



Perguntas e Respostas

Versão 1 | 13-01-17

POSEUR-07-2016-71

Aviso-Concurso destinado à Promoção da eficiência energética nos transportes públicos coletivos de passageiros incumbidos de missões de serviço público

Índice

| | |
|---|---|
| I. BENEFICIÁRIOS..... | 4 |
| I.1. Relativamente aos beneficiários da secção 8 "Eficiência e diversificação energética nos transportes públicos coletivos e promoção da utilização de transportes ecológicos e da mobilidade sustentável", podem candidatar-se concessionárias privadas de transportes públicos coletivos? Pois de acordo com o aviso, no ponto 3 referem-se a empresa, entidades e concessionárias de transportes públicos coletivos de passageiros rodoviários, no quadro exclusivo das respetivas missões ou obrigações de serviço público. | 4 |
| I.2. No âmbito do Aviso POSEUR-07-2016-71 solicitamos esclarecimento relativo às entidades beneficiárias... Mais concretamente: As Autarquias que prestam serviços de transporte público coletivo de passageiros poderão ser Beneficiários elegíveis para o referido Aviso?..... | 4 |
| I.3. No âmbito do aviso suprarreferido e uma vez que o Município do xxxxxxxxxxxx é o responsável/gestor dos Transportes Urbanos do Concelho, não tendo delegado a sua gestão/exploração a outro operador, venho por este meio questionar V. Exas. se o Município é beneficiário deste aviso? Ou seja, o Município do xxxxxxxxxxxx poderá submeter uma candidatura ao referido Aviso?..... | 4 |
| I.4. Ao abrigo da alinha f) do ponto 10.1.1. do aviso, de modo a garantir que um promotor tem capacidade de financiamento da operação, é suficiente uma declaração por parte de entidade bancária a garantir o financiamento da operação? | 4 |
| I.5. Não nos parece haver dúvidas quanto à elegibilidade da entidade beneficiária, pois os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de xxxxxx detêm alvará emitido pela autoridade pública competente, têm por objeto o Transporte de Passageiros conforme deriva da d) do n.º 1 do art.º 10.º da Lei 50/2012 e prestam serviço de transporte regular de passageiros em meio urbano na cidade de xxxxxxxx. No entanto, suscita-se a seguinte dúvida: Qual a entidade beneficiária: O Município de xxxxxx embora através dos seus Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos que detêm alvará para Transporte Público? Se a resposta for a hipótese referida, é nosso entendimento que o número de identificação fiscal deve ser o do Município de XXXX..... | 5 |
| I.6. Os mini autocarros que asseguram o funcionamento dos Transportes Urbanos são propriedade do Município. Os motoristas que conduzem os mini autocarros são trabalhadores da empresa xxxxx, S.A, empresa a quem foi adjudicada a prestação de serviços que assegura o fornecimento de motoristas e do equipamento de bilhética necessários ao funcionamento dos transportes urbanos. O Município de yyyyyyy pretende substituir os veículos afetos aos Transportes Urbanos de yyyyyyy por veículos amigos do ambiente. Analisado o Aviso-Concurso POSEUR-07-2016-71, somos confrontados com algumas dúvidas em relação aos beneficiários, nomeadamente se é condição obrigatória o beneficiário deter licença/alvará para Transporte em Pesados de Passageiros? A nossa questão prende-se com o facto de o Município de yyyyyyy ter um serviço de Transportes Urbanos de iniciativa municipal, sem que para isso tenha de ter alvará de Transporte em Pesados de Passageiros, isto é, o Município de yyyyyyy presta o serviço de transporte regular de passageiros em meio urbano recorrendo a um operador de transporte de passageiros com o alvará e é Autoridade de Transportes para o serviço de transporte de passageiros em meio urbano. Assim sendo, vimos solicitar esclarecimentos sobre a aprovação de uma candidatura ao financiamento de veículos elétricos para efetuar o serviço de transportes urbanos na cidade de yyyyyy. | 5 |
| II. TIPOLOGIAS DE OPERAÇÃO..... | 5 |
| II.1. A legislação refere especificamente apoio a frotas com base em combustível gás. No caso de serem autocarros elétricos, o apoio é aplicável? | 5 |
| II.2. A operação pode iniciar-se antes da aprovação da candidatura? | 6 |
| II.3. É indicado no ponto 10.3 b) do Aviso – Concurso que “a aquisição de Autocarros Limpos deve ser feita apenas no âmbito da renovação da frota existente do beneficiário.” É obrigatório considerar o abate de veículos para efeitos de elegibilidade da operação?..... | 6 |
| III. ELEGIBILIDADE DAS DESPESAS..... | 6 |
| III.1. Despesas a realizar bastam orçamentos? | 6 |

| | |
|---|----|
| III.2. Relativamente ao ponto 11 - Elegibilidade de despesas - Um promotor que não deduza totalmente IVA, estando sujeito a um regime pro-rata, pode incluir como despesa elegível o IVA que terá de suportar com os investimentos a realizar no projeto?..... | 6 |
| III.3. Para instalação de um posto de carregamento elétrico, torna-se necessário adquirir novo posto de transformação com capacidade para proceder ao carregamento dos veículos. Esta despesa é elegível? | 7 |
| IV. INSTRUÇÃO FORMAL DA CANDIDATURA..... | 7 |
| IV.1. Memória Descritiva - Quais os indicadores relevantes para caracterização?..... | 7 |
| V. CRITÉRIOS DE SELEÇÃO..... | 7 |
| V.1. Um dos critérios de seleção da candidatura é a Eficácia. Segundo esse critério: “Será avaliado o grau de redução de emissões de CO2 equivalente, por Km, associadas ao resultado das ações do projeto, sendo valorizado o maior rácio”. No entanto, os construtores só disponibilizam as informações técnicas dos veículos para os gases poluentes segundo a norma Euro (CO, NOX HC, PM). Como faremos para apurar esses resultados?..... | 7 |
| V.2. No âmbito deste apoio, surgiu-nos uma dúvida que gostaríamos de esclarecer com o POSEUR. Relativamente ao critério de seleção f) Avaliação da racionalidade económica da intervenção, o valor do investimento (usado como numerador do rácio) corresponde exatamente a quê: Ao valor total de aquisição dos veículos? No caso de a candidatura incluir a construção de postos de abastecimento, o seu custo também está incluído neste valor? Ao valor da despesa elegível? Ao valor do cofinanciamento? | 8 |
| V.3. Relativamente ao apuramento do rácio exigido para quantificação do critério de seleção c), os veículos a considerar incluem os autocarros que se encontram parados à espera de decisão de abate e/ou substituição à mais de 2 anos? | 8 |
| VI. ESTUDO DE VIABILIDADE FINANCEIRA | 9 |
| VI.1 Qual o período de referência a considerar para efeitos de elaboração do EVF?..... | 9 |
| VI.2. Qual o período de vida útil dos equipamentos aceite? Existem recomendações específicas para este setor? | 9 |
| VI.3. Quais as recomendações existentes para o setor dos transportes de forma a considerar os custos de substituição dos equipamentos? | 9 |
| VI.4. Tendo em conta que o período de vida útil considerado para um autocarro limpo é de 15 anos, no caso da aquisição de um autocarro elétrico, cujas baterias têm tempos de vida entre os 7 e 8 anos, podemos considerar os custos de substituição das baterias como custos de investimento necessários à execução da operação, face ao seu “peso” no custo de um autocarro-limpo? | 9 |
| VI.5. Está previsto um período de concessão das carreiras até 8 anos, prazo a partir do qual o operador poderá deixar de deter a concessão do serviço de transporte regular de passageiros (vulgo carreira). Nesse caso, o período de referência indicado para elaboração do EVF não devia ter em conta apenas este período de 8 anos? Deixando de ter a concessão, terei de devolver o incentivo? | 9 |
| VI.6. Uma candidatura com um montante de investimento na ordem dos 100.000,00 € terá que apresentar um Estudo de Viabilidade Financeira (EVF)? Ou esta obrigatoriedade só se aplica a investimentos superiores a 1 milhão de Euros?..... | 10 |
| VII. CONTRATACÃO PÚBLICA | 10 |
| VII.1. Será possível e viável lançar dois procedimentos de contratação pública distintos para autocarros e postos de carregamento? | 10 |
| VIII. PERGUNTAS GERAIS..... | 10 |
| VIII.1. Caso o número real de veículos adquiridos for inferior ao número de veículos propostos, em sede de candidatura, poderá haver penalizações? | 10 |
| VIII.2. O beneficiário pode lançar o concurso público relativo à principal componente de investimento da operação (autocarros limpos) antes da aprovação da candidatura?..... | 11 |
| VIII.3. De que forma posso demonstrar de que o financiamento comunitário reverte integralmente a favor da tarifa? | 11 |

I. BENEFICIÁRIOS

I.1. Relativamente aos beneficiários da secção 8 "Eficiência e diversificação energética nos transportes públicos coletivos e promoção da utilização de transportes ecológicos e da mobilidade sustentável", podem candidatar-se concessionárias privadas de transportes públicos coletivos? Pois de acordo com o aviso, no ponto 3 referem-se a empresa, entidades e concessionárias de transportes públicos coletivos de passageiros rodoviários, no quadro exclusivo das respetivas missões ou obrigações de serviço público.

R: De acordo com o ponto 3 do Aviso – Concurso PO SEUR 07-2016-71, são elegíveis como entidades beneficiárias à apresentação de candidaturas as “empresas, entidades e concessionárias de transportes públicos coletivos de passageiros rodoviários, no quadro exclusivo das respetivas missões ou obrigações de serviço público”, pelo que, para efeitos de elegibilidade os beneficiários devem comprovar o cumprimento cumulativo dos seguintes requisitos:

- i) Deterem licença/ alvará para Transporte em Pesados de Passageiros;
- ii) Serem concessionárias de serviços de transporte regular de passageiros (vulgo carreiras); e
- iii) Prestarem serviço de transporte regular de passageiros em meio urbano.

I.2. No âmbito do Aviso POSEUR-07-2016-71 solicitamos esclarecimento relativo às entidades beneficiárias... Mais concretamente: As Autarquias que prestam serviços de transporte público coletivo de passageiros poderão ser Beneficiários elegíveis para o referido Aviso?

R: Relativamente à sua questão, podemos informar que de acordo com o ponto 3 do Aviso – Concurso PO SEUR 07-2016-71, são elegíveis como entidades beneficiárias à apresentação de candidaturas as “empresas, entidades e concessionárias de transportes públicos coletivos de passageiros rodoviários, no quadro exclusivo das respetivas missões ou obrigações de serviço público”, pelo que, para efeitos de elegibilidade os beneficiários devem comprovar o cumprimento cumulativo dos seguintes requisitos: i) Deterem licença/ alvará para Transporte em Pesados de Passageiros; ii) Serem concessionárias de serviços de transporte regular de passageiros (vulgo carreiras); e, iii) Prestarem serviço de transporte regular de passageiros em meio urbano. Assim, nas condições descritas, não nos parece serem os Municípios sim mas os operadores de transportes por eles contratados, quem poderão ser beneficiários no âmbito do Aviso-Concurso PO SEUR 07-2016-71.

I.3. No âmbito do aviso suprarreferido e uma vez que o Município do xxxxxxxxxxxx é o responsável/gestor dos Transportes Urbanos do Concelho, não tendo delegado a sua gestão/exploração a outro operador, venho por este meio questionar V. Exas. se o Município é beneficiário deste aviso? Ou seja, o Município do xxxxxxxxxxxx poderá submeter uma candidatura ao referido Aviso?

R: Relativamente à questão colocada, permitimo-nos informar que, de acordo com o ponto 3 do Aviso-Concurso, são elegíveis como entidades beneficiárias à apresentação de candidaturas as “empresas, entidades e concessionárias de transportes públicos coletivos de passageiros rodoviários, no quadro exclusivo das respetivas missões ou obrigações de serviço público”, pelo que, para efeitos de elegibilidade os beneficiários devem comprovar o cumprimento cumulativo dos seguintes requisitos: (i) Deterem licença/ alvará para Transporte em Pesados de Passageiros; (ii) Serem concessionárias de serviços de transporte regular de passageiros (vulgo carreiras); (iii) Prestarem serviço de transporte regular de passageiros em meio urbano.

Sendo o Município a entidade operadora do serviço de transporte regular de passageiros, desde que comprove o cumprimento dos requisitos acima identificados, considera-se que o Município configura beneficiário elegível ao abrigo do Aviso em questão.

I.4. Ao abrigo da alínea f) do ponto 10.1.1. do aviso, de modo a garantir que um promotor tem capacidade de financiamento da operação, é suficiente uma declaração por parte de entidade bancária a garantir o financiamento da operação?

R: Para cumprimento do critério geral de elegibilidade do beneficiário identificado na alínea f) do ponto 10.1.1. do Aviso- Concurso poderão ser aceites os seguintes documentos: (i) documento comprovativo que evidencie a

inscrição do investimento em orçamento e/ou plano de atividades, ou na sua ausência (ii) declaração de compromisso (da própria entidade beneficiária) de inscrição do investimento em orçamento e/ou plano de atividades ou (iii) declaração de entidade bancária que garanta o financiamento da operação.

I.5. Não nos parece haver dúvidas quanto à elegibilidade da entidade beneficiária, pois os Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos de xxxxxx detêm alvará emitido pela autoridade pública competente, têm por objeto o Transporte de Passageiros conforme deriva da d) do n.º 1 do art.º 10.º da Lei 50/2012 e prestam serviço de transporte regular de passageiros em meio urbano na cidade de xxxxxxxx. No entanto, suscita-se a seguinte dúvida: Qual a entidade beneficiária: O Município de xxxxxxxx embora através dos seus Serviços Municipalizados de Transportes Urbanos que detêm alvará para Transporte Público? Se a resposta for a hipótese referida, é nosso entendimento que o número de identificação fiscal deve ser o do Município de XXXX.

R: Tendo em conta a vossa exposição, e em termos de elegibilidade do beneficiário ao Aviso 07-2016-71, parece-nos que o beneficiário elegível será os Serviços Municipalizados de Transporte de xxxxxxxx, devendo, para efeitos de candidatura ao POSEUR, ser utilizado o NIF do SMTU XXXX, sem que para este efeito o SMTU XXX possa ter de apresentar evidências que a entidade com competências para autorizar o investimento (o Município de xxxxxxxx) concorda com a realização da operação.

I.6. Os mini autocarros que asseguram o funcionamento dos Transportes Urbanos são propriedade do Município. Os motoristas que conduzem os mini autocarros são trabalhadores da empresa xxxxx, S.A, empresa a quem foi adjudicada a prestação de serviços que assegura o fornecimento de motoristas e do equipamento de bilhética necessários ao funcionamento dos transportes urbanos. O Município de yyyyyyy pretende substituir os veículos afetos aos Transportes Urbanos de yyyyyyy por veículos amigos do ambiente. Analisado o Aviso-Concurso POSEUR-07-2016-71, somos confrontados com algumas dúvidas em relação aos beneficiários, nomeadamente se é condição obrigatória o beneficiário deter licença/alvará para Transporte em Pesados de Passageiros? A nossa questão prende-se com o facto de o Município de yyyyyyy ter um serviço de Transportes Urbanos de iniciativa municipal, sem que para isso tenha de ter alvará de Transporte em Pesados de Passageiros, isto é, o Município de yyyyyyy presta o serviço de transporte regular de passageiros em meio urbano recorrendo a um operador de transporte de passageiros com o alvará e é Autoridade de Transportes para o serviço de transporte de passageiros em meio urbano. Assim sendo, vimos solicitar esclarecimentos sobre a aprovação de uma candidatura ao financiamento de veículos elétricos para efetuar o serviço de transportes urbanos na cidade de yyyyyyy.

R: Para efeitos de elegibilidade do beneficiário ao Aviso POSEUR-07-2016-71, a entidade concessionária deverá assegurar o cumprimento cumulativo dos seguintes requisitos: (i) Deterem licença / alvará para transporte em Pesados de Passageiros; (ii) Serem concessionários de serviços de transporte regular de passageiros; (iii) Prestarem serviço de transporte regular de passageiros em meio urbano.

Do exposto, parece-nos que a entidade beneficiária deverá assim ser o operador de transporte de passageiros com o alvará para serviço de transporte de passageiros em meio urbano, desde que consiga também assegurar o serviço de transporte regular de passageiros em meio urbano.

II. TIPOLOGIAS DE OPERAÇÃO

II.1. A legislação refere especificamente apoio a frotas com base em combustível gás. No caso de serem autocarros elétricos, o apoio é aplicável?

R: Sim, uma vez que o Aviso-Concurso POSEUR-07-2016-71 destina-se a apoiar intervenções que visem promover a utilização de veículos mais eficientes e que utilizem combustíveis com melhor desempenho ambiental, no setor dos transportes urbanos públicos coletivos de passageiros, designadamente através da aquisição de veículos novos movidos a gás natural comprimido, gás natural liquefeito, hidrogénio, eletricidade ou que sejam híbridos *plug-in*.

Em conformidade com o disposto no ponto 11.2. do Aviso-Concurso, serão elegíveis as despesas no âmbito do serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros com '*... a aquisição de veículos novos homologados na categoria europeia M3, classe I, cumprindo os requisitos para o acesso facilitado para pessoas com mobilidade reduzida, para transporte público coletivo urbano de passageiros a gás natural comprimido (GNC), gás natural liquefeito (GNL), elétricos, híbridos plug-in e a hidrogénio, com emissões inferiores em cada um dos limites máximos aplicáveis, fixados na Norma Euro VI de, pelo menos, 15% (os designados "Autocarros Limpos")...*

II.2. A operação pode iniciar-se antes da aprovação da candidatura?

R: Os trabalhos relativos ao projeto ou à atividade a desenvolverem no âmbito da operação devem ser iniciados somente após a submissão da candidatura ao PO SEUR. Da mesma forma, e para efeitos de elegibilidade da despesa (à exceção dos trabalhos necessários à preparação da candidatura) serão também consideradas as rubricas de despesas que apresentarem data de realização posterior à submissão da candidatura.

II.3. É indicado no ponto 10.3 b) do Aviso – Concurso que "a aquisição de Autocarros Limpos deve ser feita apenas no âmbito da renovação da frota existente do beneficiário." É obrigatório considerar o abate de veículos para efeitos de elegibilidade da operação?

R: Sim. O beneficiário da operação deverá comprovar, até ao encerramento da operação, que a aquisição de um autocarro limpo implicou a substituição de um autocarro existente, utilizado anteriormente para o transporte coletivo urbano de passageiros, e cujo destino foi o abate, mediante procedimento adequado de Veículo em Fim de Vida. Conforme aplicável, os valores a incorrer com o abate da frota devem ser considerados para efeitos do EVF).

III. ELEGIBILIDADE DAS DESPESAS

III.1. Despesas a realizar bastam orçamentos?

R: Relativamente às despesas informamos que, conforme o disposto no ponto 5. do Aviso-Concurso, 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 contratação pública do investimento mais relevante para a operação, lançados ou a lançar (termos de referência, caderno de encargos, programa de concurso), atento o previsto na alínea a) do nº 1 do artigo 12.º do RE SEUR, que determina aos beneficiários a obrigação de iniciar a execução da operação no prazo máximo de 180 dias, após a assinatura do termo de aceitação da operação...*

Acresce ainda que todas as outras despesas a realizar no âmbito da operação a candidatar, para além da componente de investimento mais relevante sobre a qual recai o cumprimento do grau de maturidade exigido no Aviso-Concurso, deverão estar sustentadas em orçamentos que justifiquem e confirmem os valores propostos a cofinanciamento comunitário.

III.2. Relativamente ao ponto 11 - Elegibilidade de despesas - Um promotor que não deduza totalmente IVA, estando sujeito a um regime pro-rata, pode incluir como despesa elegível o IVA que terá de suportar com os investimentos a realizar no projeto?

R: O IVA não recuperável constitui despesa elegível ao abrigo do Aviso-Concurso, nos termos do disposto no ponto 12 do artigo 15º do Regulamento Geral dos FEEI, aprovado pelo Decreto-Lei nº 159/2014, de 27 de outubro e alterado pelo Decreto-Lei nº 215/2015, de 6 de outubro.

No caso da entidade beneficiária estar enquadrada num regime pro-rata para efeitos de dedução do imposto apenas deverá apresentar como despesa elegível a parcela do IVA que não poderá ser recuperada.

Assumindo, por exemplo, um pro-rata de 5%, apenas deverá ser registada como despesa elegível a cofinanciamento comunitário o valor correspondente a 95% do referido imposto. Alerta-se também para o facto de o valor correspondente aos 5% do pro-rata (parte do imposto recuperável) não deverá ser incluído igualmente

no custo total de investimento a propor a financiamento, considerando que a entidade será ressarcida desse valor, não constituindo, por esse motivo, um custo.

III.3. Para instalação de um posto de carregamento elétrico, torna-se necessário adquirir novo posto de transformação com capacidade para proceder ao carregamento dos veículos. Esta despesa é elegível?

R: A despesa poderá ser considerada elegível desde que seja indispensável para a implementação da operação e comprovadamente necessária para cumprimento dos objetivos propostos na candidatura apresentada ao PO SEUR.

IV. INSTRUÇÃO FORMAL DA CANDIDATURA

IV.1. Memória Descritiva - Quais os indicadores relevantes para caracterização?

R: Conforme o disposto no ponto 17 do Aviso-Concurso, para além dos indicadores a contratualizar, a '... entidade beneficiária deverá incluir na candidatura a proposta e respetiva fundamentação de valores de referência, metas e o respetivo ano alvo para a totalidade dos indicadores de realização e de resultado aplicáveis à operação, tendo como base a metodologia de apuramento constante do Anexo III – “Indicadores de Realização e de Resultado” ao presente Aviso, enquanto indicadores de acompanhamento da execução da operação...’.

V. CRITÉRIOS DE SELEÇÃO

V.1. Um dos critérios de seleção da candidatura é a Eficácia. Segundo esse critério: “Será avaliado o grau de redução de emissões de CO2 equivalente, por Km, associadas ao resultado das ações do projeto, sendo valorizado o maior rácio”. No entanto, os construtores só disponibilizam as informações técnicas dos veículos para os gases poluentes segundo a norma Euro (CO, NOX HC, PM). Como faremos para apurar esses resultados?

R: As *emissões de CO2 equivalente* são, para os efeitos deste Aviso, calculadas pela aplicação dos fatores de emissão de GEE de cada combustível, indicados pela Agência Portuguesa do Ambiente, aos consumos dos diversos tipos de combustível envolvidos em cada operação. Para o parâmetro em causa, há que comparar as emissões específicas da frota existente, a substituir, com a estimativa de emissões específicas da frota de Autocarros Limpos a adquirir, procedendo-se como segue:

Veículos existentes a substituir - De acordo com os registos dos beneficiários, são contabilizadas as quilometragens percorridas e os consumos de combustível nos últimos 12 meses antes da implementação da operação, e para cada um dos veículos a substituir, converte-se para o valor anual em *tep* (toneladas equivalentes de petróleo) e aplica-se o fator de conversão para as emissões de kgCO2 do combustível respetivo. Para o conjunto de veículos a abater, calcula-se o valor das emissões específicas por Km.

Autocarros Limpos a adquirir - É feita uma estimativa de quilometragem a percorrer por cada Autocarro Limpo num ano, e são tomadas em conta as informações dos fabricantes dos Autocarros Limpos quanto ao consumo de cada tipo de combustível para, com base nesses dados, fazer o cálculo do consumo anual e das emissões anuais totais estimadas para os Autocarros Limpos a adquirir. Para este conjunto de Autocarros Limpos a adquirir, calculam-se as emissões específicas por km.

Calcula-se a redução, por diferença entre estes dois resultados. O grau de redução das emissões por km é a percentagem que a redução obtida representa face às emissões por km do conjunto de veículos existentes a substituir.

Para efeitos de conversão para *tep* e kgCO2, deverá ser utilizada a tabela seguinte:

Fatores de Conversão



| Tipo Combustível | Teor Energético | | |
|------------------------|-----------------|----------------------------------|--------------------------------------|
| | Valor | Unidades | Fonte |
| Gasóleo | 0,854700 | tep/m ³ (1000 Litros) | DGEG |
| Gasolina | 0,783971 | tep/m ³ (1000 Litros) | DGEG |
| Gás Auto/GPL | 1,098700 | tep/Ton | DGEG |
| Gás Natural Comprimido | 0,000904 | tep/Nm ³ | DGEG |
| Gás Natural Liquefeito | 1,055699 | tep/Ton | Valor das Guidelines IPCC 2006 (APA) |
| Eletricidade | 0,000086 | tep/KWh | DGEG |
| Hidrogénio | 2,860000 | tep/Ton | DGEG |

Emissões de GEE:

| Tipo Combustível | Fator de conversão emissões GEE | |
|------------------------|---------------------------------|-------|
| | kgCO ₂ /tep | Fonte |
| Gasóleo | 3.102 | APA |
| Gasolina | 2.901 | |
| Gás Auto/GPL | 2.642 | |
| Gás Natural Comprimido | 2.349 | |
| Gás Natural Liquefeito | 2.688 | |
| Eletricidade | - | |
| Hidrogénio | - | |

V.2. No âmbito deste apoio, surgiu-nos uma dúvida que gostaríamos de esclarecer com o POSEUR. Relativamente ao critério de seleção f) Avaliação da racionalidade económica da intervenção, o valor do investimento (usado como numerador do rácio) corresponde exatamente a quê: Ao valor total de aquisição dos veículos? No caso de a candidatura incluir a construção de postos de abastecimento, o seu custo também está incluído neste valor? Ao valor da despesa elegível? Ao valor do cofinanciamento?

R: Para efeitos do cálculo do Critério de Seleção f), ao nível do investimento deve ser considerado todo o custo total elegível em Autocarros Limpos. Para efeito do custo total da operação da candidatura, por exemplo, caso a operação candidata inclua custos em aquisição em autocarros limpos e em posto de abastecimento, entre outras despesas elegíveis necessárias à execução da operação (ex: custos de assessorias; monitorização e publicidade, etc.), devem ser estas consideradas na sua totalidade para efeito de investimento da operação.

V.3. Relativamente ao apuramento do rácio exigido para quantificação do critério de seleção c), os veículos a considerar incluem os autocarros que se encontram parados à espera de decisão de abate e/ou substituição à mais de 2 anos?

R: Para efeitos da quantificação do critério de seleção c) e f), relativos ao contributo da operação para a redução de emissões de CO₂ e avaliação da racionalidade económica da intervenção, deverão ser considerados todos os veículos que se pretendem substituir por Autocarros Limpos no âmbito da operação. Para efeitos de quantificação do cenário anterior à implementação da operação, não se poderá no entanto contabilizar os consumos energéticos dos autocarros existentes, pois encontram-se parados há mais de 2 anos.

VI. ESTUDO DE VIABILIDADE FINANCEIRA

VI.1 Qual o período de referência a considerar para efeitos de elaboração do EVF?

R: No âmbito do Aviso Concurso POSEUR 07-2016-71, considera-se que o EVF deva ser elaborado tendo em conta o período mínimo acumulado de: (i) Período de investimento da operação: variável até 3 anos, conforme indicado no ponto 6 do Aviso – Concurso; e, (ii) Período de exploração dos investimentos: 15 anos, tendo-se em conta o período de vida útil dos autocarros limpos a adquirir, especificamente no caso deste Aviso – Concurso. Assim, no caso de uma operação com um período de investimento de 3 anos, o período de referência mínimo a utilizar é de 18 anos.

Refira-se que, de acordo com a informação presente no manual ACB “Table 2.1 European Commission’s reference periods by sector Sector Reference period (years) ... Energy 15-25”, o beneficiário poderá utilizar para efeitos de elaboração do EVF o período máximo de referência de 25 anos.

VI.2. Qual o período de vida útil dos equipamentos aceite? Existem recomendações específicas para este setor?

R: O presente Aviso-Concurso não determina períodos de vida útil dos equipamentos, considerando que as taxas específicas de amortização anual para cada bem estão previstas nas tabelas anexas aos diplomas legais aplicáveis, as quais têm implícito um determinado tempo de vida útil convencionalizado para cada bem. Usualmente, considera-se como tempo de vida útil de um autocarro o prazo de 15 anos.

VI.3. Quais as recomendações existentes para o setor dos transportes de forma a considerar os custos de substituição dos equipamentos?

R: Os custos de substituição dos equipamentos de vida curta necessários para assegurar o funcionamento técnico adequado da operação devem estar suportados em informação técnica específica, de acordo com as melhores práticas do setor.

VI.4. Tendo em conta que o período de vida útil considerado para um autocarro limpo é de 15 anos, no caso da aquisição de um autocarro elétrico, cujas baterias têm tempos de vida entre os 7 e 8 anos, podemos considerar os custos de substituição das baterias como custos de investimento necessários à execução da operação, face ao seu “peso” no custo de um autocarro-limpo?

R: Não. Os custos de substituição de baterias, bem como os custos de substituição de motores e outras grandes reparações necessárias para a manutenção dos autocarros em boas condições de funcionamento devem ser considerados custos de substituição ou de grande reparação, devendo ser incluídos no EVF, enquanto custos de exploração, nos anos em que seja de prever o pagamento desses custos.

Os custos de funcionamento e de manutenção/conservação dos equipamentos a adquirir não são considerados despesas elegíveis, de acordo com o ponto 11.4 do Aviso – Concurso, mas devem ser previstos no EVF enquanto custos de exploração.

VI.5. Está previsto um período de concessão das carreiras até 8 anos, prazo a partir do qual o operador poderá deixar de deter a concessão do serviço de transporte regular de passageiros (vulgo carreira). Nesse caso, o período de referência indicado para elaboração do EVF não devia ter em conta apenas este período de 8 anos? Deixando de ter a concessão, terei de devolver o incentivo?

R: Não. O EVF tem de ser elaborado na perspetiva da vida útil dos ativos cofinanciados, de acordo com o período de referência indicado, independentemente do prazo de concessão do serviço de transporte regular de passageiros (vulgo carreira).

Refira-se que a Autoridade de Gestão do PO SEUR poderá aceitar a transmissão da titularidade dos Ativos cofinanciados (Autocarros e postos de abastecimento) para outra entidade que passe a deter a concessão, desde que este mantenha as mesmas condições de elegibilidade da candidatura e assegure a manutenção das condições fixadas aquando da aprovação da operação, mantendo o uso dos Ativos cofinanciados nas condições fixadas e para os fins previstos na candidatura aprovada e dos objetivos e metas a alcançar que foram fixadas aquando da aprovação da candidatura e ao longo da sua execução e encerramento.

Tendo em conta o exposto nas alíneas b) e c) do ponto 1 do Artigo 71º do Regulamento (UE) n.º 1303/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho de 17 de dezembro de 2013, está previsto o reembolso integral pelas entidades beneficiárias da contribuição dos FEEI para qualquer operação, se se verificarem uma das seguintes situações:

“b) Mudança de propriedade de um item de infraestrutura que confira a uma empresa ou entidade pública uma vantagem indevida; ou

c) ... se no prazo de cinco anos a partir do pagamento final ao beneficiário ... for objeto de ... alteração substancial que afete a sua natureza, os seus objetivos ou as condições de realização, de forma a comprometer os seus objetivos originais”.

VI.6. Uma candidatura com um montante de investimento na ordem dos 100.000,00 € terá que apresentar um Estudo de Viabilidade Financeira (EVF)? Ou esta obrigatoriedade só se aplica a investimentos superiores a 1 milhão de Euros?

R: Em resposta à sua questão informamos que a apresentação do Estudo de Viabilidade Financeira (EVF) é obrigatório para projetos com um custo total igual ou superior a um milhão de euros. Assim, no caso em apreço, para um investimento elegível de 100.000,00€, não será necessário apresentar um EVF.

Não obstante, de acordo com o disposto no último parágrafo do ponto 10.2.1 (satisfação dos critérios de elegibilidade das operações definidos no artigo 5º do RE SEUR) do Aviso-Concurso *“Para efeitos do cumprimento das alíneas i) e k) do artigo 5º, deverá também ser elaborado e apresentado na candidatura o Estudo de Viabilidade Financeira (EVF) ... para a demonstração da sustentabilidade das operações...”*, pelo que, nesta matéria, e embora o projeto apresentado esteja dispensado da apresentação do EVF, a demonstração da sustentabilidade da operação deverá elaborada nos termos descritos no *Guião I a) Nota Orientações Análise Financeira (Anexo ao Aviso-Concurso e disponível no Balcão 2020)*, utilizando para o efeito o modelo Mapa IV constante do *Guião I b) Modelo Preenchimento para EVF*. Alerta-se para a necessidade de ser igualmente elaborada uma nota justificativa/memória descritiva sucinta sobre os aspetos essenciais que relevam para os resultados obtidos na análise da sustentabilidade financeira apresentada, entre as quais se salienta a identificação e tipificação dos custos e receitas consideradas, dos investimentos futuros essenciais à prossecução dos objetivos definidos, entre outras.

VII. CONTRATAÇÃO PÚBLICA

VII.1. Será possível e viável lançar dois procedimentos de contratação pública distintos para autocarros e postos de carregamento?

R: Sim, uma vez que respeitam a trabalhos de natureza diferente. No entanto, consideramos que será de evitar o lançamento de dois procedimentos distintos para a aquisição dos designados “Autocarros Limpos”, independentemente de serem veículos a GNC, GNL, elétricos, híbridos *plug-in* e hidrogénio

VIII. PERGUNTAS GERAIS

VIII.1. Caso o número real de veículos adquiridos for inferior ao número de veículos propostos, em sede de candidatura, poderá haver penalizações?

R: Sim, uma vez que essa alteração poderá comprometer os objetivos da operação aprovada, bem como alterar elementos determinantes da decisão de aprovação que põem em causa o mérito da operação ou a sua razoabilidade financeira.

Neste contexto, o PO SEUR poderá decidir pela redução ou revogação do apoio às operações aprovadas, à luz do disposto no artigo 23º do Regulamento Geral dos FEEI, aprovado pelo Decreto-Lei nº159/2014, de 27 de outubro, e alterado pelo Decreto-Lei nº215/2015, de 6 de outubro.

VIII.2. O beneficiário pode lançar o concurso público relativo à principal componente de investimento da operação (autocarros limpos) antes da aprovação da candidatura?

R: Nesta matéria, refira-se que em matérias de Auxílios de Estado, e de forma a assegurar o efeito de necessidade de atribuição de um incentivo para a prossecução de uma operação, os trabalhos relativos à operação a desenvolver devem iniciar-se somente após a submissão da candidatura ao POSEUR.

VIII.3. De que forma posso demonstrar de que o financiamento comunitário reverte integralmente a favor da tarifa?

R: Sem prejuízo da entrega dos elementos justificativos e comprovativos que o beneficiário entenda como necessários a esta demonstração, parece-nos que o beneficiário poderá demonstrar, através dos resultados presentes no Estudo de Viabilidade Financeira, que não existem quaisquer receitas líquidas que possam ser absorvida pelo operador, bem como que os custos de investimento e exploração e as respetivas receitas propostas evidenciam não ser necessário o aumento da tarifa, mantendo-se esta constante ao longo dos anos.