

CAPÍTULO III

Disposições finais

Artigo 28.º

Os princípios e as regras consignados neste diploma são aplicáveis a todas as ocupações e actividades exercidas na área dos aeroportos e aeródromos públicos, independentemente da data da respectiva licença.

Artigo 29.º

São competentes para conhecer dos recursos contra todos os actos de outorga, execução, suspensão e extinção das licenças a que se refere o presente diploma os tribunais administrativos.

Artigo 30.º

O presente decreto-lei é desenvolvido por decreto regulamentar, nomeadamente no que respeita aos quadros das ocupações e actividades autorizadas na área dos aeroportos e aeródromos públicos, através de especificação e classificação das taxas correspondentes e, bem assim, das respectivas isenções e reduções tendo em conta o disposto no artigo 16.º

Artigo 31.º

1 — O disposto no presente diploma não se aplica aos aeroportos e aeródromos públicos regionais das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.

2 — A Região Autónoma dos Açores é sempre ouvida no que respeita à fixação de taxas nos aeroportos ou aeródromos públicos nacionais situados na Região Autónoma dos Açores.

Artigo 31.º-A

Até à publicação de legislação específica, a determinação e fixação das taxas de terminal devidas pelos serviços prestados pela Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal, E. P. E., são fixadas por portaria do membro do Governo responsável pelo sector dos transportes, após prévio parecer do INAC, I. P.

Artigo 32.º

1 — O presente decreto-lei revoga os Decretos-Leis n.ºs 211/76, de 22 de Março, e 235/76, de 3 de Abril.

2 — *(Revogado.)*

Decreto-Lei n.º 217/2009

de 4 de Setembro

O regime jurídico do licenciamento do uso privativo dos bens do domínio público aeroportuário e do exercício de actividades nos aeroportos e aeródromos públicos, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, foi objecto de duas alterações significativas, materializadas pelo Decreto-Lei n.º 280/99, de 26 de Julho, e mais recentemente pelo Decreto-Lei n.º 268/2007, de 26 de Julho. Procurou-se então proceder a reajustamentos de regime às novas realidades e actividades sócio-económicas, permitindo um melhor aproveitamento e rentabilização da gestão e utilização das áreas aeroportuárias e incentivar o investimento e a iniciativa empresarial nos aeroportos. Foi,

ainda, definido um quadro legal para o estabelecimento de taxas aeroportuárias por parte do Estado para os aeroportos geridos pela ANA — Aeroportos de Portugal, S. A. Este modelo de fixação de taxas baseia-se num processo simples de controlo e de supervisão anuais da entidade gestora dos aeroportos, por parte do Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P. Este modelo contribuiu para renovação e ampliação dos principais aeroportos do País e seguramente fomentou o crescimento da aviação civil, bem como de todas as actividades económicas que lhe estão próximas, directa ou indirectamente, como sejam o turismo e o comércio internacional.

Com o desenvolvimento verificado, e o previsível, no sector aeroportuário e no transporte aéreo, surgem novas necessidades e objectivos aos quais importa dar acolhimento legal, o que permitirá igualmente ultrapassar algumas das limitações que hoje resultam da aplicação do regime jurídico instituído pelo quadro legal actual. E neste mesmo sentido que apontam também as grandes linhas de orientação estratégica para o sistema aeroportuário nacional.

Importa, assim, criar um novo quadro jurídico no que diz respeito às questões de regulação económica do sector aeroportuário. Torna-se necessário proceder a uma melhor delimitação e consequente clarificação das esferas de atribuições e de actuação dos domínios tutelar e de regulação económica. Ao mesmo tempo, importa que as taxas e a qualidade de serviço sejam estabelecidas com base num quadro regulativo estável e bem definido, que responda às necessidades dos utilizadores e promova a eficiência na gestão aeroportuária, a remuneração adequada dos capitais investidos e o investimento aeroportuário adequado às necessidades da economia nacional.

O prosseguimento destes objectivos requer não só uma alteração ao quadro legal vigente, como a criação de um novo regime autónomo, no âmbito da qual se definam e delimitem, com precisão, as funções de regulação económica, que são atribuídas ao Instituto Nacional da Aviação Civil, I. P., que exercerá as correspondentes funções de autoridade reguladora.

Visa, assim, deste modo, o presente decreto-lei a criação desse regime, que vem estabelecer um quadro geral de regulação por incentivos, baseado num modelo *single till*, no âmbito do qual a fixação das taxas assenta na generalidade dos proveitos e custos inerentes ao conjunto das actividades exercidas nos aeroportos. Introduce-se, ainda, o conceito de regulação da qualidade de serviço prestado, na defesa e garantia dos direitos dos utilizadores e consumidores em geral.

Prevêem-se, expressamente as formas de participação dos interessados no processo regulatório, em reforço dos mecanismos de consulta já instituídos em matéria de estabelecimento de taxas.

Legitima-se, igualmente, uma maior flexibilidade de actuação das entidades gestoras dos aeroportos, habilitando-as a responder mais rapidamente aos desafios suscitados pelas constantes mudanças e pelas exigências específicas do sector. Pretende-se, assim, com a publicação do presente diploma corresponder às necessidades do sector do transporte aéreo e da economia nacional, criando-se condições para o investimento e para o reforço da competitividade dos aeroportos portugueses.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas e a Associação Nacional de Municípios Portugueses.

Assim:

Nos termos da alínea *a*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

O presente decreto-lei define o modelo de regulação económica e de qualidade de serviço do sector aeroportuário nacional.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

O presente decreto-lei aplica-se a todos os aeroportos e outros aeródromos nacionais abertos ao tráfego aéreo comercial.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente decreto-lei entende-se por:

a) «Actividades reguladas» as actividades sujeitas à regulação económica elencadas no artigo 5.º;

b) «Actividades comerciais relevantes» a generalidade das actividades comerciais desenvolvidas nos aeroportos ou outros aeródromos pela entidade gestora aeroportuária;

c) «Base de activos regulados» (*regulated asset base* ou RAB) o conjunto de activos fixos (incluindo imobilizado em curso) elencados no n.º 2 do artigo 15.º e elegíveis para efeitos de recuperação pelos proveitos regulados;

d) «Entidade gestora aeroportuária» a entidade legalmente responsável pela administração e pela gestão das infra-estruturas e pela coordenação e o controlo das actividades dos vários operadores presentes no aeroporto, em outro aeródromo ou rede aeroportuária;

e) «Modelo *single till*» o modelo de regulação em que são considerados a generalidade dos proveitos e custos relativos ao conjunto das actividades exercidas nos aeroportos ou em outros aeródromos, bem como em rede aeroportuária;

f) «Período de regulação» o período relativamente ao qual é exercida a regulação económica de um aeroporto, de um outro aeródromo ou de uma rede aeroportuária, mediante o estabelecimento da receita média máxima por passageiro e dos indicadores e níveis de qualidade de serviço;

g) «Rede aeroportuária» o conjunto de aeroportos ou outros aeródromos abertos ao tráfego comercial situados no território nacional, geridos pela mesma entidade gestora aeroportuária, e desde que designado como tal através de acto legislativo;

h) «Taxa aeroportuária» a contrapartida financeira cobrada em proveito da entidade gestora aeroportuária, paga pelos utilizadores do aeroporto, ou outro aeródromo, pela utilização das instalações disponibilizadas e pelos serviços prestados exclusivamente pela entidade gestora aeroportuária, relacionados com a aterragem, descolagem, iluminação e estacionamento das aeronaves e com o processamento de passageiros, carga ou correio;

i) «Utilizador» a pessoa singular ou colectiva que exerça num aeroporto, ou em outro aeródromo, uma actividade de transporte aéreo de passageiros, carga ou correio ou de assistência em escala.

CAPÍTULO II

Aeroportos e outros aeródromos sujeitos a regulação económica e de qualidade de serviço

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 4.º

Autoridade reguladora

1 — A regulação económica prevista no presente decreto-lei consiste na:

a) Definição dos princípios, regras e critérios de determinação do nível das taxas sujeitas a regulação indicadas no n.º 1 do artigo 18.º-A do Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 280/99, de 26 de Julho, 268/2007, de 26 de Julho, e 216/2009, de 4 de Setembro;

b) Fixação dos níveis e indicadores de qualidade de serviço a observar nos aeroportos e em outros aeródromos abertos ao tráfego comercial.

2 — A autoridade reguladora competente para a aplicação das regras e critérios de regulação económica previstas no número anterior é o Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P., adiante designado por INAC, I. P.

Artigo 5.º

Actividades reguladas

Estão sujeitas a regulação económica as seguintes actividades, bem como as respectivas contrapartidas:

a) Cedência de utilização de infra-estruturas para operações de aterragem, descolagem, circulação no solo, estacionamento, abrigo e fornecimento de energia e ar condicionado às aeronaves e respectivos serviços de apoio;

b) Cedência de utilização de infra-estruturas para operações directamente relacionadas com o embarque, desembarque ou transferência de passageiros, bagagens, carga e correio, em áreas terminais ou operacionais dos aeroportos ou de outros aeródromos, designadamente plataformas de estacionamento de aeronaves com pontes de contacto e remotas e respectivos serviços de apoio;

c) Cedência de utilização de infra-estruturas para prestação de serviços de assistência em escala a aeronaves, passageiros, bagagens, carga e correio;

d) Serviços visando a prevenção de actos ilícitos contra a segurança de pessoas e bens transportados, nomeadamente o rastreio nos aeroportos de pessoas e bagagens, bem como o exercício de actividades com eles conexas;

e) Actividades directamente relacionadas com a aviação que resultem de obrigações específicas impostas à entidade gestora aeroportuária por legislação nacional, comunitária ou internacional.

Artigo 6.º

Redes aeroportuárias

1 — Os aeroportos ou outros aeródromos abertos ao tráfego comercial podem ser geridos isoladamente ou podem fazer parte de uma rede aeroportuária gerida por uma única entidade gestora aeroportuária.

2 — O conjunto dos aeroportos cuja gestão, exploração e desenvolvimento foi cometida à ANA — Aeroportos de Portugal, S. A., através do Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de Dezembro, o Terminal Civil de Beja e a utilização da infra-estrutura aeronáutica da Base Aérea n.º 11, em Beja, por aeronaves civis, constitui uma rede aeroportuária para efeitos do disposto no presente decreto-lei.

3 — Os termos da utilização da infra-estrutura aeroportuária da Base Aérea n.º 11, em Beja, por aeronaves civis, para apoio ao terminal civil de Beja, são os definidos no protocolo celebrado, e nos protocolos técnicos específicos a celebrar, entre as entidades competentes.

Artigo 7.º

Princípios de constituição de uma rede aeroportuária

1 — A rede aeroportuária deve basear-se em princípios de estabilidade na sua constituição e de solidariedade no seu desenvolvimento.

2 — As redes aeroportuárias são constituídas ou alteradas por acto legislativo, tendo em conta o disposto nos números seguintes.

3 — Se estiverem em causa, por razões de interesse público, modificações na composição de uma rede aeroportuária, o INAC, I. P., deve estabelecer previamente as regras e os parâmetros dessa modificação a aplicar no quadro do presente decreto-lei, devendo ser definidos pelo Governo os procedimentos de avaliação necessários à viabilidade dessa modificação.

4 — Para efeitos do disposto no número anterior, devem ser tidos em conta os resultados de uma análise custo-benefício a efectuar e também, para os aeroportos ou aeródromos na origem de uma modificação dessa rede, outros elementos, designadamente:

- a) O seu custo de reposição amortizado;
- b) As insuficiências ou excessos de proveitos regulados transferidos de e para a rede aeroportuária;
- c) O valor intangível do negócio criado, designadamente atendendo à respectiva marca, portfólio de fornecedores e de clientes criados;
- d) O financiamento e as condições económicas de exploração dos aeroportos das Regiões Autónomas da Madeira e dos Açores, enquanto regiões ultraperiféricas da União Europeia, para as quais o transporte aéreo tem especial importância.

Artigo 8.º

Aeroportos e outros aeródromos sujeitos a regulação económica

1 — Estão sujeitos a regulação económica os aeroportos e os outros aeródromos abertos ao tráfego comercial cujo tráfego anual seja superior a cinco milhões de passageiros.

2 — Estão igualmente sujeitas a regulação económica as redes aeroportuárias constituídas cujo volume global de tráfego anual seja superior a cinco milhões de passageiros.

3 — O INAC, I. P., em casos excepcionais e mediante decisão fundamentada, pode decidir que um aeroporto ou um outro aeródromo, abertos ao tráfego comercial, bem como uma rede aeroportuária, ainda que tenham um volume anual de passageiros inferior a cinco milhões, sejam submetidos a regulação económica, quando fundamentadamente considere que tenha poder de mercado sobre os seus utilizadores.

4 — As decisões tomadas pelo INAC, I. P., nos termos do número anterior devem ser comunicadas às entidades

gestoras aeroportuárias em causa com uma antecedência mínima de 12 meses, relativamente ao momento da entrada em vigor das taxas que venham a ser estabelecidas em resultado dessas decisões.

SECÇÃO II

Regulação económica

Artigo 9.º

Princípios e linhas de orientação da regulação económica

1 — A regulação económica assenta nos seguintes princípios:

- a) Adopção, como modelo de regulação, de um modelo *single till*;
- b) Estabilidade das taxas ao longo do tempo;
- c) Liberdade de fixação anual dos montantes das taxas pelas entidades gestoras aeroportuárias, desde que respeitada a receita média máxima por passageiro determinada pelo INAC, I. P.;
- d) Remuneração adequada da base de activos regulados, num quadro de eficiência económica;
- e) Regulação por incentivos para promover a gestão eficiente dos aeroportos e de outros aeródromos pelas respectivas entidades gestoras;
- f) Transparência, através da consulta dos utilizadores nas fases de tomada de decisão do INAC, I. P., e das entidades gestoras aeroportuárias sobre o processo regulatório e o processo de investimento em novas infra-estruturas.

2 — Na regulação com base num modelo *single till*, as actividades comerciais a considerar para efeitos de determinação da receita média máxima por passageiro são as actividades comerciais relevantes.

3 — O período de regulação tem, em regra, cinco anos, podendo ser fixados períodos inferiores, sempre que o INAC, I. P., fundamentadamente, assim determine, designadamente por circunstâncias de grande imprevisibilidade quanto à evolução económica e do transporte aéreo, consultados a entidade gestora e os utilizadores, nos termos do artigo 22.º, ou tal seja estabelecido por via de contrato de concessão com o Estado.

4 — Devem ser estabelecidos, por cada período de regulação:

- a) O nível da receita média máxima por passageiro, proveniente das taxas indicadas no n.º 1 do artigo 18.º-A do Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 280/99, de 26 de Julho, 268/2007, de 26 de Julho, e 216/2009, de 4 de Setembro;
- b) Os indicadores e níveis de qualidade de serviço.

5 — Nas redes aeroportuárias, o nível da receita média máxima por passageiro deve ser estabelecido numa óptica de rede.

6 — O disposto no presente artigo visa promover a compatibilização entre as necessidades de realização de investimentos nos prazos adequados e a definição de um quadro estável de taxas, que evite flutuações excessivas susceptíveis de ter efeitos negativos nas actividades aeroportuárias e de transporte aéreo.

Artigo 10.º

Actividades comerciais relevantes

1 — Podem ser consideradas actividades comerciais relevantes as participações sociais das entidades gestoras aeroportuárias noutras empresas, independentemente do objecto social destas, desde que aceites para o efeito pelo INAC, I. P., ou desde que assim fique consagrado em contrato de concessão com o Estado.

2 — Excepcionalmente, por via de contrato de concessão com o Estado, e tendo em conta um princípio de remuneração adequada dos capitais investidos pela entidade gestora aeroportuária, podem ser incluídas ou excluídas das actividades comerciais relevantes a que se refere o n.º 2 do artigo anterior actividades comerciais desenvolvidas pela entidade gestora aeroportuária.

Artigo 11.º

Receita média máxima por passageiro

1 — Os parâmetros principais da receita média máxima por passageiro a definir pelo INAC, I. P., para cada ano de cada período de regulação devem basear-se na orientação dos preços para os custos de prestação eficiente dos serviços ao longo de cada período de regulação.

2 — Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo seguinte e no artigo 15.º, os principais parâmetros relativos ao cálculo da receita média máxima por passageiro são definidos *ex ante* para cada período de regulação, não havendo lugar a qualquer ajustamento decorrente de excessos ou insuficiências de resultados apurados nas contas de regulação da entidade gestora aeroportuária no período de regulação anterior, desde que obtidos em conformidade com as regras aplicáveis.

3 — Parte das receitas provenientes das actividades comerciais relevantes pode, por via de contrato de concessão com o Estado ou directamente por iniciativa do INAC, I. P., ser excluída, durante um determinado período, do processo de determinação da receita média máxima por passageiro, de forma a incentivar o desenvolvimento das actividades comerciais relevantes, depois de consulta aos utilizadores e desde que a parte das receitas em causa não exceda 5 % das receitas das actividades comerciais relevantes.

4 — Excluem-se do disposto no número anterior as receitas provenientes da cedência de infra-estruturas destinadas ao exercício de actividades directa e imediatamente relacionadas com o tráfego aéreo, carga e correio, bem como ao exercício de actividades de assistência em escala a aeronaves, passageiros, carga e correio e ainda de actividades de manutenção de aeronaves.

5 — O INAC, I. P., deve assegurar que subsídios ao investimento, à exploração ou outros, atribuídos a um aeroporto ou outro aeródromo, independentemente da forma que revistam, se repercutam na receita média máxima por passageiro, definida para esse aeroporto ou outro aeródromo, ou, quando este esteja integrado numa rede aeroportuária, na receita média máxima por passageiro definida para essa rede.

Artigo 12.º

Receita média máxima por passageiro em rede aeroportuária

1 — Numa rede aeroportuária, as receitas resultantes das taxas cobradas como contrapartida das actividades

reguladas não podem exceder a receita média máxima por passageiro definida para a rede pelo INAC, I. P.

2 — Numa rede aeroportuária, a receita média por passageiro em cada aeroporto ou outro aeródromo pode ser superior ao valor definido no número anterior até um limite percentual, a fixar obrigatoriamente pelo INAC, I. P., se não constar no contrato de concessão com o Estado.

3 — Sem prejuízo do disposto no número seguinte, o desvio registado, num determinado ano, entre o valor previsto para a receita média máxima por passageiro e o valor verificado nesse mesmo ano, que resulte das diferenças na composição dos serviços prestados nas actividades reguladas, e só esses, deve ser corrigido dois anos após a sua verificação, no mesmo período de regulação ou no seguinte.

4 — Nos casos a que se refere o artigo 15.º, a regra estabelecida no número anterior é aplicada sem prejuízo da correcção de volume decorrente da existência da componente fixa a que se refere o mencionado artigo.

5 — A correcção a que se refere o n.º 3 não tem lugar:

a) Quando a entidade gestora aeroportuária tenha estabelecido um tarifário que o INAC, I. P., e a entidade gestora aeroportuária reconheçam, na data da sua fixação, que conduzirá a uma receita média por passageiro inferior à receita média máxima por passageiro;

b) Quando, em caso de contrato de concessão, o desvio se verificar nos últimos dois anos de vigência deste.

Artigo 13.º

Fixação periódica da receita média máxima por passageiro

1 — A fixação periódica da receita média máxima por passageiro a efectuar antes do início de cada período de regulação deve incidir sobre os seguintes elementos:

a) Custos operacionais elegíveis das actividades reguladas e das actividades comerciais relevantes, líquidos de subsídios à exploração;

b) Amortização da base de activos regulados, líquidos dos respectivos subsídios ao investimento;

c) Valor médio da base de activos regulados, líquidos dos respectivos subsídios ao investimento;

d) Custo médio ponderado de capital antes de impostos;

e) Proveitos das actividades comerciais relevantes;

f) Movimentação da conta de estabilização tarifária.

2 — Os custos operacionais elegíveis, líquidos de subsídios à exploração, para cada ano, devem ser fixados considerando:

a) Os valores efectivamente incorridos nos anos que antecedem o início de cada período de regulação;

b) O efeito decorrente das previsões mais recentes para o volume e composição do tráfego no período de regulação subsequente;

c) Os efeitos das variações nos níveis de qualidade de serviço definidas pelo INAC, I. P.;

d) A variação prevista do índice de preços ao consumidor e os mecanismos necessários à imposição do aumento da eficiência;

e) As melhorias razoavelmente esperadas no nível de eficiência das actividades aeroportuárias;

f) Eventuais obrigações de serviço público existentes;

g) Os impactes nos custos operacionais decorrentes da concretização de projectos de investimento;

h) Outros aspectos que o INAC, I. P., considere terem impacte significativo nos custos operacionais;

i) Os subsídios à exploração, registados numa base de acréscimo.

3 — Os proveitos das actividades comerciais relevantes devem ser determinados com referência ao valor anual atingido à data em que se procede à sua revisão e considerando as mudanças expectáveis no volume e composição do tráfego, alteração na oferta ou qualidade das instalações comerciais disponíveis, bem como outros aspectos que o INAC, I. P., considere, fundamentadamente, poderem afectar o nível de proveitos da entidade gestora aeroportuária durante o período de regulação subsequente.

Artigo 14.º

Base de activos regulados

1 — A base de activos regulados a ser remunerada em cada ano diz respeito ao valor médio, incluindo activos em construção ou em desenvolvimento, ou seja, imobilizado em curso, líquido dos respectivos subsídios ao investimento e de amortizações, incorrido com estudos, projectos, concepção, licenciamento, obtenção e desocupação de terreno, sistemas, equipamentos e construção, incluindo remodelações e ampliações, além de investimentos de protecção ambiental, incluindo os impostos por medidas de mitigação ambiental, ou ainda compensações a outras entidades que efectuem investimentos indispensáveis ao estabelecimento e funcionamento de cada aeroporto ou outro aeródromo, designadamente construção de acessos e de outras redes, como as de água ou de combustíveis.

2 — A remuneração da base de activos regulados de cada ano é igual ao produto entre o valor médio da base de activos regulados relativa a esse ano e o custo médio ponderado de capital antes de impostos.

3 — Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 6 a 9, o valor da base de activos regulados previsto para o início de cada período de regulação resulta do valor mais recente da base de activos regulados obtido à data em que é feita a previsão, completado com os valores estimados ou previstos até ao fim do período de regulação em curso, para:

a) As amortizações anuais dos activos regulados, líquidas dos respectivos subsídios ao investimento;

b) Os investimentos anuais em activos regulados, líquidas dos respectivos subsídios ao investimento.

4 — O valor da base de activos regulados previsto para o fim de cada um dos anos de cada período de regulação será o valor da base de activos regulados previsto para o início desse período, completado pelos valores estimados ou previstos para:

a) As amortizações anuais dos activos regulados, líquidas dos respectivos subsídios ao investimento;

b) Os investimentos anuais em activos regulados, líquidas dos respectivos subsídios ao investimento.

5 — O valor médio da base de activos regulados previsto para cada um dos anos de cada período de regulação será a média aritmética do valor da base de activos regulados previsto para o início e para o fim de cada ano.

6 — Para efeitos da previsão da base de activos regulados a que se referem os n.ºs 3 e 4 não são considerados os investimentos que o INAC, I. P., entenda, fundamenta-

damente, serem ineficientes ou desnecessários enquanto activos regulados.

7 — O INAC, I. P., pode não considerar como parte da base de activos regulados investimentos realizados pela entidade gestora aeroportuária desde que, justificadamente, comprove que tais investimentos poderiam ter sido realizados de forma significativamente mais eficiente, ou que, no momento em que foi tomada a decisão de realizar o investimento, não existia expectativa razoável de procura para o mesmo.

8 — Sem prejuízo de o poder fazer a todo o tempo e sempre que o considere necessário, o INAC, I. P., deve consultar os utilizadores, para efeitos do disposto no n.º 6 e no número anterior.

9 — Os investimentos que, tendo sido previstos no plano de investimentos relativo à preparação de um período de regulação, não tenham sido contestados pelo INAC, I. P., presumem-se como aceites enquanto base de activos regulados.

10 — Os investimentos realizados no decurso de um período de regulação que não tenham feito parte do plano de investimentos considerado na definição da base de activos regulados para esse período de regulação ou que, tendo sido previstos, se tenham realizado com um valor significativamente superior ao previsto, podem ser questionados pelo INAC, I. P., nos termos do n.º 7.

11 — Salvo estipulação em contrário consagrada em contrato de concessão com o Estado o disposto nos n.ºs 6 a 9 só se aplica a investimentos em activos regulados realizados num aeroporto ou outro aeródromo em momento posterior à sua sujeição a esta regulação económica.

Artigo 15.º

Benefícios extraordinários

1 — As mais-valias resultantes da alienação pela entidade gestora aeroportuária de bens que já tenham estado compreendidos na base de activos regulados são consideradas como contrapartidas sujeitas a regulação económica.

2 — Quando as circunstâncias o permitirem, deve ser realizado o refinanciamento da dívida da entidade gestora aeroportuária, sendo os benefícios do mesmo, no todo ou em parte, considerados como contrapartida sujeita a regulação económica, definidos pelo INAC, I. P., salvo se não se encontrarem definidos em contrato de concessão com o Estado.

3 — De forma a repercutir, no cálculo da receita média máxima, os benefícios referidos nos números anteriores devem ser creditados na conta de estabilização tarifária.

Artigo 16.º

Decomposição da receita média máxima por passageiro

Tendo em vista a prossecução de objectivos de estabilidade tarifária e uma partilha adequada do risco, por decisão do INAC, I. P., ou por via de contrato de concessão com o Estado, a receita média máxima por passageiro a definir no início de cada período de regulação pode ser decomposta numa componente fixa e numa componente ajustada periodicamente, sendo explicitados quais os activos que integram a base de activos regulados que devem ser remunerados através de cada uma das componentes, assim como o intervalo de tempo para o qual devem ser aplicadas.

Artigo 17.º

Componente fixa da receita média máxima por passageiro

1 — A componente fixa da receita média máxima por passageiro, referida no artigo anterior, corresponde aos proveitos regulados que a entidade gestora aeroportuária pode obter por referência ao conjunto de activos identificados nos termos do artigo anterior, sendo remunerada ao custo médio ponderado de capital depois de impostos, determinado pelo INAC, I. P.

2 — O valor actualizado da componente fixa, deduzida de impostos, à data de início do primeiro período de regulação, é igual ao valor actual, líquido de subsídios ao investimento, da base de activos regulados subjacente, deduzido dos:

a) Valor actualizado do efeito fiscal das respectivas amortizações;

b) Valor actualizado do valor residual estimado da referida base de activos regulados.

3 — O valor actualizado da componente fixa referido no número anterior é relativo a todo o intervalo de tempo para o qual foram constituídas a componente fixa e a componente ajustada.

4 — A componente fixa não está sujeita ao processo de revisão periódica de cada período de regulação, sendo ajustada nos seguintes casos:

a) Se, para os activos regulados subjacentes, o valor dos investimentos realizados for inferior ao valor dos investimentos previstos;

b) No caso de variação da taxa de impostos sobre resultados, IRC e derrama, de modo a manter a incidência fiscal da mesma.

5 — No caso previsto na alínea a) do número anterior, a alteração só é efectuada a partir do período de regulação subsequente à verificação do facto em causa.

6 — No caso previsto na alínea b) do n.º 4, a alteração é feita anualmente durante o período de regulação em curso e será tida em conta nos períodos de regulação subsequentes, corrigindo os efeitos decorridos e previstos.

7 — A componente fixa pode ser alterada nos seguintes casos:

a) Caso haja modificações de especificações, impostas pelo Estado ou estipuladas num contrato de concessão com o Estado;

b) Por acordo entre o INAC, I. P., e a entidade gestora aeroportuária, caso o INAC, I. P., considere, fundamentadamente, e depois de ouvidos os utilizadores do aeroporto, que a remuneração de outros investimentos acordados é a solução mais vantajosa para os mesmos utilizadores.

8 — Para efeitos do disposto no presente artigo, o período de regulação a considerar corresponde ao período determinado nos termos do artigo seguinte.

Artigo 18.º

Componente ajustada da receita média máxima por passageiro

1 — A componente ajustada da receita média máxima por passageiro, referida no artigo 16.º é fixada para um período de regulação, definido nos termos do n.º 3 do artigo 9.º

2 — A componente ajustada corresponde:

a) Aos proveitos regulados que a entidade gestora aeroportuária pode obter por referência à amortização e

remuneração da base de activos regulados subjacentes à mesma;

b) A amortização e remuneração referidas na alínea anterior devem ser acrescidas dos restantes custos operacionais elegíveis relativos a todas as unidades de negócios por si geridas;

c) Excluindo os custos relativos às actividades comerciais não incluídas;

d) Subtraindo-se o valor apurado dos proveitos provenientes das actividades comerciais relevantes.

3 — A revisão periódica da componente ajustada deve assegurar que, tendo em consideração as mais recentes estimativas de tráfego, o valor actualizado dos proveitos da componente ajustada, estimado para o período de regulação, é igual ao valor actualizado líquido da diferença entre:

a) A soma algébrica das parcelas estimadas para o mesmo período, resultantes de:

i) Custos operacionais elegíveis das actividades reguladas e das actividades comerciais relevantes, líquidos de subsídios à exploração;

ii) Amortização da base de activos regulados subjacente à mesma, líquida dos respectivos subsídios ao investimento;

iii) Remuneração da base de activos regulados subjacente à mesma, líquida dos respectivos subsídios ao investimento;

iv) Proveitos antecipados ou diferidos em resultado da aplicação do mecanismo da conta de estabilização tarifária;

v) Remuneração do valor médio anual da conta de estabilização tarifária;

b) Os proveitos estimados para o mesmo período resultantes das actividades comerciais relevantes.

Artigo 19.º

Fixação de taxas aeroportuárias

1 — Nos limites estabelecidos pela receita média máxima por passageiro a entidade gestora aeroportuária pode fixar livremente a estrutura e os montantes das taxas previstas na lei, ou de quaisquer outras contrapartidas que receba pela prestação de serviços a terceiros, em quaisquer dos aeroportos ou outros aeródromos sob a sua gestão, sem prejuízo do disposto no presente artigo.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, o INAC, I. P., após consulta prévia às entidades gestoras aeroportuárias e à Região Autónoma dos Açores, quanto aos aeroportos ou aeródromos públicos nacionais situados na mesma, pode determinar alterações nas taxas praticadas na sequência de reclamações fundamentadas dos utilizadores de cada aeroporto ou de outras entidades que participem na consulta pública a realizar nos termos do artigo 22.º

3 — Na sequência de reclamações fundamentadas dos utilizadores do aeroporto, o INAC, I. P., pode ainda determinar alterações nas taxas, condicionadas à receita média máxima por passageiro anteriormente definida, que incidam sobre a utilização de infra-estruturas destinadas ao exercício de actividades directa e imediatamente relacionadas com o tráfego aéreo, carga e correio, bem como ao exercício de actividades de assistência em escala a aeronaves, passageiros, carga e correio e ainda de actividades de apoio à manutenção de aeronaves.

Artigo 20.º

Conta de estabilização tarifária

1 — Caso se verifiquem investimentos significativos, ou factores exógenos com impacte relevante, que possam estar na origem de oscilações tarifárias excessivas, pode ser constituída, pela entidade gestora aeroportuária, por decisão do INAC, I. P., ou caso se encontre previsto em contrato de concessão com o Estado, uma conta de estabilização tarifária para um determinado intervalo de tempo, destinado a permitir a transferência de proveitos entre diferentes períodos de regulação contidos nesse intervalo de tempo, para permitir maior estabilidade tarifária.

2 — Sendo constituída uma conta de estabilização tarifária, a orientação dos preços para os custos a que se refere o n.º 1 do artigo 11.º deve verificar-se para o intervalo de tempo para o qual a conta de estabilização tarifária foi constituída, tendo em conta a remuneração dessa conta.

3 — A remuneração da conta de estabilização tarifária deve ser calculada nos termos da alínea d) do n.º 1 do artigo 13.º

4 — Os montantes antecipados ou diferidos dos proveitos das empresas num dado ano devem ser registados, respectivamente, como débitos ou créditos ao valor total da conta de estabilização tarifária, cujo saldo deve ser zero no termo do intervalo de tempo para o qual foi constituída.

5 — Se estiver em causa a estabilidade tarifária futura, o INAC, I. P., deve proceder à estimativa dos movimentos referidos no número anterior para o intervalo de tempo relevante.

Artigo 21.º

Actividades com tratamento regulatório autónomo

1 — Caso a legislação nacional, comunitária ou internacional imponha novas obrigações específicas relativamente à gestão de aeroportos, das quais decorram custos adicionais para a entidade gestora aeroportuária, os proveitos regulados estabelecidos pelo INAC, I. P., devem ter em conta aqueles custos, através de novas taxas que decorram da legislação em causa, ou daquelas que o INAC, I. P., aceite criar, por proposta da entidade gestora aeroportuária, a estabelecer nos termos do presente decreto-lei.

2 — Os custos relativos à prestação do serviço de coordenação e atribuição de faixas horárias, bem como à execução da legislação comunitária relativa aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida no transporte aéreo são objecto de taxas autónomas.

3 — As contrapartidas relativas à operação e manutenção dos sistemas de segurança dos aeroportos, incluindo a remuneração da base de activos regulados e a amortização da base de activos regulados correspondentes, líquidos dos respectivos subsídios ao investimento, continuam a ser estabelecidas nos termos da legislação em vigor, que deve ser revista num prazo de dois anos a contar da data de entrada em vigor do presente decreto-lei.

SECÇÃO III

Regulação da qualidade de serviço

Artigo 22.º

Qualidade de serviço

1 — O INAC, I. P., estabelece para cada aeroporto, para outro aeródromo ou para cada rede aeroportuária abertos

ao tráfego comercial, um conjunto de indicadores e de níveis de qualidade de serviço a atingir em cada período de regulação.

2 — Sem prejuízo do disposto no número anterior, para os aeroportos ou outros aeródromos abertos ao tráfego comercial, mesmo se integrados numa rede aeroportuária, que apresentem um volume de tráfego igual ou inferior a um milhão de passageiros em cada ano civil, o INAC, I. P., deve fixar indicadores e níveis de qualidade de serviços que sejam adequados e proporcionais à respectiva dimensão.

3 — Os indicadores de qualidade previstos no presente artigo respeitam aos procedimentos de *check-in*, do controlo de segurança e de passaportes, de recolha de bagagens, tempos de ligação entre voos, entre outros, praticados em cada aeroporto ou aeródromo.

4 — Os indicadores e os níveis de qualidade previstos no presente artigo devem atender, nomeadamente, a princípios de eficácia e de eficiência dos serviços, celeridade, proporcionalidade, igualdade, respeito pelos direitos dos utentes, cooperação e segurança.

5 — O incumprimento do disposto no presente artigo dá lugar às penalizações que, para o efeito, forem definidas em acto legislativo ou previstas em contrato de concessão com o Estado, sendo os montantes daquelas penalizações deduzidos ao valor da receita máxima utilizado no cálculo da receita média máxima por passageiro.

6 — O período de regulação no âmbito do qual são determinados os indicadores e os níveis de qualidade de serviço é o período de regulação definido nos termos do n.º 3 do artigo 9.º

SECÇÃO IV

Procedimento regulatório

Artigo 23.º

Revisão da receita média máxima por passageiro

1 — Até seis meses, contados em dias seguidos, antes do fim de cada período de regulação, o INAC, I. P., deve apresentar à entidade gestora aeroportuária uma proposta de revisão da receita média máxima por passageiro e dos indicadores e níveis de qualidade de serviço.

2 — O estabelecimento da receita média máxima por passageiro, bem como dos indicadores e dos níveis de qualidade de serviço em cada período de regulação, é precedido de consulta a promover pelo INAC, I. P., pelo período máximo de dois meses, contados em dias seguidos, junto da entidade gestora aeroportuária, das associações representativas dos utilizadores do aeroporto, da Região Autónoma dos Açores, quanto aos aeroportos ou aeródromos públicos nacionais situados na mesma, das áreas metropolitanas legalmente criadas, e sempre que o considere necessário, junto de outras estruturas organizativas de carácter representativo ou entidades, de nível local ou regional, que possam ter interesse legítimo nas decisões a tomar.

3 — Para efeitos do número anterior, consideram-se associações representativas o comité de utilizadores do aeroporto, constituído nos termos do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 208/2004, de 19 de Agosto, e 216/2009, de 4 de Setembro, bem como outras associações, legalmente constituídas, de prestadores aéreos ou de utilizadores do aeroporto ou prestadores de assistência em escala e cujos associados, no seu conjunto, demonstrem representar, pelo menos, 25 % do

tráfego anual movimentado ou assistido no aeroporto ou do montante de taxas cobradas pelo aeroporto.

4 — O INAC, I. P., deve divulgar os fundamentos das suas decisões à entidade gestora aeroportuária, aos utilizadores do aeroporto e ao público em geral, tendo por base o disposto no n.º 1 do artigo 13.º

Artigo 24.º

Consulta prévia ao estabelecimento de indicadores e de níveis de qualidade de serviço

O estabelecimento dos indicadores e dos níveis de qualidade de serviço em cada período de regulação é precedido de consulta a promover pelo INAC, I. P., nos termos do artigo anterior, com as devidas adaptações.

Artigo 25.º

Consulta prévia à fixação das taxas sujeitas a regulação

1 — A fixação das taxas sujeitas a regulação e as respectivas alterações devem ser precedidas de consulta prévia, a promover pela entidade gestora aeroportuária, pelo período mínimo de 30 dias seguidos, às transportadoras aéreas e aos agentes de assistência em escala que utilizem de forma contínua ou regular o aeroporto, através das respectivas associações representativas, apenas nos aeroportos ou redes de aeroportos com tráfegos anuais iguais ou superiores a 500 000 passageiros ou 50 000 t de carga.

2 — No âmbito da consulta prevista no número anterior, a entidade gestora deve fornecer, por aeroporto ou para a rede, no caso de uma rede de aeroportos, a cada utilizador, ou aos representantes ou associações de utilizadores, e para as taxas aeroportuárias que são cobradas como contrapartidas das actividades reguladas, a seguinte informação:

a) A lista dos serviços prestados e das infra-estruturas disponibilizadas em contrapartida da taxa aeroportuária cobrada;

b) A metodologia utilizada para a fixação das taxas aeroportuárias;

c) A receita das diferentes taxas e o custo total das actividades reguladas e comerciais relevantes.

3 — Após a realização da consulta referida no n.º 1, a entidade gestora aeroportuária deve enviar uma informação ao INAC, I. P., da qual constem:

a) Os resultados da consulta;

b) Os montantes das taxas que a entidade gestora aeroportuária se propõe cobrar.

4 — A informação referida no número anterior deve ser enviada ao INAC, I. P., com uma antecedência mínima de 90 dias seguidos relativamente à data em que a entidade gestora aeroportuária pretende que as novas taxas entrem em vigor, devendo as novas taxas ser publicadas no sítio na Internet da entidade gestora aeroportuária e enviadas aos utilizadores, com uma antecedência mínima de 60 dias seguidos antes da sua entrada em vigor.

Artigo 26.º

Dever de informação

As entidades gestoras de aeroportos ou outros aeródromos abertos ao tráfego comercial ou de redes aeropor-

tuárias sujeitos a regulação económica devem enviar ao INAC, I. P., a seguinte informação:

a) As contas de regulação, semestrais e anuais, relativas a cada aeroporto e preparadas especificamente para efeitos de aplicação do disposto no presente decreto-lei, nos prazos de 30 dias seguidos e de 45 dias seguidos, respectivamente, após aprovação das contas societárias semestrais e anuais preparadas nos termos da legislação aplicável às sociedades comerciais;

b) As contas societárias semestrais e anuais e respectiva reconciliação com as contas de regulação, no prazo de 30 dias seguidos, após a respectiva aprovação;

c) A discriminação, nas contas de regulação, da conta de estabilização tarifária;

d) Os orçamentos de exploração anuais, no formato de contas de regulação no prazo de 30 dias seguidos, após a respectiva aprovação;

e) Os planos de negócios quinquenais e as suas revisões anuais no formato de contas de regulação, no prazo de 30 dias seguidos, após a respectiva aprovação;

f) Os planos de investimento quinquenais, e suas revisões anuais, relativos às actividades reguladas e às actividades comerciais relevantes, acompanhados de fundamentação adequada à sua realização, e dos resultados da auscultação realizada aos utilizadores, incluindo, quando existam, as respectivas análises técnico-operacionais e económico-financeiras, e com a fundamentação adequada para efeitos do disposto no artigo 13.º, no prazo de 30 dias seguidos, após a respectiva aprovação;

g) Os parâmetros e níveis de qualidade de serviço e os resultados da sua monitorização numa base trimestral, no prazo de 30 dias seguidos, após o fim de cada trimestre;

h) Toda a informação adicional, de natureza financeira, operacional ou outra que o INAC, I. P., considere necessária para o desempenho das suas funções de regulação económica, no prazo fixado por aquela autoridade reguladora.

Artigo 27.º

Competências de supervisão, fiscalização e auditoria

Compete ao INAC, I. P., no exercício das suas funções de regulação económica supervisionar, fiscalizar e mandar auditar as actividades das entidades sujeitas a regulação económica, que tenham impacte nas suas receitas médias máximas e nos seus níveis de qualidade de serviço, designadamente auditar as contas e os sistemas e modelos de custeio das entidades reguladas.

CAPÍTULO III

Aeroportos, outros aeródromos e redes aeroportuárias não sujeitos a regulação

Artigo 28.º

Taxas aeroportuárias nos aeroportos, outros aeródromos e redes aeroportuárias não sujeitos a regulação

1 — Os aeroportos, outros aeródromos e redes aeroportuárias abertos ao tráfego comercial não sujeitos a regulação devem notificar o INAC, I. P., sobre o regime de taxas a praticar, eventuais isenções ou reduções de taxas, até 60 dias seguidos, antes da sua entrada em vigor.

2 — As taxas aeroportuárias referidas no número anterior são estabelecidas pelas entidades competentes mediante parecer prévio do INAC, I. P., a proferir até 30 dias seguidos, antes da sua entrada em vigor.

Artigo 29.º

Dever de informação ao INAC, I. P.

1 — Os aeroportos ou outros aeródromos não sujeitos a regulação económica devem remeter ao INAC, I. P., toda a informação de natureza financeira, operacional ou outra que este considere necessária para o desempenho das suas funções, no prazo máximo de 30 dias seguidos.

2 — A situação referida no número anterior suspende a contagem do prazo previsto no n.º 2 do artigo anterior, pelo período que decorre até à data da entrega da informação requerida.

CAPÍTULO IV

Supervisão, fiscalização e regime sancionatório

Artigo 30.º

Supervisão e fiscalização

Compete ao INAC, I. P., supervisionar e fiscalizar o cumprimento do presente decreto-lei.

Artigo 31.º

Contra-ordenações

1 — Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constituem contra-ordenações muito graves:

a) O não cumprimento ou o incumprimento parcial dos limites de regulação impostos às entidades gestoras aeroportuárias, ao abrigo do presente decreto-lei;

b) A falta de envio aos utilizadores dos elementos previstos no n.º 2 do artigo 25.º;

c) A falta de envio ao INAC, I. P., por parte das entidades gestoras aeroportuárias de qualquer um dos elementos previstos no n.º 3 do artigo 25.º;

d) A falta de envio ao INAC, I. P., por parte das entidades gestoras aeroportuárias de qualquer um dos elementos previstos no artigo 26.º, considerando-se haver incumprimento com o decurso de mais de 30 dias seguidos após o termo daqueles prazos;

e) Qualquer tipo de obstrução que impeça o exercício dos poderes do INAC, I. P., previstos no artigo 27.º;

f) A falta de envio ao INAC, I. P., de toda a informação de natureza financeira, operacional ou outra, por parte dos aeroportos ou outros aeródromos não sujeitos a regulação económica, em violação do disposto no artigo 29.º

2 — Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constituem contra-ordenações graves:

a) A falta de consulta prévia a promover pela entidade gestora aeroportuária para efeitos de fixação de taxas sujeitas a regulação e respectivas alterações, às transportadoras aéreas e aos agentes de assistência em escala, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 25.º;

b) A violação do prazo mínimo de 30 dias seguidos, para efeitos de consulta prévia aos utilizadores do aeroporto, em violação do disposto no n.º 1 do artigo 25.º;

c) A violação do prazo mínimo de 90 dias seguidos previsto no n.º 4 do artigo 25.º;

d) A violação do prazo mínimo de 60 dias seguidos previsto no n.º 4 do artigo 25.º;

e) A falta de notificação ao INAC, I. P., por parte dos aeroportos, outros aeródromos e redes aeroportuárias abertos ao tráfego comercial, não sujeitos a regulação sobre o regime de taxas, eventuais isenções ou reduções que se propõem praticar.

3 — Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, constituem contra-ordenações leves:

a) A violação dos prazos previstos nas alíneas a), b), c), d), e), f) e g) do artigo 26.º que não ultrapasse os 30 dias seguidos após o termo daqueles prazos;

b) O incumprimento do prazo de 60 dias seguidos previsto no n.º 1 do artigo 28.º;

c) A fixação de taxas aeroportuárias sem a emissão de parecer prévio do INAC, I. P., em violação do disposto no n.º 2 do artigo 28.º

Artigo 32.º

Processamento das contra-ordenações

Compete ao INAC, I. P., nos termos do Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de Abril, instaurar e instruir os processos de contra-ordenação relativos às infracções previstas no presente decreto-lei, bem como proceder à aplicação das respectivas coimas.

CAPÍTULO V

Disposições finais

Artigo 33.º

Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 25 de Junho de 2009. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa — Fernando Teixeira dos Santos — João António da Costa Mira Gomes — José Manuel Vieira Conde Rodrigues — Fernando Teixeira dos Santos — Mário Lino Soares Correia.*

Promulgado em 22 de Agosto de 2009.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 25 de Agosto de 2009.

O Primeiro-Ministro, *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa.*

Decreto Regulamentar n.º 24/2009

de 4 de Setembro

O Decreto Regulamentar n.º 12/99, de 30 de Julho, veio, em desenvolvimento do quadro legal previsto no Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, com a redacção do Decreto-Lei n.º 280/99, de 26 de Julho, definir as taxas aeroportuárias exigíveis no âmbito do exercício das actividades no sector aeroportuário e relativas ao uso privado dos bens do domínio público neste sector. No período desde então decorrido, e não obstante o Decreto-Lei n.º 102/90,