

Deliberação n.º 17/2026/PL

Sistema de Incentivos à Mobilidade Sustentável no Alentejo Litoral, enquadrado no Portugal 2030

O regime jurídico nacional aplicável aos programas financiados pelos fundos europeus é constituído pelo diploma definidor do modelo de governação dos fundos europeus para o período de programação 2021-2027, Decreto-Lei n.º 5/2023, de 25 de janeiro, na sua redação atual, e pelo diploma definidor do regime geral de aplicação dos fundos europeus do Portugal 2030, adotado pelo Decreto-Lei n.º 20-A/2023, de 22 de março, que estabelece as regras gerais a aplicar na implementação dos programas do Portugal 2030 e do Fundo para o Asilo, a Migração e a Integração. É ainda constituído pela regulamentação específica aprovada pela Comissão Interministerial de Coordenação do Portugal 2030 (CIC Portugal 2030), proposta pelas respetivas autoridades de gestão e elaborada conjuntamente pelo órgão de coordenação técnica e pelas autoridades de gestão.

O Regulamento Específico anexo estabelece as regras aplicáveis ao Sistema de Incentivos à Mobilidade Local Sustentável no Alentejo Litoral, que tem como objetivo incrementar a mobilidade local sustentável neste território, minimizando o risco de aumento das emissões por via do maior fluxo de deslocações de trabalhadores, através de autocarros com nível nulo de emissões (elétricos ou a hidrogénio), incluindo as respetivas infraestruturas de carregamento de eletricidade ou reabastecimento de hidrogénio, no âmbito do serviço público de transporte rodoviário de passageiros.

Este Sistema de Incentivos é financiado pelo Programa Regional do Alentejo 2030, com recursos do FTJ, ao abrigo do objetivo estratégico «Permitir às regiões e às pessoas abordar os impactos sociais, no emprego, económicos e ambientais da transição para as metas energéticas e climáticas da União para 2030 e para uma economia da União com

impacto neutro no clima até 2050, com base no Acordo de Paris» (OP8), alinhados com os respetivos objetivos europeus.

O presente Regulamento Específico foi proposto pela autoridade de gestão do Programa Regional do Alentejo 2030, tendo sido elaborado conjuntamente com a Agência para o Desenvolvimento e Coesão, I. P., enquanto órgão de coordenação técnica do Portugal 2030.

Nos termos do n.º 7 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 5/2023, de 25 de janeiro, as deliberações da Comissão Interministerial de Coordenação do Portugal 2030, no exercício da aprovação de regulamentação específica, são adotadas por portaria do membro do Governo responsável pela gestão global dos fundos europeus.

Foi obtido o parecer favorável da comissão técnica dos sistemas de incentivos, nos termos do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 6/2015, de 8 de janeiro, na sua redação atual.

Assim, a Comissão Interministerial de Coordenação do Portugal 2030 – CIC Portugal 2030 Plenária delibera, por consulta escrita, nos termos e para os efeitos do disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 9.º do Decreto-Lei n.º 5/2023, de 25 de janeiro, na sua redação atual, sob proposta da autoridade de gestão do programa Regional do Alentejo 2030 e após elaboração conjunta com a Agência para o Desenvolvimento e Coesão, I.P., aprovar o “Regulamento Específico do Sistema de Incentivos à Mobilidade Local Sustentável do Alentejo Litoral”, que consta do anexo à presente deliberação e que dela faz parte integrante.

CIC Portugal 2030, 02 de Julho de 2026

O Ministro da Economia e da Coesão Territorial

(M. Castro Almeida)

ANEXO

Regulamento Específico do Sistema de Incentivos à Mobilidade Local Sustentável no Alentejo Litoral

Artigo 1.º

Objeto

1 – O presente regulamento cria o Sistema de Incentivos à Mobilidade Local Sustentável no Alentejo Litoral, financiado pelo Fundo para uma Transição Justa, no respeito pelas regras definidas no Regulamento (UE) 2021/1056, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de junho de 2021, que cria o Fundo para uma Transição Justa.

2 – O presente Sistema de Incentivos está enquadrado no Plano Territorial de Transição Justa do Alentejo Litoral, e insere-se na Prioridade 6A «Fundo Para Uma Transição Justa», no objetivo específico 8.1 «Permitir às regiões e às pessoas abordar os impactos sociais, no emprego, económicos e ambientais da transição para as metas energéticas e climáticas da União para 2030 e para uma economia da União com impacto neutro no clima até 2050, com base no Acordo de Paris», do Programa Regional Alentejo 2030.

3 – O presente Sistema de Incentivos tem como objetivo apoiar a mobilidade local sustentável mediante a aquisição de autocarros com nível nulo de emissões para assegurar exclusivamente serviços públicos de transporte coletivo de passageiros sob gestão de autoridades de transporte inseridas no território do Alentejo Litoral (NUTS PT181) e instalação das respetivas infraestruturas de carregamento de eletricidade e/ou de reabastecimento de hidrogénio, com um impacto muito relevante na promoção da utilização do transporte público, através do reforço da oferta e da qualidade do serviço prestado, assim como na descarbonização e apoio à transição energética do setor dos transportes para meios sem emissões de gases com efeito de estufa (GEE) e do aumento da incorporação de energias renováveis.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) “Autocarro limpo”: veículo novo com nível nulo de emissões, na aceção do artigo 2.º, alínea 102-G), subalínea c), do Regulamento Geral de Isenção por Categoria (RGIC), aprovado pelo Regulamento (UE) n.º 651/2014, da Comissão, de 17 de junho, na sua redação atual, elétrico ou a hidrogénio, e homologado exclusivamente nas categorias europeias M2 ou M3 a que se refere o n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 58/2004, de 19 de março, na sua redação atual, cumprindo com os requisitos da legislação nacional e europeia aplicável para o acesso facilitado para pessoas com mobilidade reduzida, com a finalidade de ser utilizado no serviço público de transporte coletivo rodoviário de passageiros;
- b) "Efeito de incentivo" considera-se que os auxílios têm um efeito de incentivo se o beneficiário tiver apresentado a candidatura em data anterior ao "Início dos trabalhos" relativos à operação, conforme definição estabelecida na alínea f) do presente artigo;
- c) "Empresa": qualquer entidade que, independentemente da sua forma jurídica, exerce uma atividade económica, através da disponibilização, com ou sem remuneração, de bens ou serviços no mercado;
- d) "Infraestruturas de carregamento": infraestruturas fixas ou móveis que fornecem eletricidade a veículos;
- e) "Infraestruturas de reabastecimento", infraestruturas fixas ou móveis que fornecem hidrogénio a veículos;
- f) "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;
- g) “Não PME ou grande empresa” as empresas não abrangidas pela definição de PME, nos termos da alínea seguinte;
- h) "PME": as micro, pequenas e médias empresas na aceção da Recomendação 2003/361/CE, da Comissão Europeia, de 6 de maio, relativa à definição de micro, pequena e média empresa e com a certificação eletrónica, prevista no Decreto-Lei n.º

372/2007, de 6 de novembro, na sua redação atual, através do sítio da Agência para a Competitividade e Inovação, I. P. (IAPMEI, I. P.);

- i) "Procedimento de concurso competitivo": na aceção do artigo 2.º, da alínea 38), do Regulamento Geral de Isenção por Categoria (RGIC), aprovado pelo Regulamento (UE) n.º 651/2014, da Comissão, de 17 de junho, um procedimento de concurso não discriminatório que prevê a participação de um número suficiente de empresas e no qual os auxílios são concedidos com base, quer na proposta inicial apresentada pelo proponente, quer num preço de equilíbrio. Além disso, o orçamento ou volume relacionado com processo de concurso é um condicionalismo vinculativo conducente a uma situação em que nem todos os proponentes podem beneficiar de auxílio.

Artigo 3.º

Âmbito territorial

- 1 - São elegíveis as operações que visem exclusivamente serviços públicos de transporte coletivo rodoviário de passageiros sob gestão de uma autoridade de transporte no território do Alentejo Litoral (NUTS PT181), nos termos que venham a ser fixados no aviso de abertura de concurso pela Autoridade de Gestão do Programa Regional Alentejo 2030.
- 2 – Ao abrigo do presente Sistema de Incentivos, o financiamento por beneficiário e por operação tem uma dotação máxima de € 4.500.000,00, sem prejuízo do disposto nos artigos 36.º-A e 36.º-B do RGIC.

Artigo 4.º

Beneficiários

São elegíveis os municípios, a comunidade intermunicipal e os operadores de transporte público que, no domínio do transporte público coletivo rodoviário, na aceção do artigo 3.º do Regime Jurídico do Serviço Público de Transporte de Passageiros (RJSPTP), aprovado pela Lei n.º 52/2015, de 9 de junho, na sua redação atual, prestem os seguintes serviços no território do Alentejo Litoral (PT181):

- a) Serviço público de transporte de passageiros municipal; e
- b) Serviço público de transporte de passageiros intermunicipal.

Artigo 5.º

Elegibilidade dos beneficiários

1- Sem prejuízo do disposto no artigo 14.º do Decreto-Lei n.º 20-A/2023, de 22 de março, são ainda exigíveis, com exceção do previsto na alínea g), à data da candidatura e até à conclusão da operação os seguintes requisitos:

- a) Não ser uma «empresa em dificuldade» de acordo com a definição prevista no ponto 18 do artigo 2.º do Regulamento (UE) n.º 651/2014, de 17 de junho, da Comissão Europeia, na sua redação atual;
- b) Poder legalmente desenvolver as atividades no território abrangido pela tipologia das operações e investimentos a que se candidatam;
- c) Apresentar uma situação económico-financeira equilibrada mediante declaração do Revisor Oficial de Contas ou Contabilista Certificando demonstrar ter capacidade de financiamento da operação;
- d) Não ter apresentado a mesma candidatura a qualquer instrumento de apoio financiado por fundos públicos, nacionais ou europeus, no âmbito da qual ainda esteja a decorrer o processo de decisão ou em que a decisão sobre o pedido de financiamento tenha sido favorável, exceto nas situações em que tenha sido apresentada desistência;
- e) Declarar não ter salários em atraso;
- f) Possuir título habilitante da operação de transporte público coletivo de passageiros (Alvará ou Licença Comunitária) emitido pela autoridade pública competente;
- g) Apresentar, quando aplicável, Certificação Eletrónica que comprove o estatuto PME, nos termos previstos no Decreto-Lei n.º 372/2007, de 6 de novembro, na sua redação atual.

2 – Quanto ao requisito previsto na alínea g) do n.º 1, o seu cumprimento é exigível à data de decisão de aprovação da candidatura.

Artigo 6.º

Tipologias de intervenção e de operação

1 - No Sistema de Incentivos Sistema de Incentivos à Mobilidade Local Sustentável no Alentejo Litoral é apoiada a tipologia de intervenção “Mobilidade Sustentável”.

2 – No âmbito da tipologia prevista no número anterior, é elegível a tipologia de operação Mobilidade Sustentável (FTJ), que prevê a elegibilidade para as seguintes ações:

- a) Aquisição de autocarros limpos;
- b) Investimento em infraestruturas de carregamento de eletricidade e/ou de reabastecimento de hidrogénio para autocarros limpos.

Artigo 7.º

Elegibilidade das operações

1 - Sem prejuízo do disposto no artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 20-A/2023, de 22 de março, as operações devem ainda satisfazer os seguintes requisitos:

- a) Demonstrar o cumprimento do efeito de incentivo, conforme previsto na alínea b) do artigo 2.º e, nesse âmbito, iniciar os procedimentos para a aquisição dos veículos e/ou instalação dos respetivos postos de carregamento e/ou reabastecimento somente após a submissão da candidatura;
- b) Demonstrar, mediante declaração subscrita pelo beneficiário, não ter obtido financiamento por qualquer outro tipo de instrumento, ou, quando incluir atividades apoiadas por outros instrumentos, evidenciar a inexistência de sobreposição de financiamentos, permitindo identificar a necessária segregação desses custos;
- c) Demonstrar adequado grau de maturidade, sendo que o grau de maturidade mínimo exigido para as operações na fase de apresentação de candidatura consiste na existência de peças preparatórias do(s) procedimento(s) de aquisição relativos ao investimento mais relevante para a operação, excluindo qualquer compromisso que configure, antes da data de submissão da candidatura, o início dos trabalhos na aceção do artigo 2.º, alínea g), do presente regulamento.
- d) Dispor dos licenciamentos e autorizações prévias à execução dos investimentos, quando aplicável;
- e) Apresentar uma caracterização técnica e uma fundamentação dos custos de investimento e do calendário de realização física e financeira;
- f) Fundamentar o contributo da operação para cada um dos critérios de seleção aplicáveis;
- g) Apresentar um plano de comunicação a desenvolver no decurso da implementação da operação e na sua conclusão, que permita a informação e divulgação dos resultados da operação junto dos potenciais beneficiários ou utilizadores e do público em geral conforme

disposto na legislação nacional e europeia, incluindo no artigo 15.º, n.º 1, alínea d) e n.º 2, do Decreto-Lei n.º 20-A/2023, de 22 de março;

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

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

j) Demonstrar que os veículos a adquirir cumprem com categoria europeia M2 ou M3 e cumprem com os requisitos da legislação nacional e europeia aplicável para o acesso facilitado para pessoas com mobilidade reduzida, para transporte público coletivo de passageiros com recurso unicamente a autocarros limpos;

k) No caso de infraestruturas de reabastecimento de hidrogénio, dispor de declaração do beneficiário na qual o mesmo se, compromete a que, o mais tardar até 31 de dezembro de 2035, a infraestrutura de abastecimento de hidrogénio fornecerá apenas hidrogénio renovável, na aceção do disposto no artigo 2.º, alínea 102-C), do RGIC.

2 - A capacidade das infraestruturas de reabastecimento ou carregamento a instalar no âmbito da operação tem de ser adequada e proporcional às necessidades decorrentes do investimento em autocarros limpos e ficará afeta, em exclusivo, ao beneficiário do financiamento, não sendo objeto posterior de concessão ou de acesso ao público, devendo o beneficiário apresentar a correspondente declaração de compromisso.

3 - Para efeitos do disposto no presente regulamento, não são designadamente elegíveis:

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

b) Operações aprovadas ao abrigo da Portaria n.º 2/2022, de 3 de janeiro, e dos avisos 01/C15-i05/2021 e 01/C21-i12/2024, do Fundo Ambiental.

c) Investimentos previstos no âmbito de contratos de concessão com a administração central ou local ou decorrentes do cumprimento de obrigações legais aplicáveis às atividades das entidades candidatas.

Artigo 8.º

Princípio «Não Prejudicar Significativamente» e metas climáticas e ambientais

1 — O princípio «Não Prejudicar Significativamente» (DNSH), previsto na alínea d) do artigo 4.º do Decreto-Lei n.º 20-A/2023, de 22 de março, visa garantir que o impacto ambiental gerado pela atividade económica e pelos produtos e serviços ao longo de todo o seu ciclo de vida respeita as normas e prioridades da União Europeia (UE) em matéria de clima e ambiente e não prejudica significativamente, nos termos do artigo 17.º do Regulamento (UE) 2020/852, de 18 de junho, do Parlamento e do Conselho, nenhum dos objetivos ambientais estabelecidos no artigo 9.º do mesmo Regulamento.

2 — Os critérios ambientais são aplicáveis às tipologias de ação identificadas na avaliação do cumprimento do princípio «Não Prejudicar Significativamente» dos programas, sendo nesse caso incorporados nas obrigações dos beneficiários, nos termos previstos nas disposições específicas.

3 — Os avisos para apresentação de candidaturas podem igualmente estabelecer obrigações e requisitos adicionais a verificar no âmbito do princípio «Não Prejudicar Significativamente», bem como para efeitos do cumprimento das metas climáticas e das metas ambientais previstas nos programas.

Artigo 9.º

Apoio aos objetivos em matéria de alterações climáticas

Os avisos para apresentação de candidaturas definem os requisitos necessários para assegurar o cumprimento das metas climáticas previstas no programa, tendo em consideração os coeficientes para o cálculo do apoio àqueles objetivos definidos no anexo I do Regulamento (UE) n.º 2021/1060, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de junho de 2021.

Artigo 10.º

Avisos para apresentação de candidaturas

1 - As candidaturas são apresentadas no âmbito de avisos para apresentação de candidaturas, conforme previsto no artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 20-A/2023, de 22 de março.

2 - Os avisos para apresentação de candidaturas podem, nos termos previstos no artigo 12.º do Decreto-Lei n.º 20-A/2023, de 22 de março, conjugar diferentes tipologias de intervenção ou de operação, sem prejuízo do disposto no n.º 7 do artigo 23.º do Decreto-Lei n.º 20-A/2023, de 22 de março, bem como especificar as condições fixadas no presente Regulamento.

3 - Os avisos para apresentação de candidaturas podem estabelecer condições mais restritivas de acesso aos apoios no âmbito da respetiva tipologia de operação, em razão das prioridades de política pública e das dotações financeiras disponíveis.

4 - Os Avisos devem consubstanciar um procedimento de concurso competitivo que satisfaça todas as seguintes condições, para além das estabelecidas na definição constante da alínea i) do artigo 2.º:

- a) A concessão do auxílio deve basear-se em critérios de elegibilidade e seleção objetivos, claros, transparentes e não discriminatórios, definidos *ex ante* e publicados pelo menos seis semanas antes do termo do prazo de apresentação das candidaturas, a fim de permitir a efetiva concorrência;
- b) Ao abrigo do presente Sistema de Incentivos, no caso de um Aviso em que todos os candidatos recebem financiamento, a conceção do referido procedimento deve ser corrigida de modo a restabelecer a concorrência efetiva em Avisos subsequentes, nomeadamente mediante a redução da sua dotação ou o seu volume;
- c) Devem ser excluídos os ajustamentos *ex post* ao resultado do procedimento de concurso competitivo, tais como negociações subsequentes sobre os resultados das propostas;
- d) Pelo menos 70% do total de critérios de seleção utilizados para classificar e selecionar as candidaturas devem ser definidos em termos de auxílio em relação ao contributo do projeto para os objetivos ambientais da medida, por exemplo o auxílio requerido por veículo com nível nulo de emissões ou por ponto de carregamento ou de reabastecimento.

Artigo 11.º

Elegibilidade das despesas

1 - Consideram-se elegíveis as seguintes despesas, desde que diretamente relacionadas com a operação:

- a) Aquisição de «Autocarros Limpos», correspondente aos custos adicionais decorrentes da aquisição de autocarros novos com nível nulo de emissões, sendo esses custos calculados como a diferença entre os custos de investimento da aquisição desses autocarros e os custos de investimento da aquisição de autocarros novos da mesma categoria (do mesmo tipo e capacidade) que cumpram as normas da União aplicáveis que já estejam em vigor, em particular a norma Euro VI, e que teria sido adquirido sem o auxílio;
- b) Custos de construção, instalação, modernização ou ampliação de infraestruturas de carregamento ou de abastecimento:
 - i) custos das infraestruturas de carregamento ou de reabastecimento;
 - ii) equipamento técnico conexo;
 - iii) instalação ou modernização de componentes elétricos ou outros componentes, incluindo os cabos elétricos e transformadores de potência, necessários para ligar as infraestruturas de carregamento ou de abastecimento à rede ou a uma unidade local de produção ou de armazenamento de eletricidade ou hidrogénio;
 - iv) obras de engenharia civil, adaptações terrestres ou rodoviárias;
 - v) custos de instalação e os custos para obtenção das licenças conexas, desde que comprovada a sua necessidade e relevância para a operação.
- c) Ações relacionadas com a assistência técnica específica para a operação, incluindo com a intervenção de contabilistas certificados ou revisores oficiais de contas, na validação da despesa dos pedidos de pagamento, bem como ações de comunicação e sensibilização do público-alvo e a monitorização dos resultados da operação, desde que comprovada a sua relevância para a operação.

2 - As despesas elegíveis a cofinanciamento a que se refere a alínea b) do n.º 1 do presente artigo estão condicionadas à Aquisição de Autocarros Limpos e limitadas, no máximo, a 20% do total da despesa total elegível da operação.

3- Sempre que estejam em causa infraestruturas de carregamento que permitam a transferência de eletricidade com uma potência de saída igual ou inferior a 22 kW, as infraestruturas devem dispor de funcionalidades de carregamento inteligente;

4 - Além do estabelecido no n.º 5 do artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 20-A/2023, de 22 de março, são consideradas não elegíveis as seguintes despesas:

- a) Despesas de consumo corrente, despesas de funcionamento ou de manutenção/conservação dos veículos e equipamentos a adquirir;
- b) Imputações de custos internos e despesas normais de funcionamento dos beneficiários, bem como os custos relacionados com atividades de tipo periódico ou contínuo, como publicidade corrente, despesas de consultoria fiscal de rotina e serviços jurídicos e administrativos;
- d) Compra ou arrendamento de imóveis, incluindo terrenos;
- e) Trespases e direitos de utilização de espaços;
- f) Fundo de maneo;
- g) Juros e encargos financeiros;
- h) Custos indiretos;
- i) Aquisição de bens em estado de uso.

5 - Apenas é elegível a despesa declarada pelo beneficiário que seja considerada adequada, tendo em conta a sua necessidade e razoabilidade, incluindo face às condições de mercado, e que resulte de aquisições de bens e serviços a terceiros não relacionados com o adquirente.

Artigo 12.º

Forma de apoio e taxa máxima de financiamento

1 - Os apoios a conceder revestem a natureza de subvenção na modalidade de custos reais, nos termos da alínea a) do n.º 2 do artigo 18.º do Decreto-Lei n.º 20-A/2023, de 22 de março.

2 - A taxa máxima de cofinanciamento das operações a aprovar é de 100%, incidindo esta sobre as despesas consideradas elegíveis.

Artigo 13.º

Cumulação de incentivos

Para as mesmas despesas elegíveis, os apoios concedidos ao abrigo dos Sistemas de Incentivos previstos no presente Regulamento não são cumuláveis com quaisquer outros da mesma natureza.

Artigo 14.º

Pagamentos

1 — Os pagamentos a efetuar aos beneficiários observam o regime previsto no artigo 28.º do Decreto-Lei n.º 20-A/2023, de 22 de março, e o disposto em aviso para apresentação de candidaturas.

2 — Sem prejuízo do referido no número anterior, os pedidos de pagamento apresentados pelo beneficiário, com base em custos reais, têm de ser justificados através de faturas eletrónicas pagas ou de documentos fiscalmente equivalentes ou de outros documentos contabilísticos de valor probatório equivalente.

Artigo 15.º

Condições de alteração das operações

1 — O calendário de realização das operações pode ser objeto de atualização até à assinatura do termo de aceitação, desde que não seja alterada a duração aprovada em sede de decisão e que o adiamento do prazo de início de execução da operação respeite o disposto no n.º 2 do artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 20-A/2023, de 22 de março, sem prejuízo do previsto no n.º 3 do mesmo artigo.

2 — Após a assinatura do termo de aceitação, os resultados contratados, o calendário de realização, o momento de avaliação e as metas aprovadas podem ser objeto de revisão, em casos excecionais devidamente fundamentados, nos termos do n.º 8 do artigo 25.º do Decreto-Lei n.º 20-A/2023, de 22 de março, mas não podem ser efetuados quaisquer ajustamentos *ex post* ao resultado do procedimento de concurso competitivo.

Artigo 16.º

Critérios de seleção

1 - A seleção das operações respeita a metodologia e critérios aprovados pelo comité de acompanhamento do Programa Regional Alentejo 2030 e pondera fatores como a adequação à estratégia, a qualidade e o impacto da operação, e a capacidade de execução.

2 — Os critérios de seleção deverão ser objetivos, claros, transparentes e não discriminatórios, definidos *ex ante* e publicados pelo menos seis semanas antes do termo do prazo de apresentação das candidaturas, a fim de permitir a efetiva concorrência.

3 — Pelo menos 70% do total de critérios de seleção utilizados para classificar e selecionar as candidaturas devem ser definidos em termos de auxílio em relação ao contributo do projeto para os objetivos ambientais da medida, por exemplo o auxílio requerido por veículo com nível nulo de emissões ou por ponto de carregamento ou de reabastecimento.

Artigo 17.º

Indicadores de realização e de resultado

1 — Nos termos do n.º 2, do artigo 22.º, do Decreto-Lei n.º 20-A/2023, de 22 de março, os mecanismos de bonificação e/ou de penalização são aplicados em função do grau de cumprimento dos resultados contratualizados, estabelecidos através dos indicadores de realização e/ou de resultado associados à aprovação do financiamento, para este efeito definidos nos avisos para apresentação de candidaturas.

2 — Os avisos para apresentação de candidaturas podem determinar o nível mínimo de cumprimento dos resultados contratualizados, abaixo do qual pode existir fundamento para a revogação do financiamento nos termos da alínea b), do n.º 4, do artigo 33.º do Decreto-Lei n.º 20-A/2023, de 22 de março.

3 — Os avisos para apresentação de candidaturas concretizam os mecanismos de bonificação e/ou de penalização referidos no n.º 1, aplicando-se-lhes, supletivamente, as regras previstas nos n.ºs 5 a 7, ou os mecanismos de autoavaliação a que se refere o n.º 8, podendo os avisos, apenas em casos excecionais devidamente fundamentados, determinar a não aplicação de mecanismos de penalização ou adotar regras diferentes de concretização dos mesmos.

4 — A identificação dos casos excecionais referidos no número anterior, bem como a respetiva fundamentação são objeto de prévia aprovação pela CIC Portugal 2030, tendo em consideração, nomeadamente, a natureza e ou as características das tipologias de operação em causa.

5 — Para efeitos do estabelecido no n.º 1, quando o grau de cumprimento do indicador ou dos indicadores contratualizados não atingir o limiar mínimo estabelecido no aviso para apresentação de candidaturas, é aplicada uma correção financeira a partir desse limiar de tolerância, definindo os avisos o método de cálculo sempre que exista mais do que um indicador.

6 - Para efeitos do disposto no número anterior, o limiar mínimo pode ser diferenciado, designadamente atendendo ao facto de o local da operação ser num território de baixa densidade, ou considerando outro critério de diferenciação em função da tipologia de operação em causa.

7 - Para efeitos do disposto no número 5, por cada ponto percentual (p.p.) abaixo dos limiares de tolerância procede-se a uma redução de 0,5 p.p. sobre a taxa de cofinanciamento da operação até ao máximo 5 p.p.

8 — Para as tipologias de operação em que não sejam estabelecidos nem mecanismos de bonificação, nem de penalização, devem os avisos para apresentação de candidaturas prever, nos termos do disposto no n.º 2 do artigo 22.º do Decreto-Lei n.º 20-A/2023, de 22 de março, a apresentação pelo beneficiário, no pedido de pagamento de saldo final, de uma autoavaliação qualitativa das realizações e resultados atingidos.

Artigo 18.º

Obrigações dos beneficiários

1 - Para além das obrigações previstas no artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 20-A/2023, de 22 de março, constituem ainda obrigações dos beneficiários:

- a) Iniciar a execução da operação no prazo máximo de 90 dias úteis contados da data do início da operação prevista na decisão de aprovação da candidatura ou da data da decisão de aprovação da candidatura, prevalecendo, para efeitos de contagem do prazo, a que ocorra primeiro, salvo por motivo devidamente fundamentado e aceite pela autoridade de gestão;
- b) Disponibilizar, nos prazos estabelecidos, os elementos que lhe forem solicitados pelas entidades com competência para o acompanhamento, avaliação de resultados, controlo e auditoria;
- c) Solicitar autorização à autoridade de gestão para todas as alterações ou ocorrências relevantes que ponham em causa os pressupostos relativos à aprovação da operação;

- d) Não afetar a outras finalidades, locar, alienar ou por qualquer outro modo onerar os bens e serviços adquiridos no âmbito das operações apoiadas, sem prévia autorização da autoridade de gestão;
- e) Cumprir os normativos em matéria de contratação pública relativamente à execução das operações, quando aplicável;
- f) Respeitar o princípio de «não prejudicar significativamente», nos termos do artigo 8.º, de acordo com as condições especificadas no presente Regulamento e complementadas, quando relevante, em aviso para apresentação de candidatura;
- g) Os autocarros limpos financiados devem ser mantidos e afetos à respetiva atividade e, quando aplicável, na localização geográfica definida na operação, pelo menos durante cinco anos, ou três anos quando estejam em causa investimentos de PME, caso não esteja previsto prazo superior na legislação europeia aplicável ou nas regras dos auxílios de Estado, em ambos os casos, a contar da data do pagamento do saldo final ao beneficiário.
- h) As infraestruturas de carregamento e reabastecimento financiadas devem ser mantidas e afetas à respetiva atividade e, quando aplicável, na localização geográfica definida na operação, pelo menos durante cinco anos, caso não esteja previsto prazo superior na legislação europeia aplicável ou nas regras dos auxílios de Estado, em ambos os casos, a contar da data do pagamento do saldo final ao beneficiário.

2 - Nos prazos previstos nas alíneas g) e h) do número anterior e quando aplicável, os beneficiários não devem proceder a nenhuma das seguintes situações sem prévia autorização da Autoridade de Gestão do Programa Regional Alentejo 2030:

- a) Cessação ou realocização da atividade objeto de financiamento para fora da NUTSIII Alentejo Litoral;
- b) Mudança de propriedade de um bem que confira a uma entidade pública ou privada uma vantagem indevida;
- c) Alteração substancial da operação que afete a sua natureza, os seus objetivos ou as condições de realização, de forma a comprometer os seus objetivos originais e indicadores contratualizados.

3 - Os montantes pagos indevidamente no âmbito de uma operação em que ocorram as alterações previstas no número anterior são recuperados de forma proporcional ao período relativamente ao qual as obrigações não foram cumpridas.

Artigo 19.º

Enquadramento europeu de auxílios de Estado

As operações abrangidas pelo presente regulamento respeitam o enquadramento europeu de auxílios de Estado, nos termos estabelecidos nos números seguintes:

- a) O artigo 36.º-B do Regulamento (UE) n.º 651/2014, da Comissão, de 17 de junho, na sua redação atual, para as despesas previstas na alínea a) do n.º 1 do artigo 11.º;
- b) O artigo 36.º-A do Regulamento (UE) n.º 651/2014, da Comissão, de 17 de junho, na sua redação atual, para as despesas previstas na alínea b) do n.º 1 do artigo 11.º;
- c) O Regulamento (UE) 2023/2831, da Comissão, de 13 de dezembro, relativo aos auxílios *de minimis*, para as despesas previstas na alínea c) do n.º 1 do artigo 11.º.