

# Jornal Oficial

## da União Europeia

# C 382



Edição em língua  
portuguesa

## Comunicações e Informações

59.º ano

15 de outubro de 2016

Índice

### II *Comunicações*

COMUNICAÇÕES DAS INSTITUIÇÕES, ÓRGÃOS E ORGANISMOS DA UNIÃO EUROPEIA

#### **Comissão Europeia**

2016/C 382/01

Aprovação do conteúdo de um projeto de Regulamento da Comissão 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 que altera 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 .....

1

### IV *Informações*

INFORMAÇÕES DAS INSTITUIÇÕES, ÓRGÃOS E ORGANISMOS DA UNIÃO EUROPEIA

#### **Comissão Europeia**

2016/C 382/02

Taxas de câmbio do euro .....

14

PT

## INFORMAÇÕES DOS ESTADOS-MEMBROS

2016/C 382/03	Informações a apresentar, nos termos do artigo 5.º, n.º 2 — Constituição de um Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial (AECT) [Regulamento (CE) n.º 1082/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho de 2006 (JO L 210 de 31.7.2006, p. 19)] .....	15
---------------	--	----

---

## V Avisos

### PROCEDIMENTOS RELATIVOS À EXECUÇÃO DA POLÍTICA DE CONCORRÊNCIA

#### Comissão Europeia

2016/C 382/04	Notificação prévia de uma concentração (Processo M.8083 — Merck/Sanofi Pasteur MSD) — Processo suscetível de beneficiar do procedimento simplificado <sup>(1)</sup> .....	17
2016/C 382/05	Notificação prévia de uma concentração (Processo M.8102 — Valeo/FTE Group) <sup>(1)</sup> .....	18

### OUTROS ATOS

#### Comissão Europeia

2016/C 382/06	Publicação de um pedido de registo em conformidade com o artigo 50.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 1151/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos regimes de qualidade dos produtos agrícolas e dos géneros alimentícios .....	19
---------------	---	----

---

## Retificações

2016/C 382/07	Retificação da Comunicação da Comissão no âmbito da execução da Diretiva 2009/142/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos aparelhos a gás (versão codificada) ( <i>Publicação dos títulos e referências das normas harmonizadas ao abrigo da diretiva</i> ) (JO C 349 de 22.12.2010) .....	25
---------------	--	----

---

<sup>(1)</sup> Texto relevante para efeitos do EEE

## II

*(Comunicações)*

## COMUNICAÇÕES DAS INSTITUIÇÕES, ÓRGÃOS E ORGANISMOS DA UNIÃO EUROPEIA

## COMISSÃO EUROPEIA

**Aprovação do conteúdo de um projeto de Regulamento da Comissão 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 que altera 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**

*(2016/C 382/01)*

Em 13 de outubro de 2016, a Comissão aprovou o conteúdo de um projeto de Regulamento da Comissão 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 que altera 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.

O projeto de Regulamento da Comissão figura no anexo à presente Comunicação. O projeto de Regulamento da Comissão está disponível para consulta pública em: <http://ec.europa.eu/competition/consultations/open.html>

---

## ANEXO

**PROJETO DE REGULAMENTO (UE) .../... DA COMISSÃO**

de ...

**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**

(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 horizontais <sup>(1)</sup>, 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 Comissão <sup>(2)</sup> 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 aos auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas <sup>(3)</sup> 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.

<sup>(1)</sup> JO L 248 de 24.9.2015, p. 1.

<sup>(2)</sup> 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).

<sup>(3)</sup> JO C 99 de 4.4.2014, p. 3.

- (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»<sup>(1)</sup>. Como se salienta na Comunicação «Portos: um motor para o crescimento»<sup>(2)</sup>, 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.
- (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 Conselho<sup>(3)</sup> 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:
      - «k) Auxílios a infraestruturas desportivas e recreativas multifuncionais;
      - l) Auxílios a infraestruturas locais;»

<sup>(1)</sup> COM(2011)144.

<sup>(2)</sup> COM(2013)295.

<sup>(3)</sup> 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).

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/UE 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 2010/787/UE 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 excluam 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 povoada”, as regiões NUTS 2 com uma densidade populacional inferior a 8 habitantes por km<sup>2</sup> ou as regiões NUTS 3 com uma densidade populacional inferior a 12,5 habitantes por km<sup>2</sup>;»

d) É aditado o seguinte ponto 48-A):

«48-A) “Zonas muito escassamente povoada”, as regiões NUTS 2 com uma densidade populacional inferior a 8 habitantes por km<sup>2</sup>;»

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 10 e 11;
- 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.

(\*) 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).»;

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.

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 próémio 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 realocação 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.

8. 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*).
9. Os custos elegíveis são os custos relativos aos investimentos nas infraestruturas aeroportuárias, incluindo custos de planeamento.
10. 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.
11. As intensidades máximas de auxílio podem ser aumentadas em 20 pontos percentuais no caso dos aeroportos situados em regiões periféricas.
12. 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 8 ou nos n.ºs 10 e 11.

## 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 ter 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*

---

## IV

(Informações)

## INFORMAÇÕES DAS INSTITUIÇÕES, ÓRGÃOS E ORGANISMOS DA UNIÃO EUROPEIA

## COMISSÃO EUROPEIA

Taxas de câmbio do euro <sup>(1)</sup>

14 de outubro de 2016

(2016/C 382/02)

1 euro =

Moeda	Taxas de câmbio	Moeda	Taxas de câmbio		
USD	dólar dos Estados Unidos	1,1002	CAD	dólar canadiano	1,4485
JPY	iene	114,76	HKD	dólar de Hong Kong	8,5363
DKK	coroa dinamarquesa	7,4398	NZD	dólar neozelandês	1,5508
GBP	libra esterlina	0,89910	SGD	dólar singapurense	1,5263
SEK	coroa sueca	9,7068	KRW	won sul-coreano	1 246,06
CHF	franco suíço	1,0889	ZAR	rand	15,6303
ISK	coroa islandesa		CNY	iuane	7,4000
NOK	coroa norueguesa	9,0248	HRK	kuna	7,5073
BGN	lev	1,9558	IDR	rupia indonésia	14 358,56
CZK	coroa checa	27,029	MYR	ringgit	4,6128
HUF	forint	305,31	PHP	peso filipino	53,227
PLN	złóti	4,3020	RUB	rublo	69,2807
RON	leu romeno	4,5040	THB	baht	38,804
TRY	lira turca	3,3969	BRL	real	3,4994
AUD	dólar australiano	1,4421	MXN	peso mexicano	20,8448
			INR	rupia indiana	73,4380

<sup>(1)</sup> Fonte: Taxas de câmbio de referência publicadas pelo Banco Central Europeu.



## INFORMAÇÕES DOS ESTADOS-MEMBROS

### Informações a apresentar, nos termos do artigo 5.º, n.º 2

#### Constituição de um Agrupamento Europeu de Cooperação Territorial (AECT)

[Regulamento (CE) n.º 1082/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho de 2006 (JO L 210 de 31.7.2006, p. 19)]

(2016/C 382/03)

#### I.1. Designação, endereço e contacto

Designação registada: Eisenbahnneubaustrecke Dresden-Prag EVTZ

Sede estatutária: Ministério da Saxónia

Wilhem-Buck-Str. 2 Dresden 01097, Alemanha

Contacto: Petra Heldt, Tel.: +49 351 5648671

Correio eletrónico: Petra.Heldt@smwa.sachsen.de

Endereço Internet do agrupamento:

#### I.2. Duração do agrupamento

Duração do agrupamento: indeterminada

Data de registo:

Data de publicação: 1.9.2016

## II. OBJETIVOS

O objetivo do AECT é preparar e apoiar as atividades ligadas à execução do projeto para a nova ligação ferroviária de passageiros e mercadorias entre Dresden e Praga. Para o efeito, o AECT deve ter por base uma estrutura estável que permita facilitar e promover a cooperação territorial transfronteiriça entre os seus membros, bem como reforçar a coesão económica, social e territorial dos mesmos. O AECT propõe-se realizar essencialmente as seguintes tarefas:

- prestar apoio político, técnico, organizacional e de comunicação aos poderes públicos e responsáveis políticos nacionais, a quem cabem as decisões de execução do projeto;
- coordenar os trabalhos preparativos no âmbito do projeto;
- desenvolver relações públicas com o objetivo de fomentar um amplo apoio do público à execução do projeto;
- aprofundar a cooperação transfronteiriça no que se refere aos modos de transporte no Corredor Oriente/Mediterrâneo Oriental, com vista a melhorar a sua ligação;
- angariar fundos para financiamento do projeto.

## III. INFORMAÇÕES ADICIONAIS SOBRE A DESIGNAÇÃO DO AGRUPAMENTO

Designação em inglês:

Designação em francês:

## IV. MEMBROS

IV.1. Número total de membros do agrupamento: 4

IV.2. Nacionalidades dos membros do agrupamento: alemã e checa

IV.3. Informação sobre os membros

Designação oficial: Freistaat Sachsen, vertreten durch das Sächsische Staatsministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr

Endereço postal: Wilhem-Buck-Str. 2 Dresden 01097, Alemanha

Endereço Internet: www.smwa.sachsen.de

Tipo de membro: Órgão de poder regional

Designação oficial: Tschechische Republik, vertreten durch das Ministerium für Verkehr

Endereço postal: nábreží L. Svobody 12, P.O. BOX 9, Prag, 11015, República Checa

Endereço Internet: [www.mdcr.cz](http://www.mdcr.cz)

Tipo de membro: Estado-Membro

Designação oficial: Landkreis Sächsische Schweiz Osterzgebirge

Endereço postal: Postfach 10 02 53/54, Pirna 01782, Alemanha

Endereço Internet: [www.landratsamt-pirna.de](http://www.landratsamt-pirna.de)

Tipo de membro: Órgão de poder regional

Designação oficial: Krajský úřad Ústeckého kraje (Bezirk Usti)

Endereço postal: Velká Hradební 3118/48, Ústí nad Labem 400 02, República Checa

Endereço Internet: [www.kr-ustecky.cz](http://www.kr-ustecky.cz)

Tipo de membro: Órgão de poder regional

---

## V

(Avisos)

PROCEDIMENTOS RELATIVOS À EXECUÇÃO DA POLÍTICA DE  
CONCORRÊNCIA

## COMISSÃO EUROPEIA

## Notificação prévia de uma concentração

(Processo M.8083 — Merck/Sanofi Pasteur MSD)

Processo suscetível de beneficiar do procedimento simplificado

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2016/C 382/04)

1. Em 7 de outubro de 2016, a Comissão recebeu a notificação de um projeto de concentração nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho <sup>(1)</sup>, pelo qual a Merck & Co., Inc. («Merck», EUA) adquire, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento das Concentrações, o controlo exclusivo da Sanofi Pasteur MSD SNC («SPMSD», França), atualmente controlada conjuntamente pela Merck e a Sanofi Pasteur, mediante aquisição de ações.
2. As atividades das empresas em causa são as seguintes:
  - Merck: empresa no setor dos cuidados de saúde, ativa, a nível mundial, no domínio dos produtos farmacêuticos, incluindo tratamentos contra a diabetes e o cancro, vacinas, e cuidados intensivos hospitalares, saúde animal, das alianças, e dos serviços de cuidados de saúde.
  - SPMSD: ativa no desenvolvimento e comercialização de vacinas destinadas aos seres humanos em 18 países do EEE.
3. Após uma análise preliminar, a Comissão considera que a operação notificada pode ser abrangida pelo âmbito de aplicação do Regulamento das Concentrações. Reserva-se, contudo, o direito de tomar uma decisão definitiva sobre este ponto. De acordo com a Comunicação da Comissão relativa a um procedimento simplificado para o tratamento de certas concentrações nos termos do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho <sup>(2)</sup>, o referido processo é suscetível de beneficiar do procedimento previsto na comunicação.
4. A Comissão solicita aos terceiros interessados que lhe apresentem eventuais observações sobre o projeto de concentração.

As observações devem chegar à Comissão no prazo de 10 dias após a data da presente publicação. Podem ser enviadas por fax (+32 22964301), por correio eletrónico para COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ou por via postal, com a referência M.8083 — Merck/Sanofi Pasteur MSD, para o seguinte endereço:

Comissão Europeia  
Direção-Geral da Concorrência  
Registo das Concentrações  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

---

<sup>(1)</sup> JO L 24 de 29.1.2004, p. 1 («Regulamento das Concentrações»).

<sup>(2)</sup> JO C 366 de 14.12.2013, p. 5.

**Notificação prévia de uma concentração****(Processo M.8102 — Valeo/FTE Group)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

(2016/C 382/05)

1. Em 10 de outubro de 2016, a Comissão recebeu a notificação de um projeto de concentração nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho <sup>(1)</sup>, pelo qual a Valeo Holding GmbH (Alemanha), controlada pela Valeo SA («Valeo», França), adquire, na aceção do artigo 3.º, n.º 1, alínea b), do Regulamento das Concentrações, o controlo da totalidade do FTE Group Holding GmbH («FTE», Alemanha), mediante aquisição de ações.
2. As atividades das empresas em causa são as seguintes:
  - Valeo: conceção, fabrico e venda de equipamento automóvel, nomeadamente sistemas térmicos, sistemas de propulsão, sistemas de conforto e de assistência à condução e sistemas de visibilidade;
  - FTE: conceção, fabrico e venda de i) produtos de acionamento da embraiagem; ii) produtos de acionamento dos travões; iii) bombas de óleo de transmissão elétrica e outros componentes para caixas de velocidade e grupos moto-propulsores baseados em tecnologia eletro-hidráulica. O FTE também se dedica ao refabrico de pastilhas de travão.
3. Após uma análise preliminar, a Comissão considera que a operação notificada pode ser abrangida pelo âmbito de aplicação do Regulamento das Concentrações. Reserva-se, contudo, o direito de tomar uma decisão definitiva sobre este ponto.
4. A Comissão solicita aos terceiros interessados que lhe apresentem eventuais observações sobre o projeto de concentração.

As observações devem chegar à Comissão no prazo de 10 dias após a data da presente publicação. Podem ser enviadas por fax (+32 22964301), por correio eletrónico para COMP-MERGER-REGISTRY@ec.europa.eu ou por via postal, com a referência M.8102 — Valeo/FTE Group para o seguinte endereço:

Comissão Europeia  
Direção-Geral da Concorrência  
Registo das Concentrações  
1049 Bruxelles/Brussel  
BELGIQUE/BELGIË

---

<sup>(1)</sup> JO L 24 de 29.1.2004, p. 1 («Regulamento das Concentrações»).

## OUTROS ATOS

## COMISSÃO EUROPEIA

**Publicação de um pedido de registo em conformidade com o artigo 50.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (UE) n.º 1151/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo aos regimes de qualidade dos produtos agrícolas e dos géneros alimentícios**

(2016/C 382/06)

A presente publicação confere direito de oposição ao pedido nos termos do artigo 51.º do Regulamento (UE) n.º 1151/2012 do Parlamento Europeu e do Conselho <sup>(1)</sup>.

ESPECIFICAÇÕES — ESPECIALIDADE TRADICIONAL GARANTIDA

«TRADITIONALLY REARED PEDIGREE WELSH PORK»

N.º CE: UK-TSG-0007-01396 — 27.10.2015

«REINO UNIDO»

**1. Nome(s) a registar**

«Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork»

**2. Tipo de produto**

Classe 1.1. Carnes (e miudezas) frescas

**3. Motivos para o registo****3.1. Indicar se o produto**

- é o resultado de um modo de produção, transformação ou composição que correspondem a uma prática tradicional para esse produto ou género alimentício
- é produzido a partir de matérias-primas ou ingredientes utilizados tradicionalmente.

«Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» designa carne de porco de animais criados de acordo com um modo de produção tradicional em vigor. O método permite crescimento mais lento e natural dando prioridade à redução dos níveis de *stress* e a elevadas normas de bem-estar.

**3.2. Indicar se o nome**

- é tradicionalmente utilizado para fazer referência ao produto específico
- identifica o carácter tradicional ou a especificidade do produto.

Características peculiares da carne «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» que lhe conferem o carácter específico:

Carcaças

- Qualidade do músculo do vão e comprimento do músculo do lombo;
- Perna bem desenvolvida;
- Gordura do lombo, mín. 10 mm em suínos de carne, > 50 kg (peso morto) e gordura do lombo, mín. 14 mm, em suíno pesados, > 75 kg (peso morto);
- Cor clara, que escurece com o aumento de peso.

Carne cozinhada

- Paladar suave e saboroso, que se acentua na maturidade;
- Tenro, devido ao teor superior de gordura da carne.

<sup>(1)</sup> JO L 343 de 14.12.2012, p. 1.

Estas características decorrem da combinação de dois elementos: método tradicional de criação; raça: *Pedigree Welsh Pigs*. A raça *Pedigree Welsh* detém uma longa história de seleção para obtenção de carcaças especiais e qualidades gustativas específicas.

#### 4. Descrição

##### 4.1. Descrição do produto identificado com o nome inscrito no ponto 1, incluindo as principais características físicas, químicas, microbiológicas ou organolépticas que demonstram o seu caráter específico (artigo 7.º, n.º 2, do presente regulamento)

«Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» designa carne de porco de animais de raça *Pedigree Welsh Pigs* criados segundo um regime tradicional de produção. A carcaça de «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» é famosa pelo equilíbrio das peças, fornecendo bom músculo do vão, lombo comprido e perna bem desenvolvida. Possui elevado rendimento de carcaça (65 %, no mínimo) com boa classificação em todos os tipos de peso. O «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» tem tendência para formação de gordura, mas não em excesso, com espessura mínima de 10 mm nos suínos de carne e 14 mm nos suínos pesados (75 kg peso morto). A carne apresenta cor clara, segundo medição cromática independente, que a definiu com valores baixos de vermelho e amarelo, resultante em carne de cor menos intensa. A cor escurece com o aumento de peso de abate, e surgem veios visíveis de gordura intramuscular (marmoreado), sem excesso de gordura dorsal.

Depois de cozinhada, a carne tem paladar suculento, suave e saboroso, mais acentuado na maturidade. A carne é tenra, devido ao teor superior de gordura que contém. Dado o nível natural mais elevado de gordura da carne, as perdas culinárias podem ser maiores, consoante os cortes.

##### Composição

Energia: > 300 kcal/100 g

Toucinho dorsal: Mín. 10 mm (no tipo carne > 50 kg (peso morto))

Mín. 14 mm (nos pesos pesados > 75 kg (peso morto))

As qualidades gustativas distintivas únicas devem-se a uma combinação de fatores:

- Longa história da raça *Pedigree Welsh* e da sua criação seletiva para esta carcaça específica e qualidades gustativas;
- Métodos tradicionais de criação, que conferem prioridade à redução dos níveis de *stress* e a elevados níveis de bem-estar e que permitem uma taxa natural de crescimento mais lenta.

Embora o nome mencione o termo «carne de porco», o pedido aplica-se a todas as peças da carcaça, incluindo miudezas.

##### 4.2. Descrição do método de obtenção obrigatório do produto identificado com o nome inscrito no n.º 1, incluindo, se pertinente, a natureza e características das matérias-primas ou ingredientes utilizados e o método de preparação do mesmo (artigo 7.º, n.º 2, do presente regulamento)

Os animais produtores de «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» são criados segundo práticas tradicionais específicas que diferem muito dos regimes comerciais convencionais de produção.

«Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» designa carne de porco de animais inscritos no livro genealógico da raça «*Pedigree Welsh Pigs*». Todos os animais são obrigatoriamente indiciados junto da *British Pig Association* ou de associações de suinicultores que detenham livro genealógico do «*Pedigree Welsh Pig*». Todos os animais podem ser identificados por tatuagem auricular individual, garante de autenticidade e de elevado nível de rastreabilidade.

##### Alimentos para animais

Os suínos de «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» seguem um regime alimentar tradicional. São alimentados segundo uma dieta pobre em proteínas, em que a percentagem proteica de alimentos adquiridos não excede 20 %, após o desmame. Os baixos níveis proteicos na prática alimentar tradicional, aliados à taxa de crescimento natural mais lenta da raça, contribuem para reduzir a aquisição média diária de peso vivo relativamente aos regimes de produção modernos. A propensão da raça para armazenar mais gordura contribui igualmente para reduzir a eficiência de conversão de alimentos em fêvera.

A alimentação consiste habitualmente numa combinação de alimentos puros com suplemento de alimentos compostos. Tanto quanto possível, os alimentos puros são cultivados na exploração ou, quando exequível, de fonte local. A alimentação dos animais criados em «tyddyn» (pequena exploração) é tradicionalmente complementada com sucedâneos de produtos alimentares. Podem citar-se o soro e os resíduos de produtos lácteos e da indústria cervejeira e resíduos de panificação, cereais e sêmeas integrais. As dietas são ainda complementadas com feno e culturas forrageiras e, ocasionalmente, segue-se a tradição medieval, em que os animais pastam nos bosques, alimentando-se de bolota e outros frutos secos e fruta da época. Sempre que possível, as alternativas à soja devem provir da UE, nomeadamente no que respeita a sêmeas de colza, favarola, sêmeas de girassol e/ou ervilha. São proibidos os aditivos alimentares e os estimuladores de crescimento.

#### Ambiente

A carne «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» provém de animais de estirpe *Pedigree Welsh Pigs* que respeitam as práticas tradicionais de criação extensiva, em ambiente natural, que permitem taxa de crescimento natural e *stress* mínimo.

A carne «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» provém de animais resistentes, criados em regime extensivo, no interior e no exterior. Todos os regimes de criação devem respeitar normas de bem-estar elevadas (norma alimentar *RSPCA Freedom Food* ou equivalente). Além disso, todas as explorações devem respeitar o código aplicável em matéria de bem-estar animal (*Code of Recommendation for the Welfare of Livestock*): suínos ou regimes equivalentes.

Pecuária extensiva de exterior — Os suínos criados ao ar livre devem ser mantidos a uma taxa máxima de 30 marrãs/ha e espaço mínimo de pastoreio de 40 m<sup>2</sup> por suíno cevado (entre o desmame e o acabamento).

Pecuária extensiva de interior — Em regime extensivo de interior, a superfície mínima é de 3,5 m<sup>2</sup> por marrã e 1,54 m<sup>2</sup> por suíno em acabamento. É proibida a pecuária em recintos engradados.

#### Criação

Todos os suínos de produção de «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» devem observar as práticas tradicionais de pecuária, a saber:

- Idade mínima de desmame: 6-8 semanas.
- As práticas modernas de pecuária que preveem corte de dentes, argolas nasais e corte de cauda só são autorizadas mediante parecer veterinário, não podendo ser consideradas como tratamentos de rotina.
- A castração só é autorizada mediante parecer veterinário ou em suínos pesados destinados a produtos tradicionais.
- É proibida a utilização de gaiolas de gestação e parto.

#### Transporte

Os sistemas de transporte de suínos produtores de «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» são concebidos de modo a evitar sofrimento ou incómodo desnecessários aos animais. Assim sendo, estes devem ser transportados diretamente da exploração para o matadouro, sem a presença de suínos de outras explorações. O transporte e o manuseamento devem limitar-se ao estritamente necessário e o abate deve realizar-se no matadouro adequado mais próximo, para minimizar o *stress*.

Espaço mínimo obrigatório em trânsito:

Peso vivo (kg)	Densidade (kg/m <sup>2</sup> )	Espaço obrigatório (m <sup>2</sup> /pig)
10	137	0,05
30	200	0,15
35	218	0,16

Peso vivo (kg)	Densidade (kg/m <sup>2</sup> )	Espaço obrigatório (m <sup>2</sup> /pig)
40	222	0,18
100	235	0,43
110	245	0,45
Marrãs	316	0,79

#### Abate/açougue

Os animais de raça *Pedigree Welsh Pigs* destinados à produção de «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» são abatidos o mais perto possível do local de criação, de preferência em pequenos matadouros, devendo evitar-se submetê-los a sofrimento ou desconforto desnecessários antes do abate. O equipamento de atordoamento/abate deve ser concebido e mantido de modo a garantir que estas operações sejam rápidas e eficazes.

As carcaças de «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» devem repousar durante dois dias, no mínimo, antes da desmancha (de preferência, durante um período mais longo), em câmaras refrigeradas a temperatura inferior a 4 °C.

A variação natural de linhagem e de regime de acabamento da raça pode produzir variações na composição das carcaças e nos níveis de gordura dorsal. Esta variação natural exige especialização açougueira e desmancha especializada, de características tradicionais de tratamento da carcaça. As carcaças de «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» são tratadas segundo métodos tradicionais, incluindo desmancha «em gancho» e desmancha tradicional em bloco.

A minimização do stress dos animais pela aplicação de elevadas normas de bem-estar na pecuária extensiva, no transporte e antes do abate, aliadas à natureza dócil da raça, e a ausência de predisposições genéticas para o stress (como o síndrome do stress suíno) permitem obter poucos casos de carne pálida, flácida, exsudada ou escura, rija, seca. Tudo isto se reflete na qualidade gustativa tenra da «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork».

#### 4.3. Descrição dos principais elementos que determinam o carácter tradicional do produto (artigo 7.º, n.º 2, do presente regulamento)

O carácter específico da «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» está patente nas suas qualidades gastronómicas, decorrentes de dois elementos essenciais:

- A longa história da raça *Pedigree Welsh* e a criação seletiva cuidada, para obtenção de qualidade de carcaça e de carne, e de características gustativas especiais;
- Método tradicional de criação.

A raça de suínos *Pedigree Welsh Pig* é única no espectro de raças suínas autóctones britânicas e uma das três principais raças na base do setor de suinicultura moderno. A confirmação de carcaça possui os atributos de raças desenvolvidas mais modernas, como a *Large White* ou a *Landrace*, guardando no entanto o sabor tradicional menos melhorado de raças autóctones como a *Berkshire*, a *Tamworth* e a *Gloucester Old Spot*. Estas características da raça evoluíram através de uma seleção cuidada ao longo do século passado. Muito embora se tenham melhorado certas características da carcaça, como o desenvolvimento da perna, a raça guarda os traços fenotípico e genotípico tradicionais, como o crescimento natural mais lento e a propensão para engorda. Estes elementos, aliados ao regime extensivo tradicional de criação, resultam na obtenção de carne mais clara, reconhecida pela sua tenrura, maior valor calórico e suculência culinária.

Quando comparada com carne de porco de cruzamentos modernos ou híbridos da pecuária para fins comerciais, a «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» distingue-se pelo seguinte:

- cor muscular menos acentuada (mais clara);
- mais tenra;
- sabor mais suave;
- gordura dorsal mais espessa;



- percentagem geral de gordura mais elevada;
- maior valor calórico;
- suculência culinária.

Comparação da taxa de crescimento: podem ser necessários mais de 154 dias para que os suínos de *Pedigree Welsh Pig* atinjam o abate, enquanto nos animais criados comercialmente podem bastar 126 dias. Este crescimento mais lento deve-se à combinação do crescimento natural mais lento da raça com a dieta mais pobre em proteínas e o método extensivo tradicional de produção. A cor mais clara da carne, devida à cor muscular menos acentuada, e a maior tenrura e discrição do sabor podem atribuir-se a este crescimento mais lento.

A propensão natural da raça para a engorda e a sua eficiência reduzida na conversão dos alimentos em fêvera originam carcaças com um nível superior de gordura relativamente a suínos convencionais comerciais modernos. A «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» apresenta mais de 10 mm de gordura dorsal em suínos de carne, relativamente à carne de suíno comercial, cujo objetivo é de 8 mm. Em pesos pesados, a média de gordura dorsal da «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» ultrapassa frequentemente 14 mm. Para além de maior espessura de gordura dorsal, a composição de gordura total da carcaça é também mais elevada, com um valor calórico médio superior a 300 kcal/100 g, relativamente ao valor médio inferior a 200 kcal/100 g associado à carne de porco criado comercialmente. O grau maior de gordura reflete-se em maior suculência culinária.

A «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» distingue-se também por uma diferença assinalável relativamente à carne de porco de raças autóctones menos desenvolvidas, apresentando:

- gordura dorsal menos espessa;
- melhor graduação nos pesos mais pesados;
- perna bem desenvolvida;
- músculo do vão mais desenvolvido;
- lombo mais comprido;
- elevadas percentagens no abate.

As raças de criação genealógica tradicionais e menos melhoradas apresentam gordura dorsal de espessura superior a 14 mm em suínos de carne, relativamente à «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork», que apresenta 10 mm, no mínimo, no mesmo tipo. Em pesos mais pesados, as raças autóctones menos desenvolvidas apresentam espessura superior a 20 mm, podendo mesmo atingir 30 mm, com a «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» a apresentar um mínimo de 14 mm nos pesos mais pesados.

A criação seletiva de *Pedigree Welsh Pig* no último século deu origem a carcaças com músculo do vão maior, lombo mais comprido, perna mais desenvolvida, percentagem de abate superior e melhor classificação nos pesos mais pesados relativamente a raças autóctones menos desenvolvidas. Estes traços combinados contribuem para o reconhecimento histórico da «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» enquanto carcaça açougueira ideal.

As características específicas da «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» estão atestadas por muitos dados históricos e foram alvo de análise de um programa de ensaio composicional e organoléptico. O estudo comprovou objetivamente que a «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» se distingue em legado, qualidade e sabor.

#### Longo historial da raça *Pedigree Welsh Pig*

Os suínos detêm uma relação permanente com o País de Gales, atestada na literatura medieval galesa. O *Mabino-gion* (coleção literária mais antiga da Grã-Bretanha), do século XI, faz referência a «animais de pequeno porte, de carne melhor do que a de bovino. São animais pequenos, de denominação variável. Chamam-se *moch*». Diz-se que estes animais (suínos) foram introduzidos no mundo moderno por Arawn, rei de Annwfn (rei das Trevas). Na lenda galesa arturiana figuram igualmente o javali encantado, *Twrch Trwyth*, e o «javalí de presas brancas», *Ysgithrwyn Benbaedd*, bem como a marrã oracular branca, *Hen Wen*.

Pouco se sabe da criação de suínos de comercialização intensiva no País de Gales, e na maior parte dos casos os animais viviam confinados ou, sazonalmente, ao ar livre. A herança e a tradição da raça *Pedigree Welsh Pig* inserem-se grandemente na tradição da «tyddyn» (pequena exploração) ou camponesa do País de Gales. Existe igualmente uma tradição de criação urbana em pequena escala nas cidades industriais em que as *twlc mochyn* (pocilgas) eram habituais nos quintais de muitas casas térreas. As pocilgas em arco de pedra seca eram uma forma de arquitetura galesa genuína, sobretudo no sul do país.

Sendo um país verde, a produção leiteira e de ovinos é proeminente no País de Gales. Tradicionalmente, os pequenos agricultores vendiam os ovinos e bovinos na feira, pois atingiam preços mais altos, permitindo-lhes guardar os suínos para consumo próprio; a carne de porco era dominante no consumo doméstico nas zonas rurais. Segundo a tradição, criavam-se porcos no verão e no outono e fazia-se a matança localmente no inverno. Em todas as zonas rurais havia um matador itinerante que procedia à matança e desmancha, frequentemente em locais improvisados em palheiros, alpendres ou mesmo ao ar livre. A matança anual constituía um acontecimento social em que participava toda a família. Faziam-se produtos frescos, como os *ffagots* (espécie de almôndegas), preparados com a *plwc* (fressura — coração, fígado e pulmões); a cabeça era salgada para fazer gelatina, os intestinos eram lavados para invólucro de enchidos, a carne fresca era partilhada por todos e o presunto era curado e conservado para carne para o ano que vinha.

É possível encontrar vestígios da raça *Pedigree Welsh* numa raça autóctone de suínos de orelhas brancas existente no País de Gales desde que há registo. A raça deu um enorme contributo à agricultura moderna, sendo uma das três raças de base da atual produção suína hibridizada. Todavia, com a tendência irremissível da intensificação, surgiu a necessidade de carcaças de carne e toucinho mais magros, independentemente da importância do sabor. As empresas de pecuária que dominavam o mercado não deram preferência à *Pedigree Welsh Breed*, originando o grande declínio de suínos criados. Em 2002 registaram-se no livro genealógico apenas 82 *Welsh Pigs*, em 2005 a raça foi considerada em perigo de extinção, sendo classificada como rara pelo *Rare Breeds Survival Trust*.

#### Método tradicional de produção

A «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» deve o seu carácter único específico à longa história da raça e à sua peculiaridade, aliadas ao método tradicional de produção. Objetivos do regime tradicional de criação:

#### Taxa de crescimento natural

A prioridade subjacente à «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» é a taxa de crescimento dos animais, com um mínimo de 154 dias no abate. Para tanto, os animais seguem uma dieta pobre em proteínas, abaixo de 20 % após desmame, e originária, tanto quanto possível, da área identificada. A alimentação pode ser constituída por alimentos puros ou compostos, suplementados com rações e coprodutos decorrentes da transformação de alimentos e forragens. São proibidos os aditivos alimentares e os estimuladores de crescimento.

#### Pecuária extensiva

Os animais produtores de «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» podem ser criados em regime de interior ou ar livre, mas o ambiente tem de ser natural e de elevado bem-estar (norma *RSPCA Freedom Food* ou equivalente). A densidade, quer no interior, quer ao ar livre, deve permitir que os animais expressem o seu comportamento natural e, quando criados no interior, devem dispor de camas de palha em recintos não totalmente cobertos. As práticas de criação comercial intensiva, como o desmame às quatro semanas, a utilização de gaiolas de gestação e parto, corte de dentes, argolas nasais, corte de cauda e castração cirúrgica não podem ser tratamentos de rotina e só são autorizados mediante parecer veterinário. Autoriza-se a castração de animais destinados a produtos tradicionais que exijam animais pesados, mediante parecer veterinário.

#### Minimização do stress

O regime tradicional de criação é concebido para minimizar o stress ao longo da vida dos animais. Os animais produtores de «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» são abatidos o mais próximo possível do local de criação, de preferência em pequenos matadouros. O transporte e o manuseamento são reduzidos ao máximo para evitar sofrimento ou desconforto desnecessários antes do abate. Assim sendo, os animais são transportados diretamente da exploração para o matadouro sem a presença de suínos de outras explorações.

#### Práticas tradicionais de tratamento

As carcaças de «Traditionally Reared Pedigree Welsh Pork» devem ficar suspensas durante, no mínimo, dois dias; este processo acentua o sabor da carne e aumenta a tenrura. Os métodos de desmancha são tradicionais, aplicados por pessoal especializado no tratamento de produtos tradicionais.

---

## RETIFICAÇÕES

**Retificação da Comunicação da Comissão no âmbito da execução da Diretiva 2009/142/CE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa aos aparelhos a gás (versão codificada)***(Publicação dos títulos e referências das normas harmonizadas ao abrigo da diretiva)**(«Jornal Oficial da União Europeia» C 349 de 22 de dezembro de 2010)**(2016/C 382/07)*

Na página 10:

onde se lê:

«OEN (1)»	Referência e título da norma (documento de referência)	Referência da norma revogada e substituída	Data da cessação da pre- sunção de conformidade da norma revogada e substituída Nota 1
CEN	EN 521:2006 Especificações para os aparelhos que funcionam exclusivamente com os gases de petróleo liquefeitos — Aparelhos portáteis alimentados à pressão de vapor dos gases de petróleo liquefeitos contidos nos seus recipientes de alimentação	EN 521:1998 Nota 2.1	Expirou (31.8.2006)»

deve ler-se:

«OEN (1)»	Referência e título da norma (documento de referência)	Referência da norma revogada e substituída	Data da cessação da pre- sunção de conformidade da norma revogada e substituída Nota 1
CEN	EN 521:2006 Especificações para os aparelhos que funcionam exclusivamente com os gases de petróleo liquefeitos — Aparelhos portáteis alimentados à pressão de vapor dos gases de petróleo liquefeitos contidos nos seus recipientes de alimentação	EN 521:1998 Nota 2.1	Expirou (31.8.2006)

Advertência (1): A presente publicação não abrange fogões a gás planos portáteis (2).

(1) Em conformidade com a Decisão de Execução (UE) 2015/2414 da Comissão, de 17 de dezembro de 2015, relativa à publicação com restrições no *Jornal Oficial da União Europeia* da referência da norma harmonizada EN 521:2006 “Especificações para os aparelhos que funcionam exclusivamente com os gases de petróleo liquefeitos — Aparelhos portáteis alimentados à pressão de vapor dos gases de petróleo liquefeitos contidos nos seus recipientes de alimentação”, em conformidade com a Diretiva 2009/142/CE do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 333, de 19.12.2015, p. 120).

(2) Os fogões a gás planos são constituídos por um queimador montado num invólucro horizontal que contém um compartimento integrado para um cartucho de gás ao lado do queimador.»









ISSN 1977-1010 (edição eletrónica)  
ISSN 1725-2482 (edição em papel)



**Serviço das Publicações da União Europeia**  
2985 Luxemburgo  
LUXEMBURGO

**PT**