por km²;»

e) O ponto 55 passa a ter a seguinte redação:

«55) "Zonas elegíveis para auxílio ao funcionamento", as regiões ultraperiféricas referidas no artigo 349.º do Tratado ou as zonas escassamente povoadas ou as zonas muito escassamente povoadas;»

f) É aditado o seguinte ponto 61-A):

«61-A) "Encerramento da mesma atividade ou de uma atividade semelhante", o encerramento total ou parcial resultante numa perda substancial de postos de trabalho. Para efeitos desta disposição, por perda substancial de postos de trabalho entende-se uma perda de pelo menos [100] postos de trabalho nessa atividade num estabelecimento ou uma redução de pelo menos 50 % dos efetivos nessa atividade num estabelecimento;»;

g) Após o ponto 143 são aditados os seguintes pontos:

«Definições aplicáveis aos auxílios a aeroportos regionais

144) «Infraestruturas aeroportuárias», infraestruturas e equipamentos para a prestação de serviços aeroportuários pelo aeroporto às companhias aéreas e aos vários prestadores de serviços, incluindo pistas, terminais, plataformas de estacionamento, caminhos de circulação, infraestruturas centralizadas de assistência em escala, bem como quaisquer outras instalações

que apoiem diretamente os serviços aeroportuários, excluindo infraestruturas e equipamentos que, em primeira linha, são necessários para a prossecução de atividades não aeronáuticas;

145) «Companhia aérea», qualquer companhia aérea com uma licença de exploração válida emitida por um Estado-Membro ou um membro do Espaço de Aviação Comum Europeu nos termos do Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho*;

146) «Aeroporto», entidade ou grupo de entidades que efetuam a atividade económica da prestação de serviços aeroportuários às companhias aéreas;

147) «Serviços aeroportuários», serviços prestados às companhias aéreas por um aeroporto ou qualquer das suas filiais, para assegurar a assistência em escala a aeronaves, desde a aterragem à descolagem, bem como a passageiros e carga, para permitir às companhias aéreas prestar os serviços de transporte aéreo, incluindo a prestação de serviços de assistência em escala e a disponibilização de infraestruturas centralizadas de assistência em escala;

148) «Tráfego médio anual de passageiros», um número determinado com base no tráfego de chegada e de partida de passageiros durante os dois exercícios financeiros anteriores àquele em que o auxílio é concedido;

149) «Infraestruturas centralizadas de assistência em escala», infraestruturas que são normalmente exploradas pela entidade gestora do aeroporto e são colocadas à disposição dos diversos prestadores de serviços de assistência em escala ativos no aeroporto em troca de uma remuneração, excluindo os equipamentos pertencentes aos prestadores de serviços de assistência em escala ou por estes explorados;

150) «Comboio de alta velocidade», um comboio capaz de atingir velocidades superiores a 200 km/h;

151) «Serviços de assistência em escala», os serviços prestados num aeroporto a um utilizador, conforme descritos no anexo da Diretiva 96/67/CE** do Conselho;

152) «Atividades não aeronáuticas», serviços comerciais prestados às companhias aéreas ou a outros utilizadores do aeroporto, incluindo serviços auxiliares a passageiros, transitários ou outros prestadores de serviços, aluguer de escritórios e lojas, parques de estacionamento e hotéis;

153) «Aeroporto regional», um aeroporto com um volume de tráfego anual até 3 milhões de passageiros;

Definições aplicáveis aos auxílios a portos

154) «Porto», uma área em terra e na água constituída pelas infraestruturas e os equipamentos que permitem a receção de navios e a sua carga e descarga, o armazenamento de mercadorias, a receção e entrega dessas mercadorias e o embarque e desembarque de passageiros, tripulação e outras pessoas, bem como qualquer outra infraestrutura necessária para os operadores de transportes na zona portuária;

155) «Porto marítimo», um porto destinado, principalmente, à receção de navios de mar;

156) «Porto interior», um porto que não seja marítimo, para a receção de embarcações de navegação interior;

157) «Infraestruturas portuárias», infraestruturas e equipamentos para a prestação de serviços portuários, relacionados com os transportes, incluindo cais de acostagem, muralhas de cais, pontões e pontes-cais flutuantes em zonas de maré, docas interiores, aterros e recuperação de terras, infraestruturas para combustíveis alternativos, infraestruturas de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga, bem como meios de transporte na zona portuária;

158) «Superestruturas portuárias», obras de superfície e edifícios, bem como equipamento móvel (nomeadamente guindastes) e fixo situado na área do porto e diretamente relacionado com a função de transporte do porto;

159) «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 um porto marítimo ou interior, em especial estradas e vias férreas de acesso, canais de acesso e eclusas;

160) «Dragagem», a remoção de areia, sedimentos ou outras substâncias do fundo dos canais de acesso a um porto ou situados numa zona portuária, de modo a permitir o acesso das embarcações ao porto;

161) «Dragagem de manutenção», a dragagem de rotina efetuada para manter a acessibilidade do canal de acesso ou das zonas portuárias;

162) «Infraestrutura para combustíveis alternativos», infraestruturas portuárias que permitam a um porto receber navios que utilizam combustíveis como a eletricidade, o hidrogénio, os biocombustíveis (líquidos), os combustíveis sintéticos, o metano, nomeadamente o gás natural (GNC e GNL) e o biometano e o gás de petróleo liquefeito (GPL), que servem, pelo menos em parte, como substituto das fontes de petróleo fóssil no fornecimento de energia para os transportes, contribuem para a sua descarbonização e melhoram o desempenho ambiental do setor dos transportes;

163) «Embarcação», uma estrutura marítima flutuante, autopropulsionada ou não, com um ou mais cascos de deslocamento à superfície;

164) «Navio de mar», qualquer navio, com exceção dos que navegam exclusivamente em águas interiores ou em águas situadas no interior ou na proximidade de águas abrigadas;

165) «Embarcações de águas interiores», embarcações destinadas exclusiva ou essencialmente a navegar nas vias navegáveis interiores;

166) «Infraestruturas de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga», a receção numa estrutura fixa, flutuante ou móvel apta para a receção de resíduos gerados em navios ou de resíduos da carga, na aceção da Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho***.

* Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade (JO L 293 de 31.10.2008, p. 3).

** Diretiva 96/67/CE do Conselho, de 15 de Outubro de 1996, relativa ao acesso ao mercado da assistência em escala nos aeroportos da Comunidade (JO L 272 de 25.10.1996, p. 36).

*** Diretiva 2000/59/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de novembro de 2000, relativa aos meios portuários de receção de resíduos gerados em navios e de resíduos da carga (JO L 332 de 28.12.2000, p. 81).

(3) O artigo 4.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 1 é alterado do seguinte modo:

i) a alínea z) passa a ter a seguinte redação:

«z) No caso dos auxílios ao investimento a favor da cultura e conservação do património: 150 milhões de EUR por projeto; no caso dos auxílios ao funcionamento a favor da cultura e conservação do património: 75 milhões de EUR por empresa e por ano;

ii) são aditadas as alíneas dd), ee) e ff) seguintes:

«dd) No caso dos auxílios ao investimento a favor de aeroportos regionais: as intensidades de auxílio definidas no artigo 56.º-A, n.ºs 11 e 12;

ee) No caso dos auxílios ao investimento a favor de portos marítimos: 100 milhões de EUR por projeto de investimento único (ou 120 milhões de EUR por projeto de investimento único num porto marítimo incluído no plano de atividades de um corredor da rede principal, tal como se refere no artigo 47.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho*);

ff) No caso dos auxílios ao investimento a favor de portos interiores: 20 milhões de EUR por projeto de investimento único.»

* Regulamento (UE) n.º 1315/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de dezembro de 2013, relativo às orientações da União para o desenvolvimento da rede transeuropeia de transportes e que revoga a Decisão n.º 661/2010/UE (JO L 348 de 20.12.2013, p. 1). »

(4) No artigo 5.º, n.º 2, é aditada a seguinte alínea k):

«k) Auxílio sob a forma de uma venda ou locação de ativos corpóreos abaixo dos preços de mercado, se o valor for estabelecido quer por avaliação de um perito independente antes da transação quer por comparação com um marco de referência disponível publicamente e que seja regularmente atualizado e geralmente aceite.»

(5) O artigo 6.º, n.º 5, é alterado do seguinte modo:

a) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Auxílios regionais ao funcionamento e auxílios regionais ao desenvolvimento urbano, se forem satisfeitas as condições pertinentes definidas nos artigos 15.º e 16.º;»

b) A alínea d) passa a ter a seguinte redação:

«d) Auxílios sob a forma de compensação dos custos adicionais decorrentes do emprego de trabalhadores com deficiência e auxílios sob a forma de compensação dos custos da assistência prestada a trabalhadores desfavorecidos, se forem satisfeitas as condições pertinentes definidas nos artigos 34.º e 35.º;»;

(6) O artigo 7.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 1, é aditado o seguinte período:

«Os montantes dos custos elegíveis podem ser calculados em conformidade com as opções de custos simplificados estabelecidas nos artigos 67.º e 68.º do Regulamento (UE) n.º 1303/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho*, desde que a operação seja, pelo menos, parcialmente financiada através de um fundo da União que permita a utilização dessas opções de custos simplificados e a categoria de custos seja elegível de acordo com a disposição de isenção pertinente.»;

b) No n.º 3, o primeiro período passa a ter a seguinte redação:

«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.»;

c) O n.º 4 é suprimido.

*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).

(7) Os artigos 12.º e 13.º passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 12.º

Monitorização

1. A fim de permitir à Comissão monitorizar os auxílios isentos de notificação em virtude do presente regulamento, os Estados-Membros ou, em alternativa, no caso dos auxílios concedidos a projetos de cooperação territorial europeia, o Estado-Membro em que a autoridade de gestão está situada devem manter registos pormenorizados com as informações e a documentação de apoio necessárias para estabelecer que todas as condições previstas no presente regulamento são satisfeitas. Esses registos devem ser conservados durante 10 anos a contar da data em que o auxílio *ad hoc* foi concedido ou da data em que o último auxílio 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, a partir das 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, uma vez por cada ano fiscal, 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 dos controlos durante pelo menos 10 anos a contar da data dos mesmos.

3. O Estado-Membro em causa deve comunicar à Comissão, no prazo de 20 dias úteis ou num prazo mais alargado eventualmente fixado no pedido, 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.»;

Artigo 13.º

Âmbito de aplicação dos auxílios com finalidade regional

A presente secção não é aplicável aos seguintes auxílios:

- a) Auxílios que promovam atividades dos setores siderúrgico, do carvão, da construção naval ou das fibras sintéticas;
- b) Auxílios no setor dos transportes e das infraestruturas conexas, da produção, distribuição e infraestruturas energéticas, exceto no que se refere aos regimes de auxílio regional ao funcionamento;
- c) Auxílios com finalidade regional sob a forma de regimes orientados para um número limitado de setores específicos de atividade económica; os regimes destinados a atividades turísticas, infraestruturas de banda larga ou comercialização e transformação de produtos agrícolas não são considerados orientados para setores específicos da atividade económica;
- d) Auxílios regionais individuais ao investimento concedidos a um beneficiário que, na altura do pedido de auxílio:
 - i) tenha encerrado, nos dois anos anteriores, a mesma atividade ou uma atividade semelhante num estabelecimento no território de outra parte contratante do Acordo EEE, ou,
 - ii) tenha [planos concretos] para encerrar essa atividade no intervalo que medeia entre a data do pedido de auxílio e um prazo de dois anos após a conclusão do investimento inicial.
- e) Auxílios regionais ao funcionamento concedidos a empresas cujas atividades principais se insiram na secção K "Atividades financeiras e de seguros" da NACE Rev. 2 ou a empresas que desempenhem atividades intragrupo e cujas atividades principais se insiram nas

subdivisões 70.10 "Atividades das sedes sociais" ou 70.22 "Atividades de consultoria para os negócios e outra consultoria para a gestão" da NACE Rev. 2.»;

(8) O artigo 14.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 6, o primeiro período do segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«No caso da aquisição dos ativos de um estabelecimento, na aceção do artigo 2.º, ponto 49 ou ponto 51, apenas devem ser tomados em consideração os custos da compra dos ativos a terceiros não relacionados com o comprador.»

b) No n.º 7, o primeiro período passa a ter a seguinte redação:

«No caso dos auxílios concedidos a grandes empresas a favor de uma alteração fundamental no processo de produção, os custos elegíveis devem exceder a amortização dos ativos associados à atividade a modernizar no decurso dos três exercícios fiscais precedentes.»;

(9) O artigo 15.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 15.º

Auxílios regionais ao funcionamento

1. Os regimes de auxílio regional ao funcionamento nas regiões ultraperiféricas e em zonas escassamente povoadas devem ser compatíveis com o mercado interno, na aceção do artigo 107.º, n.º 3, do Tratado, e devem ser 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. Nas zonas escassamente povoadas, os regimes de auxílio regional ao funcionamento devem compensar os custos adicionais de transporte de mercadorias produzidas em zonas elegíveis para auxílio ao funcionamento, bem como os custos adicionais de transporte de mercadorias que são reprocessadas nessas zonas, nas seguintes condições:

a) O auxílio é objetivamente quantificável *ex ante* com base num montante fixo ou por tonelada/quilómetro ou qualquer outra unidade apropriada;

b) Os custos adicionais de transporte são calculados em função do percurso das mercadorias dentro da fronteira nacional do Estado-Membro em causa, utilizando os meios de transporte com os custos mais baixos para o beneficiário.

A intensidade de auxílio não deve exceder 100 % dos custos adicionais de transporte, tal como estabelecidos no presente número.

3. Em zonas muito escassamente povoadas, os regimes de auxílio regional ao funcionamento devem prevenir ou reduzir o despovoamento nas seguintes condições:

a) os beneficiários exercem a sua atividade económica na zona em causa;

b) o montante anual de auxílio por beneficiário a título de todos os regimes de auxílio ao funcionamento não excede 20 % dos custos anuais de mão de obra suportados pelo beneficiário na região em causa.

4. Nas regiões ultraperiféricas, os regimes de auxílio regional ao funcionamento devem compensar os custos adicionais de funcionamento suportados nessas regiões em consequência direta de uma ou várias das desvantagens permanentes referidas no artigo 349.º do Tratado, sempre que os beneficiários exerçam a sua atividade económica numa região ultraperiférica desde que o montante anual de auxílio por beneficiário a título de todos os regimes de auxílio ao funcionamento não exceda uma das seguintes percentagens:

- a) [25 %] do valor acrescentado bruto gerado anualmente pelo beneficiário na região ultraperiférica em causa;
- b) [30 %] dos custos anuais de mão de obra suportados pelo beneficiário na região ultraperiférica em causa;
- c) [20 %] do volume anual de negócios do beneficiário realizado na região ultraperiférica em causa.

Estas percentagens podem ser aumentadas em [10 pontos percentuais] para empresas com um volume anual de negócios até [300 000 EUR].»

(10) No artigo 21.º, n.º 16, o proémio passa a ter a seguinte redação:

«Uma medida de financiamento de risco que conceda garantias ou empréstimos a empresas elegíveis ou que proporcione investimentos de quase-capital estruturados como uma dívida a empresas elegíveis deve preencher as seguintes condições:»

(11) No artigo 22.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«As empresas elegíveis devem ser pequenas empresas não cotadas até cinco anos após o seu registo, desde que a empresa preencha as seguintes condições:

- a) Não tenha simplesmente retomado a atividade de outra empresa;
- b) Ainda não tenha distribuído lucros;
- c) Não tenha sido formada através de uma concentração.

Para as empresas elegíveis que não estão sujeitas a registo, o período de elegibilidade de cinco anos pode ser considerado a partir do momento em que a empresa inicia a sua atividade económica ou é sujeita ao imposto pela sua atividade económica.

Em derrogação à alínea c) do primeiro parágrafo, as empresas criadas através de uma concentração de empresas elegíveis para auxílio nos termos do presente artigo devem igualmente ser consideradas como empresas elegíveis durante um período máximo de cinco anos a contar da data do registo da mais antiga empresa participante na concentração.»

(12) No artigo 31.º, n.º 3, a alínea b) passa a ter a seguinte redação:

«b) Custos de funcionamento relativos a formadores e formandos diretamente relacionados com o projeto de formação, como despesas de deslocação, custos de alojamento, material e fornecimentos diretamente relacionados com o projeto e amortização dos instrumentos e equipamentos, na medida em que forem exclusivamente utilizados no projeto de formação em causa.»

(13) No artigo 52.º, é aditado o seguinte n.º 2-A:

«2-A. Alternativamente ao estabelecimento dos custos elegíveis tal como constam do n.º 2, o montante máximo de auxílio a favor de um projeto pode ser determinado com base no processo de seleção competitivo, conforme se exige no n.º 4.»

(14) O artigo 53.º é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 2, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) Museus, arquivos, bibliotecas, centros ou espaços artísticos e culturais, teatros, cinemas, salas de ópera, salas de concerto, outras organizações do setor dos espetáculos ao vivo, instituições do património cinematográfico e outras infraestruturas, organizações e instituições artísticas e culturais similares;»

b) No n.º 6, é suprimida a última frase;

c) O n.º 8 passa a ter a seguinte redação:

«8. No que respeita aos auxílios não superiores a 2 milhões de EUR, o montante máximo do auxílio pode ser fixado, em alternativa ao método referido nos n.ºs 6 e 7, em 80 % dos custos elegíveis.»

d) No n.º 9, o primeiro período passa a ter a seguinte redação:

«Para as atividades definidas no n.º 2, alínea f), o montante máximo de auxílio não pode exceder quer a diferença entre os custos elegíveis e as receitas atualizadas do projeto quer 70 % dos custos elegíveis.»

(15) No artigo 54.º, n.º 4, o segundo parágrafo passa a ter a seguinte redação:

«Em ambos os casos, o máximo de despesas sujeito a obrigações de territorialização das despesas não deve, em qualquer caso, exceder 80 % do orçamento global da produção.

Para que os projetos possam beneficiar de um auxílio, um Estado-Membro pode também exigir um nível mínimo de atividade de produção no território em causa, mas esse nível não deve exceder 50 % do orçamento global da produção.»

(16) Após o artigo 56.º, são inseridas as seguintes secções:

«SECÇÃO 14

Auxílios a aeroportos regionais

Artigo 56.º-A

Auxílios ao investimento a favor de aeroportos regionais

1. Os auxílios ao investimento a favor de um aeroporto devem ser compatíveis com o mercado interno, na aceção do artigo 107.º, n.º 3, do Tratado, e devem ser 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. O investimento em questão não pode exceder o que é necessário para ter em conta o tráfego previsto a médio prazo com base em projeções realistas do tráfego.

3. O aeroporto deve estar aberto a todos os utilizadores potenciais. Em caso de limitação física da capacidade, a repartição deve ser feita com base em critérios pertinentes, objetivos, transparentes e não discriminatórios.

4. Não pode ser concedido auxílio a um aeroporto situado a uma distância inferior a 100 quilómetros ou a um tempo de viagem inferior a 60 minutos em automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade relativamente a um aeroporto existente a partir do qual operam serviços aéreos regulares, na aceção do artigo 2.º, ponto 16, do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

5. Não deve ser concedido auxílio a aeroportos com um volume de tráfego anual médio superior a três milhões de passageiros nos dois exercícios financeiros que antecedem o ano de concessão do auxílio. O auxílio não deve levar a que o volume de tráfego anual médio do aeroporto aumente para um valor superior a três milhões de passageiros nos dois exercícios financeiros a seguir à concessão do auxílio.

6. O auxílio não deve ser concedido aos aeroportos com um volume de tráfego anual médio de mercadorias superior a 200 000 toneladas nos dois exercícios financeiros que antecedem o ano de concessão do auxílio. Também não se aplica se o auxílio levar a que o volume de tráfego anual médio de mercadorias do aeroporto aumente para um valor superior a 200 000 toneladas nos dois exercícios financeiros a seguir à concessão do auxílio.

7. Não devem ser concedidos auxílios para a realocização de aeroportos existentes nem para a criação de novos aeroportos de passageiros, incluindo a conversão de um campo de aviação existente num aeroporto de passageiros.

9. O montante de auxílio não deve exceder a diferença entre os custos elegíveis e o lucro operacional do investimento. O lucro operacional deve ser deduzido dos custos elegíveis *ex ante*, com base em projeções razoáveis, ou através de um mecanismo de recuperação (*claw-back*).

10. Os custos elegíveis são os custos relativos aos investimentos nas infraestruturas aeroportuárias, incluindo custos de planeamento.

11. O montante do auxílio não pode exceder:

- (a) 50 % dos custos elegíveis, no caso dos aeroportos com um volume de tráfego anual médio entre um e três milhões de passageiros nos dois exercícios financeiros que antecedem o ano em que o auxílio é efetivamente concedido;
- (b) 75 % dos custos elegíveis, no caso dos aeroportos com um volume de tráfego anual médio inferior a um milhão de passageiros nos dois exercícios financeiros que antecedem o ano em que o auxílio é efetivamente concedido.

12. As intensidades máximas de auxílio podem ser aumentadas em 20 pontos percentuais no caso dos aeroportos situados em regiões periféricas.

13. Os n.ºs 2 e 4 não se aplicam aos aeroportos com um volume de tráfego anual inferior a 150 000 passageiros nos dois exercícios financeiros que antecedem o ano em que o auxílio é efetivamente concedido, desde que o auxílio não leve a que o volume de tráfego anual médio do aeroporto aumente para um valor superior a 150 000 passageiros. Os auxílios concedidos a esses aeroportos devem estar em conformidade com o disposto no n.º 9 ou nos n.ºs 11 e 12.

SECÇÃO 15

Auxílios a portos

Artigo 56.º-B

Auxílios ao investimento a favor de portos marítimos

1. Os auxílios ao investimento a favor de portos marítimos devem ser compatíveis com o mercado interno, na aceção do artigo 107.º, n.º 3, do Tratado, e devem ser 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 custos elegíveis são os custos dos seguintes investimentos, incluindo custos de planeamento:

- a) Para a construção, a substituição ou a modernização de infraestruturas portuárias marítimas, e
- b) Para a construção, substituição ou modernização das infraestruturas de acesso na zona portuária. Neles se integram as operações de dragagem na zona portuária, com exceção da dragagem de manutenção.

3. Não são elegíveis os custos de investimentos com atividades não relacionadas com o transporte, nomeadamente instalações de produção industrial ativas no perímetro do porto, escritórios ou lojas, bem como superestruturas.

4. A intensidade de auxílio não deve exceder a diferença entre os custos elegíveis e o lucro operacional do investimento. O lucro operacional deve ser deduzido dos custos elegíveis *ex*

ante, com base em projeções razoáveis, ou através de um mecanismo de recuperação (*claw-back*).

5. O montante máximo de auxílio a favor dos investimentos definidos no n.º 2, alínea a), não deve exceder:

a) 100 % dos custos elegíveis, se os custos elegíveis forem inferiores a 20 milhões de EUR;

b) 80 % dos custos elegíveis, se os custos elegíveis forem superiores a 20 milhões de EUR e inferiores a 50 milhões de EUR;

c) 50 % dos custos elegíveis, se os custos elegíveis forem superiores a 50 milhões de EUR e inferiores a 100 milhões de EUR;

d) 50 % dos custos elegíveis, se os custos elegíveis forem inferiores a 120 milhões de EUR a favor de portos marítimos incluídos no plano de atividades de um corredor da rede principal, tal como se refere no artigo 47.º do Regulamento (UE) n.º 1315/2013.

A intensidade máxima de auxílio a favor dos investimentos definidos no n.º 2, alínea b), não deve exceder 100 % dos custos elegíveis.

6. As intensidades de auxílio estabelecidas no n.º 5, primeiro parágrafo, alíneas b), c) e d), podem ser aumentadas em 10 pontos percentuais para investimentos situados em zonas assistidas que preencham as condições do artigo 107.º, n.º 3, alínea a), do Tratado e em 5 pontos percentuais para investimentos situados em zonas assistidas que preencham as condições do artigo 107.º, n.º 3, alínea c), do Tratado.

7. Qualquer investimento objeto de auxílio iniciado pelo mesmo beneficiário num período de três anos a contar da data de início dos trabalhos num outro investimento objeto de auxílio no mesmo porto marítimo deve ser considerado parte de um projeto de investimento único.

8. Qualquer concessão ou outro tipo de atribuição a terceiros da construção, modernização, exploração ou locação das infraestruturas portuárias objeto de auxílio deve ser efetuada de modo competitivo, transparente, não discriminatório e incondicional. A duração de qualquer concessão ou outro tipo de atribuição a terceiros para a locação ou exploração das infraestruturas portuárias objeto de auxílio não pode exceder o período de tempo em que esta terceira parte poderia ter uma expectativa razoável de recuperar os investimentos efetuados para a exploração das obras ou dos serviços, além da remuneração do capital investido, tomando em consideração os investimentos necessários para alcançar os objetivos contratuais específicos.

9. As infraestruturas portuárias objeto de auxílio devem ser postas à disposição dos utilizadores interessados de uma forma equitativa e não discriminatória e com base nas condições de mercado.

10. No que respeita aos auxílios não superiores a 5 milhões de EUR, o montante máximo do auxílio pode ser fixado em 80 % das despesas elegíveis, em alternativa ao método referido nos n.ºs 4, 5 e 6.

Artigo 56.º-C

Auxílios ao investimento a favor de portos interiores

1. Os auxílios ao investimento a favor de portos interiores devem ser compatíveis com o mercado interno, na aceção do artigo 107.º, n.º 3, do Tratado, e devem ser 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 custos elegíveis são os custos dos seguintes investimentos, incluindo custos de planeamento:

- a) Para a construção, a substituição ou a modernização de infraestruturas portuárias interiores e
- b) Para a construção, substituição ou modernização das infraestruturas de acesso na zona portuária. Neles se integram as operações de dragagem na zona portuária, com exceção da dragagem de manutenção.

3. Não são elegíveis os custos de investimentos com atividades não relacionadas com o transporte, nomeadamente instalações de produção industrial ativas no perímetro do porto, escritórios ou lojas, bem como superestruturas.

4. O montante de auxílio não deve exceder a diferença entre os custos elegíveis e o lucro operacional do investimento. O lucro operacional deve ser deduzido dos custos elegíveis *ex ante*, com base em projeções razoáveis, ou através de um mecanismo de recuperação (*claw-back*).

5. A intensidade máxima do auxílio não pode exceder 100 % dos custos elegíveis.

6. Qualquer investimento objeto de auxílio iniciado pelo mesmo beneficiário num período de três anos a contar da data de início dos trabalhos num outro investimento objeto de auxílio no mesmo porto interior deve ser considerado parte de um projeto de investimento único.

7. Qualquer concessão ou outro tipo de atribuição a terceiros da construção, modernização, exploração ou locação das infraestruturas portuárias objeto de auxílio deve ser efetuada de modo competitivo, transparente, não discriminatório e incondicional. A duração de qualquer concessão ou outro tipo de atribuição a terceiros para a locação ou exploração das infraestruturas portuárias objeto de auxílio não pode exceder o período de tempo em que esta terceira parte poderia ter uma expectativa razoável de recuperar os investimentos efetuados para a exploração das obras ou dos serviços, além da remuneração do capital investido, tomando em consideração os investimentos necessários para alcançar os objetivos contratuais específicos.

8. As infraestruturas portuárias objeto de auxílio devem ser postas à disposição dos utilizadores interessados de uma forma equitativa e não discriminatória e com base nas condições de mercado.

9. No que respeita aos auxílios não superiores a 2 milhões de EUR, o montante máximo do auxílio pode ser fixado em 80 % das despesas elegíveis, em alternativa ao método referido nos n.ºs 4 e 5.»

(17) No artigo 58.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«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».

Artigo 2.º

Os anexos do Regulamento (UE) n.º 651/2014 são alterados do seguinte modo:

(1) O texto do anexo II é substituído pelo texto do anexo do presente regulamento.

[No anexo II (ficha informativa a enviar pelo Estado-Membro), são criadas novas entradas na parte II para as novas categorias de auxílio (auxílios ao investimento para aeroportos, portos

marítimos e portos interiores) e a entrada sobre o auxílio às PME (artigos 17.º a 20.º) é subdividida em diferentes entradas (uma por cada artigo).]

(2) No anexo III, a nota de rodapé 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. Regulamento (CE) n.º 1893/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de dezembro de 2006, que estabelece a nomenclatura estatística das atividades económicas NACE Revisão 2 e que altera o Regulamento (CEE) n.º 3037/90 do Conselho, assim como certos regulamentos CE relativos a domínios estatísticos específicos (JO L 393 de 30.12.2006, p. 1).»

(3) No anexo III, nota de rodapé n.º 3, o primeiro período, passa a ser a seguinte redação:

«Equivalente-subvenção bruto ou, para as medidas previstas nos artigos 16.º, 21.º, 22.º ou 39.º do presente regulamento, o montante do investimento.»

Artigo 3.º

No artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento (UE) n.º 702/2014 é aditado o seguinte período:

«Os montantes dos custos elegíveis podem ser calculados em conformidade com as opções de custos simplificados estabelecidas nos artigos 67.º e 68.º do Regulamento (UE) n.º 1303/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho*, desde que a operação seja, pelo menos, parcialmente financiada através do FEADER e a categoria de custos seja elegível de acordo com a disposição de isenção pertinente.»

* 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).

Artigo 4.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

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

Feito em Bruxelas, em

*Pela Comissão
O Presidente*