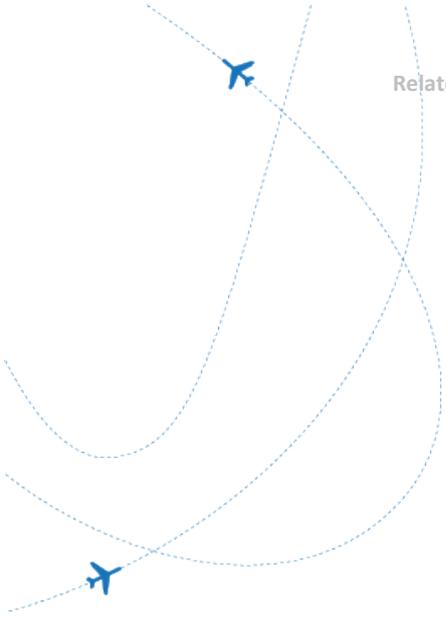




Relatório de Atividades Desenvolvidas no âmbito da  
Regulação Económica dos Aeroportos - 2013

*Airports Economic Regulation - Report of Activities - 2013*





FICHA TÉCNICA

**TÍTULO**

Relatório de Atividades Desenvolvidas no âmbito da Regulação Económica dos Aeroportos 2013  
*Airports Economic Regulation - Report of Activities 2013*

**EDIÇÃO**

INAC – Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P.  
Rua B – Edifícios 4 e Santa Cruz  
Aeroporto de Lisboa – 1749-034 Lisboa  
Telef.: +351 218 423 500 / Fax.: +351 218 402 398 / e-mail: [geral@inac.pt](mailto:geral@inac.pt)  
[www.inac.pt](http://www.inac.pt)

**COORDENAÇÃO TÉCNICA**

Direção de Regulação Económica

**DESIGN E PAGINAÇÃO**

Departamento de Comunicação

**DATA:** novembro de 2014

**ÍNDICE / INDEX**

<b>I – Introdução / Introduction</b>	<b>4</b>
<b>II – Enquadramento / Legal Framework</b>	<b>5</b>
<b>III – Grandes marcos da Regulação Económica em Portugal / The main milestones of economic Regulation in Portugal</b>	<b>6</b>
<b>IV – Regulação Económica da Concessão / Economic Regulation of the concession</b>	<b>11</b>
<b>V – Qualidade de Serviço e Investimentos (Anexo 7 e 9) / Service quality and Investments ( Annex 7 and 9)</b>	<b>17</b>
<b>VI – Taxas reguladas / Regulated airport charges</b>	<b>19</b>
<b>VII – Condicionantes específicas dos aeroportos do grupo de Lisboa e metodologia de fixação da receita média máxima / Specific restrictions of the airports of Lisbon Group and methodology for setting the maximum average revenue</b>	<b>20</b>
<b>VIII – Taxas aeroportuárias nos aeroportos, aeródromos e redes aeroportuárias não sujeitos a regulação económica / Airport charges at airports, aerodromes no subject to economic regulation</b>	<b>23</b>

## I – INTRODUÇÃO

Passado mais de um ano sobre a publicação do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 108/2013, de 31 de julho, o Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P. (INAC, I.P.) apresenta o primeiro relatório anual sobre as atividades que desenvolveu no âmbito da regulação económica, de acordo com o previsto no n.º 3 do artigo 68º do referido diploma legal.

Em 14 de dezembro de 2013 cumpriu-se o primeiro ano de vigência do Contrato de Concessão do Serviço Público Aeroportuário entre o Estado Português e a ANA, Aeroportos de Portugal, S.A. (ANA, S.A.), após o Governo ter alienado a sua posição naquela empresa.

O relatório que agora se apresenta, começa com um breve enquadramento legal do setor nos anos mais recentes (parte II), e na parte - III – Grandes marcos da regulação económica – uma revisitação, de forma sucinta, dos factos mais relevantes dos últimos anos registados no setor da aviação civil em Portugal. A parte IV dá cumprimento às obrigações deste Instituto, no relato das atividades desenvolvidas pelo INAC, I.P. no âmbito das suas competências de regulador independente da concessão do serviço público aeroportuário. O relatório termina com uma caracterização geral dos aeroportos sujeitos a regulação económica e ainda com a metodologia de fixação da receita média máxima por passageiro terminal.

## I – INTRODUCTION

Regarding the publication of Decree-Law n.º 254/2012, of November 28, as amended by Decree-Law n.º 108/2013 of July 31, the National Institute of Civil Aviation (INAC, I.P.) presents its first annual report on the activities undertaken in the framework of economic regulation, in accordance with the provisions of paragraph 3 of Article 68 of this law.

On 14<sup>th</sup> of December of 2013, it was achieved the first year of the implementation of Concession Contract signed between Portuguese Government and ANA, S.A., under a private exploitation of the airports managed by ANA, S.A. and ANAM,S.A.

The present reports starts with a brief presentation on the legal framework applicable to the airport sector in the most recent years (part II) and in part II – The main milestones of the economic regulation in Portugal. The Part IV shows the main activities developed by INAC, I.P. according its competences as an independent regulatory authority for airport economic regulations issues. The last Part comprises a brief characterization of the airports subject to economic regulation, as well as the presentation of the applicable methodology for setting the Maximum Average Revenue per passenger.



## II – ENQUADRAMENTO

A Diretiva 2009/12/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março, estabeleceu as regras comuns aplicáveis à cobrança das taxas aeroportuárias, introduzindo também os princípios da transparência e da qualidade no processo de consulta aos utilizadores aeroportuários e ainda uma maior transparência relativamente à disponibilização de informação, por parte dos gestores aeroportuários, sobre custos e proveitos relacionados com as atividades reguladas.

Em Portugal, a referida Diretiva foi transposta pelo Decreto-Lei n.º 86/2011, de 1 de julho, que procedeu à alteração do Decreto-Lei n.º 217/2009, de 4 de setembro, introduzindo e transpondo os aspetos que ainda não se encontravam previstos no modelo de regulação económica, designadamente os aspetos relativos à clarificação da informação a ser disponibilizada nos procedimentos de consulta para fixação das taxas reguladas, bem como da articulação entre as entidades envolvidas.

O Decreto-Lei 254/2012, de 28 de novembro, estabeleceu os princípios e as regras comuns aplicáveis às taxas sujeitas a regulação económica, transpondo todos os aspetos da Diretiva n.º 2009/12/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março, relativos às taxas aeroportuárias.

Enquadrou também, de forma sistemática “o quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário atribuída à ANA, S.A., agregando, paralelamente, todas as taxas devidas nos aeroportos públicos nacionais geridos pela concessionária que, até à data, se encontravam em legislação avulsa”.

Este diploma legal regula ainda o regime do licenciamento do uso privativo dos bens de domínio público aeroportuário e do exercício de atividades e serviços nos aeroportos e aeródromos públicos nacionais, bem como das taxas associadas à prestação de serviços aeroportuários.

Adicionalmente, o presente decreto-lei regula a taxa de segurança devida pelos passageiros embarcados, bem como a taxa de passageiros

## II- LEGAL FRAMEWORK

Directive 2009/12/CE, of the European Parliament and of the Council of 11 March, establishes the common rules governing the levying of airport charges, by introducing the principles of non-discrimination, transparency and quality in the process of consultation with airport users and still greater transparency as regards the provision of information by airport managers, on costs and income in connection with regulated activities.

In Portugal, that directive was transposed by Decree-Law No. 86/2011, of 1 July, which amended Decree-Law No. 217/2009, of 4 September, introducing and applying aspects which were not provided for in the model of economic regulation, in particular those aspects relating to the clarification of the information to be made available in consultation procedures for setting the regulated charges as well as the articulation between the entities involved.

The Decree-Law 254/2012, of 28 November, establishes common principles and rules applicable to the charges subject to economic regulation, across all aspects of Directive No. 2009/12/CE, of the European Parliament and of the Council of 11 March, relating to airport charges.

It also established “the General legal framework of the concession of airport public service assigned to ANA, S.A., adding, at the same time, all charges payable in national civil airports administered by the concessionaire that, to date, found themselves in legislation”.

This legal framework establishes the licensing regime of private use of the assets which belongs to the public domain and the market access of airport activities and services at airports and national civil aerodromes, as well as the charges associated with the provision of airport services.

Additionally, this Decree-Law regulates the security charges due by, as well as the charge

com deficiência e com mobilidade reduzida, em consonância com o regime jurídico contido no Regulamento (CE) 1107/2006, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho, relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com mobilidade reduzida.

of passengers with disabilities and with reduced mobility in line with the legal framework contained in Regulation (EC) 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July, concerning the rights of persons with disabilities and persons with reduced mobility.

### III - GRANDES MARCOS DA REGULAÇÃO ECONÓMICA EM PORTUGAL

### III-THE MAIN MILESTONES OF ECONOMIC REGULATION IN PORTUGAL

Até setembro de 2009, o regime jurídico do licenciamento do uso privativo dos bens de domínio público aeroportuário, assim como do exercício de atividades em aeroportos públicos, enquadrava-se no Decreto-lei n.º 102/90, de 21 de março, tendo sido alterado sucessivamente, pelo Decreto-Lei n.º 280/99 e pelo Decreto-Lei 268/2007, ambos de 26 de julho. Estas alterações visaram proceder a reajustamentos do regime ao novo enquadramento das atividades sócio económicas, tendo por objetivo uma maior eficiência económica e rentabilização da gestão e utilização das infraestruturas aeroportuárias, assim como incentivar o investimento privado no setor.

Until September 2009, the legal regime of licensing of private use of the public domain assets as well as the exercise of activities in the airports, was defined in the Decree-Law No. 102/90, of 21 March, having been amended successively by Decree-Law No. 280/99 and by Decree-Law 268/2007, both of 26 July. These amendments aimed at making readjustments of the regime to the new environment of socioeconomic activities, resulting in a greater economic efficiency goal and optimization of the management and use of airport infrastructures, as well as encouraging private investment in the sector.

Esta legislação definiu ainda, *“um quadro legal para o estabelecimento de taxas aeroportuárias por parte do Estado para os aeroportos geridos pela ANA – Aeroportos de Portugal, S.A.”*. O modelo de fixação das taxas baseava-se, então, num processo simples de controlo e de supervisão anual da entidade gestora aeroportuária por parte deste Instituto. Neste contexto, registou-se uma melhoria e expansão das infraestruturas dos principais aeroportos do país, assim como um crescimento, de forma global, do setor da aviação civil e com efeitos positivos também em outros setores próximos, como, por exemplo, o do turismo e do comércio internacional. Face às alterações registadas, surgiram novas necessidades e houve que reformular os objetivos e dar um novo enquadramento legal à nova realidade.

This legislation has defined yet, *“a legal framework for the establishment of airport charges by the State for the airports managed by ANA - Aeroportos de Portugal, S.A.”*. The establishment of airport charges was based, then, a simple process of economic oversight performed by INAC, I.P.. In this context, there has been an improvement and expansion of infrastructures of the major airports of the country, as well as a global development, of the civil aviation sector and with positive effects also on other sectors, such as tourism and international trade. In the face of those changes, it was necessary to review the goals and give a new legal framework more suitable to economic environment.

O Decreto-Lei n.º 217/2009, de 4 de setembro veio *“criar um novo quadro jurídico no que diz respeito às questões de regulação económica do setor aeroportuário.”* Houve necessidade de

Decreto-Law No. 217/2009 of 4 September created the first *“... legal framework with regard to questions of economic regulation of airport sector.”* There was need to delimit clearly the areas of assignment and where

delimitar, de forma clara, as áreas de atribuição e de atuação, da influência governativa e da regulação económica do setor, e em simultâneo introduzir um sistema em que as taxas e a qualidade do serviço aeroportuário fossem estabelecidas num enquadramento regulatório estável e transparente que respondesse às expectativas dos utilizadores e potenciase a eficiência na gestão aeroportuária.

Assim, este diploma legal veio *“estabelecer um quadro geral de regulação por incentivos, baseado no “single till”, no âmbito do qual a fixação das taxas assenta na generalidade dos proveitos e custos inerentes ao conjunto das atividades exercidas nos aeroportos.”* Foi também nesta data que foi introduzido o conceito de *“regulação da qualidade de serviço prestado, na defesa e garantia dos direitos dos utilizadores e consumidores em geral”*. Com este mecanismo, são claramente definidas formas de participação dos *“stakeholders”* no processo de regulação, reforçando os mecanismos de consulta existentes à data, em matéria da fixação das taxas aeroportuárias.

Em 2009, a aprovação, pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho Europeu da Diretiva 2009/12/CE, em 11 de março, veio estabelecer no espaço europeu, *“princípios comuns para a cobrança de taxas aeroportuárias nos aeroportos comunitários”*, introduzindo no sistema, uma obrigatoriedade do recurso à consulta pública periódica aos utilizadores aeroportuários, no processo de fixação das taxas aeroportuárias reguladas, assim como, de regras de funcionamento com uma participação ativa dos utilizadores no processo regulatório.

Esta diretiva introduziu ainda mecanismos que fomentam uma transparência, designadamente a obrigatoriedade dos gestores aeroportuários fornecerem aos utilizadores dos aeroportos, ou aos seus representantes ou associações de representantes, informações sobre as componentes que servem de base para a determinação do sistema ou do nível de todas as taxas cobradas.

Esta diretiva introduziu, também, a obrigatoriedade dos utilizadores aeroportuários fornecerem informação pertinente aos gestores

the Government and influence of economic regulation in the industry, and, at the same time, introduce a system in which charges and airport service quality were established in a stable and transparent regulatory framework to respond to the expectations of users and stimulate efficiency in airport management.

Thus, this legislation came *“establishing a general framework for regulation by incentives, based on the single till, under which the establishment of charges is based on the majority of income and costs inherent to all the activities carried out at the airports.”* It was also on that date that was introduced the concept of *“regulating the quality of service provided, in the protect and guarantee of the rights of users and consumers in General”*. With this mechanism, are clearly defined forms of participation of stakeholders in the regulatory process, reinforcing the existing consultation mechanisms to date, in terms of setting airport charges.

In 2009, the approval by the European Parliament and the European Council of 2009/12/CE Policy, on 11 March, which establishes within Europe, *“common principles for the levying of airport charges at Community airports”*, introducing in the system, a mandatory use of periodic public consultation airport users, in the process of setting airport charges as well as of operating rules with an active participation of users in the regulatory process.

This policy introduced mechanisms for promoting the transparency, in particular the obligation for airport managers to provide users of the airports, or their representatives or associations of representatives, economic information on the components serving as a basis for the determination of the system or the level of all airport charges levied.

This policy also introduced the obligation for airport users to provide relevant information to airport managers, particularly with regard to its operational planning.

aeroportuários, designadamente quanto ao seu planeamento operacional.

Adicionalmente, introduziu ainda, normas relativas à qualidade dos serviços prestados, designadamente a imposição de acordos sobre os indicadores, as suas métricas e penalizações, que deverão ser acordados entre a entidade gestora aeroportuária e os utilizadores dos aeroportos, onde são estabelecidos níveis mínimos de qualidade dos serviços prestados, assim como um sistema de penalizações (“*malus*”), por não incumprimento por parte das entidades gestoras aeroportuárias.

Em abril de 2010, com a publicação do Decreto-Lei n.º 33/2010, criaram-se as bases legais que permitiam a celebração do contrato de concessão previsto no Decreto-Lei n.º 404/98, de 18 de dezembro, no qual foram aprovados os estatutos da ANA, S.A. e lhe foram atribuídos os direitos de concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Portugal. Visto o contrato de concessão previsto no texto regulamentar de 1998 não se ter concretizado, em julho de 2006, o Governo de Portugal aprovou as orientações estratégicas para o sistema aeroportuário nacional, identificando-se os objetivos, as medidas e as ações necessárias para a sua implementação, assim como uma previsão para celebração do contrato de concessão do serviço aeroportuário com a ANA, S.A..

Additionally, introduced common requirements for establishing the targets for the quality of services provided, in particular the imposition of agreements on the indicators, their metrics and penalties, which should be agreed between the airport managing body and users of the airports, where are established minimum levels of quality of services rendered, as well as a system of penalties (*malus*), by default of the managing bodies of airports.

In April 2010, with the publication of Decree-Law No. 33/2010, the legal bases were created that allowed the conclusion of concession agreement laid down in Decree-Law No. 404/98, 18 December, in which were approved the statutes of the ANA, S.A. and assigned the rights granting the public service in support of civil aviation airport in Portugal. Considering that the concession contract provided for in regulatory text of 1998 have not been materialized, in July 2006, the Government of Portugal adopted the strategic guidelines for the national airport system, identifying the objectives, measures and actions necessary for its implementation, as well as a forecast for the airport service concession contract with ANA, S.A..



Neste contexto, foram assumidos os seguintes objetivos para a gestão dos serviços aeroportuários: a) prestação de serviços eficientes, competitivos e de qualidade; b) respeito dos requisitos ambientais e dos direitos dos passageiros; c) desenvolvimento de infraestruturas e de serviços aeroportuários necessários para dar resposta ao aumento da procura nos próximos 20 anos e; d) melhorar a eficiência e a otimização dos custos de todo o sistema.

Em finais de 2012, o Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, vem *“sistematizar o quadro jurídico geral da concessão do serviço público aeroportuário atribuída à ANA, S.A., SA, agregando paralelamente, todas as taxas devidas nos aeroportos públicos nacionais geridos pela concessionária que, até à data, se encontravam em legislação avulsa”*.

Este Decreto-Lei passa a regular, num único diploma, o quadro jurídico geral da concessão do serviço público aeroportuário da ANA, S.A., o regime de licenciamento do uso privativo dos bens de domínio público aeroportuário, o conjunto de taxas que são aplicadas nos aeroportos nacionais, o regime jurídico da taxa de segurança e da taxa da assistência a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e ainda define os princípios e regras da regulação económica aplicável aos aeroportos nacionais.

A 14 de Dezembro de 2012, o Estado Português e a ANA - Aeroportos de Portugal, S.A., firmaram o contrato de concessão do serviço público aeroportuário, cuja monitorização dos aspetos relacionados com a Regulação Técnica e Económica da Concessão (Anexo 12), com o Regime de Qualidade e dos Serviços Prestados (Anexo 7) e ainda com as Obrigações Específicas de Desenvolvimento (Anexo 9), cabem no âmbito das competências deste Instituto, como Autoridade Independente e Reguladora do setor da aviação civil em Portugal.

In this context, it was assumed the following objectives for the management of airport services: a) provision of efficient services, competitive and quality; b) regarding environmental requirements and passengers rights; c) development the infrastructure airport services needed to respond to the increase in demand over the next 20 years and; d) improve the efficiency and optimization of the costs of the whole system.

At the end of 2012, the Decree-Law No. 254/2012 of 28<sup>th</sup> of November, came *"systematize the general legal framework of the concession of airport public service assigned to ANA, S.A., adding at the same time, all charges payable in national civil airports administered by the concessionaire that, to date, found themselves in legislation"*.

This Decree-Law regulates the overall legal framework of the public service award the ANA, S.A., namely: the licensing system of the private use of assets belonging to the public domain, the set of airport charges that are applied in national airports, the legal regime of security charge and the charge of assistance for persons with disabilities or reduced mobility and still defines the principles and rules of economic regulation applicable to National airports.

The December 14, 2012, the Portuguese State and the ANA, S.A., signed the concession agreement of the public service airports, whose monitoring of aspects related to the technical and economic Regulation of the concession (Annex 12), with the Regime and quality of the services provided (Annex 7) and with the specific obligations of development (Annex 9), falls into the scope of INAC, I.P.'s competences, as Independent and Regulatory Authority of the civil aviation sector in Portugal.

**2009 - Dec-Lei n.º 217/2009 e Dec. Reg. N. 24/2009**

- Pacote Aeroportuário
- Modelo de Regulação Económica:
  - Adoção do Modelo **Single Till**
  - Estabilidade das taxas a longo prazo
  - Liberdade de fixação das taxas, até ao máximo do Price Cup estabelecido pelo INAC, IP
  - Remuneração adequada da base de ativos regulados
  - Regulação por incentivos, promovendo a gestão eficiente
  - Transparência do processo, através de consultas públicas aos utilizadores
- **Diretiva n.º 2009/12/CE**
  - Consulta não discriminatória aos utilizadores
  - Modulação das taxas
  - Acordos sobre os indicadores e níveis
  - Fixação de indicadores
  - Níveis mínimos de qualidade

**2012 - Dec-Lei n.º 254/2012**

- Sistematiza o quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário atribuída à ANA, SA, agregando, paralelamente, todas as taxas devidas nos aeroportos, que até à data se encontra dispersa por várias legislações.
- **Contrato de Concessão**
  - Assinatura a 14 de dezembro de 2012 do Contrato de concessão do serviço público aeroportuário entre o Estado português e a ANA, SA.

**2013 - Decreto-Lei n.º 108/2013**

- Enquadra os aeroportos da Madeira no âmbito do Decreto-Lei 254/2012, de 28 de novembro, após a ANAM, SA ter sido alienada à ANA, SA.

**2009 - Decree-Law n.º 217/2009**

- Airport package
- Long-run stability of charges
- Freedom of setting the charges
- Suitable remuneration of regulated asset base
- Regulation by incentives, promoting efficient of airports management
- Transparency of the process, through public consultation of users
- **Diretiva n.º 2009/12/CE**
  - Non-discrimination
  - Setting of airport charges
  - Service Level Agreements
  - Consultation and remedy
  - Independent supervisory authority

**2012 - Decree-Law n.º 254/2012**

- Systematize the General legal
- Framework of the airport public service
- Concession assigned to the ANA, S.A.
- Establishing, at the same time, the licensing rules and the access to public domain and all airport charges
- **Concession Contract**
  - Signature of Concession Contract of Public Airport's of Mainland and Azores Island

**2013 - Decree-Law n.º 108/2013**

- Establishes the legal framework applicable to Madeira Airport's

#### IV – REGULAÇÃO ECONÓMICA DA CONCESSÃO

O regime contratual da regulação económica da Concessão encontra-se estabelecido no Anexo 12 do Contrato de Concessão, cujos princípios gerais assentam na fixação de valores limites para a receita por passageiro terminal nos aeroportos do Grupo de Lisboa (Aeroporto de Lisboa, dos Açores, da Madeira e Terminal Civil de Beja), Aeroporto do Porto e Aeroporto de Faro.

Nos termos da cláusula 23 do Contrato de Concessão, “as receitas da Concessão consistem no produto das taxas cobradas pela Concessionária como contrapartida pela prestação de Atividades e Serviços Aeroportuários, em conformidade com o Anexo 12, compreendendo ainda as receitas comerciais ou outras relativas à atividade de gestão da concessão.”

Neste contexto, e de acordo com o definido no Capítulo VI – Regulação Económica, do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, as atividades desenvolvidas pelo INAC, I.P., I.P. durante o ano de 2013 foram as seguintes:

##### **Fevereiro de 2013**

- Em 8 de fevereiro, a ANA, S.A. dá início ao processo de consulta pública sobre o tarifário para 2013.
- Na mesma data, o INAC, I.P. disponibiliza no seu portal, na internet, cópia do Contrato de Concessão de Serviço Público Aeroportuário nos Aeroportos situados em Portugal Continental e na Região Autónoma dos Açores, celebrado entre o Estado Português e a ANA, S.A. em 14 de dezembro de 2012, bem como dos respetivos Anexos ao Contrato, com exceção dos Anexos 2, 5 e 6, que poderiam ser consultados junto da Concessionária.

##### **Março de 2013**

- Receção e análise de reclamações dos utilizadores aeroportuários, relativamente aos vários aspetos da proposta tarifária da ANA, S.A..

#### IV-ECONOMIC REGULATION OF THE CONCESSION

The contractual regime of economic regulation of the concession is set out in annex 12 of the concession contract, whose general principles are based on the setting of a Price Cap (limit values for the revenue per passenger terminal at the airports) of Lisbon Group (Lisbon Airport, Azores, Madeira and Civil Terminal of Beja), at Porto airport and Faro airport.

Under clause No. 23 of the concession agreement, "*the concession revenues are the product of the fees charged by the concessionaire in return for the provision of airport services and Activities, in accordance with annex 12, comprising the commercial revenues or other activity related to management of the concession.*"

In this context, and in accordance with the defined in chapter VI – Economic Regulation, of Decree-Law No. 254/2012 of 28 November, the activities undertaken by INAC, I.P. during the year were as follows:

##### **February 2013**

- On February 8, ANA, S.A. starts the process of public consultation on the tariffs for 2013.
- At the same time, INAC, I.P. published in its website, copy of the contract of Concession of Airport public service at airports situated in Mainland Portugal and the autonomous region of the Azores, celebrated between the Portuguese Government and the ANA, S.A. on December 14, 2012, as well as the respective Annexes to the contract, with the exception of annexes 2, 5 and 6, which could be consulted by the Concessionaire.

##### **March 2013**

- Reception and analysis of complaints from airport users, in relation to various aspects of tariff proposal of ANA, S.A..
- Communication to ANA, S.A. of the concerns expressed by users and request for additional information on the information

- Comunicação à ANA, S.A. das preocupações manifestadas pelos utilizadores e pedido de informações adicionais, sobre a informação prestada no processo de consulta, tendo em vista o total esclarecimento das partes interessadas.
- A 27 de março, a ANA, S.A. comunicou o INAC, I.P. sobre a deliberação do seu Conselho de Administração no sentido de reiterar a proposta tarifária apresentada aos Utilizadores em 8 de fevereiro de 2013. Na mesma data, emitiu e publicou um comunicado na sua página oficial, na internet, com informação detalhada sobre esta deliberação e ainda com as tabelas das novas taxas aeroportuárias a vigorar a partir de 1 de junho de 2013.

#### **Abril de 2013**

- Em 1 de abril, O INAC, I.P., enquanto entidade fiscalizadora do cumprimento do modelo de regulação económica (MRE) dos aeroportos, aeródromos e das redes aeroportuárias situadas em território português, publicita no seu portal o Comunicado de Imprensa n.º 06/2013, em que informa que a ANA, S.A. publicou em 1 de abril na sua página na internet, a decisão do Conselho de Administração da ANA, S.A. relativamente ao processo de consulta tarifária de 2013. Assim, torna público que, de acordo com o n.º 7 do art.º 71.º do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, em caso de discordância, relativamente a qualquer alteração concreta preconizada pela ANA, S.A., podem os utilizadores, seus representantes e associações de utilizadores apresentar reclamação fundamentada junto deste Instituto, no prazo de 15 dias contados a partir de 1 de abril de 2013.
- A 10 de abril foi recebido ofício do Conselho de Administração da TAP Portugal, com uma Reclamação sobre taxas aeroportuárias para 2013.
- Em 11 de abril, o INAC, I.P. promoveu uma reunião formal com alguns utilizadores aeroportuários, a pedido destes, tendo em vista o esclarecimento de algumas dúvidas, provided in the consultation process with a view to the total clarification of stakeholders.
- On March 27, ANA, S.A. informed the INAC, I.P. on the deliberations of its Board in order to reiterate the tariff proposal presented to Users in February 8, 2013. On the same date, it was issued and published a statement on their official website, with detailed information about its decision.

#### **April 2013**

- On April 1, INAC, I.P. published on its website the press release no. 06/2013, with information on the decision of the Board of ANA, S.A. in relation to the final decision regarding to airport charges. Thus, INAC, I.P. made public that, according to paragraph 7 of the Article 71 of Decree-Law No. 254/2012 of 28 November, in case of disagreement, in relation to any concrete change advocated by ANA, S.A., the users, their representatives and associations of users could present their complaints dully justified to this Institute, within 15 days from April 1, 2013.
- On April 10, it was received a complaint of of TAP Portugal, with a complaint about airport charges for 2013.
- On April 11, the INAC, I.P. held a formal meeting with some airport users, upon request, with a view to clarifying some doubts in relation to the functioning of the new economic regulation model of granting and other matters related to the economic regulation.
- On 16 April, were received from users and users associations, formal complaints relating to the proposal to increase the rates set for 2013.
- On April 19, was prompted to ANA, S.A. a additional request of information, in order to verify the assumptions and calculation methodology for establishment of the values of the Maximum Average Revenue for each of the regulated airports subject to economic regulation. This request was performed with the goal of INAC, I.P. can analyze and reply with clarity and transparency, the complaints

relativamente ao funcionamento do novo modelo de regulação económica da Concessão e de outros assuntos relacionados com a regulação económica.

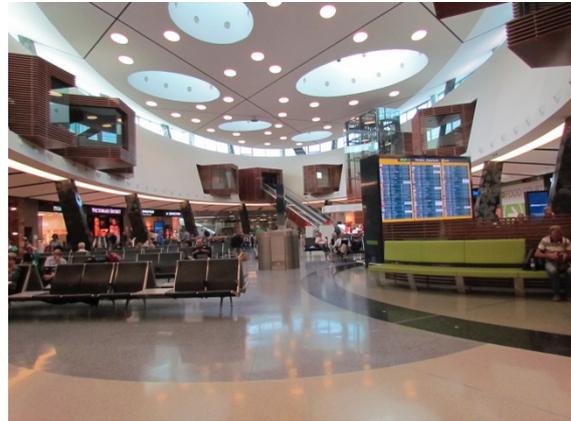
- A 16 de abril foram recebidas dos utilizadores e das associações de utilizadores, reclamações formais relativas à proposta de aumento das taxas reguladas para 2013.
- A 19 de abril, foi solicitado à ANA, S.A. um pedido adicional de informação, tendo em vista verificar os pressupostos e a aplicação da metodologia de cálculo para apuramento dos valores das Receitas Médias Máximas Reguladas, para cada um dos aeroportos sujeitos a regulação económica. Este pedido foi efetuado com o objetivo do INAC, I.P. poder responder, com clareza e transparência, às reclamações recebidas.
- A 29 de abril, a ANA, S.A. respondeu à solicitação do INAC, I.P. com o envio das informações solicitadas no dia 19 daquele mês.

#### Maio de 2013

- A 10 de maio, foi solicitado por este Instituto à Concessionária, de acordo com o art.º 71º do DL-254/2012, de 28 de novembro, que apresentasse mais informação, específica, relativamente às contas de 2012 e ainda sobre a metodologia utilizada para o apuramento das Receitas do Lado Ar.
- Em 16 de maio de 2013, 45 dias após o termo do 1º trimestre de 2013, foi rececionado o primeiro relatório sobre o Regime de Qualidade do Serviço Aeroportuário (RQSA) contendo informação sobre a performance da qualidade do serviço prestado, como estabelecido no Anexo 7 do Contrato de Concessão. Neste 1º relatório, a Concessionária afirma estar ainda a desenvolver e a “afinar” as metodologias para garantir, até ao final do ano, a conformidade total do sistema tendo em vista a definição da métrica final do RQSA, com o acordo das companhias que representem 65% do tráfego de passageiros de cada um dos aeroportos sujeitos a este regime.

received.

- On April 29, ANA, S.A. sent the information requested by INAC, I.P., on April 19.



#### May 2013

- On 10 May, this Authority notified the Concessionaire, in accordance with article 71 of Decree-Law-254/2012, from November 28, to present more specific information regarding the 2012 accounts and about the methodology used for the clearance of the airside revenues.
- On May 16, 45 days after the end of the first quarter of 2013, was received the first report on arrangements for the Airport Service quality (RQSA) containing information on the performance of the quality of the service, as set out in annex 7 of the concession contract. In this first report, the company informed that it was developing the methodologies for assuring, by the end of the year, total compliance of the system with a view to the definition of the final metric of RQSA, with the agreement of the companies representing more than 65% of passenger traffic for each of the airports subject to the quality regime.
- INAC, I.P. started this RQSA report analysis in order to verify that the measures presented are in accordance with those defined in annex 7, as well as some of the methodologies adopted in the definition of indicators.
- On May 17, this Institute sent to ANA, S.A. a letter communicating the INAC, I.P.'s

- O INAC, I.P. iniciou a análise deste relatório do RQSA tendo em vista verificar se as medidas apresentadas estão de acordo com as definidas no Anexo 7 assim como das metodologias adotadas na definição dos indicadores.
- A 17 de maio, este Instituto enviou à ANA, S.A. um ofício a comunicar a deliberação do Conselho Diretivo do INAC, I.P., em que este decidiu provisoriamente no sentido de aprovar a proposta tarifária apresentada pela ANA, S.A. para 2013.

No mesmo ofício, comunicou à Concessionária que a sua decisão definitiva estava dependente da apresentação do Conselho Diretivo da ANA, S.A., junto do Regulador, munida dos elementos necessários e juntamente com a equipa técnica responsável pela auditoria às Receitas do Retalho de 2012, com o objetivo da prestação de todos os esclarecimentos adicionais.

- A 24 de maio foram rececionados neste Instituto os Relatórios de Conclusões Factuais das auditorias efetuadas às Receitas do Lado Ar, como disposto no Anexo 12 do Contrato de Concessão.
- A 26 de maio, como solicitado, decorreu uma reunião com o Conselho de Administração da ANA, S.A. e com a participação de elementos da empresa responsável pelas auditorias às receitas do Lado Ar, com o objetivo de prestação de esclarecimentos adicionais relacionados com o trabalho desenvolvido e as metodologias aplicadas na elaboração dos referidos relatórios factuais.
- A 27 de maio, através de um comunicado de imprensa divulgado no seu sítio na internet, este Instituto, no âmbito das competências atribuídas na cláusula n.º 40 do Contrato de Concessão, informou publicamente que o Conselho Diretivo do Instituto Nacional de Aviação Civil I.P., deliberou aprovar a proposta de alteração das taxas aeroportuárias reguladas para 2013, apresentada pela ANA, S.A. a partir do próximo dia 1 de junho.

decision, in which it was decided to adopt provisionally the tariff proposal presented by ANA, S.A. for 2013.

In the same letter, INAC, I.P. informed the Company that its final decision was dependent on the presentation by ANA, S.A. audited information regarding the commercial revenues from Airside achieved on 2012. .

- On 24 may, INAC, I.P. received the Factual reports conclusions of the audits carried out to revenue of Airside, being able to verify the compliance of the Annex 12 of the concession contract.

- On May 26, as requested, held a meeting with ANA, S.A. and with the participation of elements of the company responsible for the audits of the airside revenues, with the goal of providing additional clarifications related to the work and the methodologies applied in the preparation of such factual reports.

- On 27 May, through a press release published on its internet Web site, the Institute, in the framework of the powers conferred in clause paragraph 40 of the concession contract, reported publicly that the Board of Trustees of the National Institute of Civil Aviation I.P., deliberated to approve the amendment of airport charges set for 2013, presented by ANA, S.A. from the next day on June 1.

- On May 28, INAC, I.P. reported ANA, S.A. its final decision approving, the tariff proposal for 2013..



- A 28 de maio, o INAC, I.P. informou a ANA, S.A. da deliberação do Conselho Diretivo deste Instituto em autorizar a entrada em vigor, a 1 de junho de 2013, a proposta tarifária para 2013.

#### **Junho de 2013**

- Em 1 de junho de 2013 entrou em vigor o tarifário proposto pela ANA, S.A..
- Em 5 de junho, foi enviado um ofício à Secretaria de Estado das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, informando o Chefe de Gabinete de Sua Ex<sup>ª</sup>. o Secretário de Estado, da decisão final do Regulador sobre o Processo de Consulta das Taxas Reguladas Aeroportuárias de 2013.

- Na mesma data foram informadas todas as partes intervenientes neste processo da decisão deste Instituto, através de ofício e com a publicação de um comunicado de imprensa no portal deste Instituto.

#### **Julho de 2013**

- A 31 de julho é publicado o Decreto-Lei n.º 108/2013, que procedeu à primeira alteração do Decreto-Lei 254/2012, de 28 de novembro, tendo em vista estabelecer o quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Portugal atribuída à ANA, S.A., S.A. de modo a integrar os aeroportos situados na Região Autónoma da Madeira na rede aeroportuária gerida por esta última empresa.
- Na mesma data, a ANA, S.A. emite um comunicado anunciando um ajustamento tarifário, de 4,4% no aeroporto de Lisboa, para entrar em vigor em 1 de dezembro de 2013.

#### **Agosto de 2013**

- Em 6 de agosto, foram recebidas no INAC, I.P., reclamações formais dos utilizadores manifestando e contestando a proposta de ajustamento tarifário da ANA, S.A.: afirmam ser do seu entendimento que a proposta de ajustamento da ANA, S.A. é inconsistente com a Diretiva 2009/12/CE e também com o Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de

#### **June 2013**

- In June 1, 2013 entered into force the tariffs proposed by the ANA, S.A..

- On June 5, was sent a letter to the Secretary of State for Public Works, Transport and Communications, informing the final decision of the INAC, I.P. about the consultation process of Regulated Airport Charges 2013.

- On the same date were informed all interested parties in the process of this decision, through trade and with the publication of a press release on the website of this Authority.

#### **July 2013**

- On July 31 is published the Decree-Law No. 108/2013, which carried out the first amendment of Decree-Law 254/2012, of November 28, in order to establish the General legal framework of the public service concession in order to integrate the airports located in the autonomous region of Madeira in the airport network managed by the latter company.

- At the same time, ANA, S.A. issues a press release announcing a tariff adjustment from 4.4% at Lisbon Airport, to enter into force in December 1, 2013.

#### **August 2013**

- On August 6, were received in INAC, I.P., formal complaints of users expressing and contesting the proposed tariff adjustment of ANA, S.A.: claim to be of the understanding that the proposed adjustment of the ANA, S.A. is inconsistent with the policy 2009/12/CE and also with the Decree-Law No. 254/2012 of 28 November.

- The INAC, I.P. made a detailed analysis of the legal, economic and financial aspects and on August, 14 asked the ANA, S.A., for additional information in order to assess if this tariff adjustment had a legal framework in the concession contract.

- On August 14 has been received the report of the system of quality and Airport Service

novembro.

- O INAC, I.P. fez uma análise detalhada dos aspetos jurídicos, económicos e financeiros e a 14 de agosto, solicitou à ANA, S.A. informações adicionais, tendo em vista avaliar se este ajustamento tarifário tinha um enquadramento legal no Contrato de Concessão.
- Em 14 de agosto foi recebido o Relatório do Regime de Qualidade e Serviço Aeroportuário (RQSA) relativo ao 2º trimestre de 2013, tendo este instituto prosseguido com os trabalhos de análise.
- Em 28 de agosto, a Concessionária, em resposta ao pedido deste Instituto, reportou toda a informação solicitada para justificação do ajustamento tarifário para 1 de dezembro de 2013.

#### Novembro de 2013

##### • Plano Estratégico da ANA, S.A.

De acordo com o definido no Contrato de Concessão, a ANA, S.A. enviou dentro do prazo (até 12 meses após a assinatura do contrato) o projeto de Plano Estratégico para o período de 2014 a 2017, tendo em vista o parecer prévio deste Instituto (antes de ser enviado ao Governo, como concedente). O referido projeto de plano estratégico mereceu a atenção de uma equipa, criada para o efeito, composta por técnicos das áreas Jurídicas, Regulação Económica, da Facilitação e Segurança e ainda das Infra Estruturas e Navegação Aérea. Assim, o referido grupo de trabalho analisou este documento nas suas diversas vertentes e emitiu um parecer conjunto sobre o mesmo, que foi enviado à ANA, S.A.



(RQSA) for the second quarter of 2013, having this Institute continued with the work of analysis.

- On 28 August, ANA, S.A., in response to the request of the Authority, reported all the information requested for justification of the charges adjustment for December 1, 2013.



#### November 2013

##### • Strategic plan of ANA, S.A.

According to the defined in the concession agreement, ANA, S.A. sent within the time limit (up to 12 months after the signature of the contract) the draft strategic plan for the period from 2014 to 2017, with a view to the prior opinion of this Authority Institute (before it is sent to the Government, as grantor). This strategic plan project deserved the attention of a team, set up for this purpose, composed of technical and legal areas, economic regulation, facilitation and security and infrastructure and air navigation.

Thus, the working group set up for this purpose, has examined this document in its various strands and issued a joint opinion on the same, which was sent to ANA, S.A..

## V – QUALIDADE DE SERVIÇO E INVESTIMENTOS (ANEXO 7 E 9)

### Anexo 7 – Níveis de qualidade do serviço aeroportuário

O Anexo 7 do Contrato de Concessão define duas tipologias de indicadores para a análise do Regime de Qualidade de Serviço prestado pela Concessionária:

Para avaliar a disponibilidade de infraestruturas aeroportuárias o referido Anexo propõe tipologias de indicadores para os vários tipos de infraestruturas, que de forma geral, medem o tempo em que determinada estrutura esteve disponível, relativamente ao tempo teórico em que deveria estar disponível. A análise efetuada teve por objetivo aferir se a métrica proposta pela ANA, S.A. respeitava o *espírito* do definido no Contrato de Concessão;

Para avaliar a qualidade do serviço prestado, a ANA, S.A. recorre aos Indicadores do nível de satisfação dos passageiros. A medição destes indicadores é realizada através de um inquérito trimestral de avaliação da qualidade de serviço nos aeroportos, no âmbito do *Programa Airport Service Quality (ASQ) Survey da Airport Council Internacional (ACI)*. Este questionário inquiri 600 indivíduos no aeroporto de Lisboa e 400 indivíduos nos restantes aeroportos que integram o Programa ASQ.

No referido inquérito, existe um conjunto de questões que são sujeitos a monitorização com penalização e outro conjunto de indicadores sem penalização.

Do primeiro conjunto são serviços ou níveis de qualidade de serviço dependentes de forma direta da responsabilidade da Concessionária, enquanto o segundo conjunto inclui um conjunto de questões relacionadas com a perceção do passageiro sobre determinadas situações do aeroporto, portanto questões mais subjetivas.

Estes indicadores, apesar de estarem a ser testados e ajustados trimestralmente (desde o 1º trimestre de 2013 que a ANA, S.A., SA vem reportando ao INAC, I.P., IP), terão que ser

## V – SERVICE QUALITY AND INVESTMENTS (ANNEX 7 AND 9)

### Annex 7-airport service quality levels

Annex 7 of the concession agreement defines two types of indicators for the analysis of the Quality of service provided by the concessionaire:

To assess the availability of airport infrastructures that annex proposes typologies of indicators for the various types of infrastructures, which generally measure the time in that particular framework was available, in relation to the theoretical time in which should be available. The analysis effected aimed to assess whether the measure proposed by the ANA, S.A. respected the spirit of the defined in the concession contract;

To assess the quality of the service provided, ANA, S.A. refers to indicators of the level of satisfaction of passengers. The measurement of these indicators is carried out via a quarterly survey of evaluation of the quality of service at airports, under the Airport Service Quality (ASQ) Survey of Airport Council International (ACI). This questionnaire inquires 600 individuals at Lisbon Airport and 400 individuals in all other airports within the ASQ Program.

In that survey, there are a number of issues that are subject to monitoring with penalty and another set of issues without penalty.

The first set are services or levels of service quality depend on directly the responsibility of the concessionaire, while the second set includes a set of issues related to lack of passenger about certain situations from the airport, therefore more subjective issues.

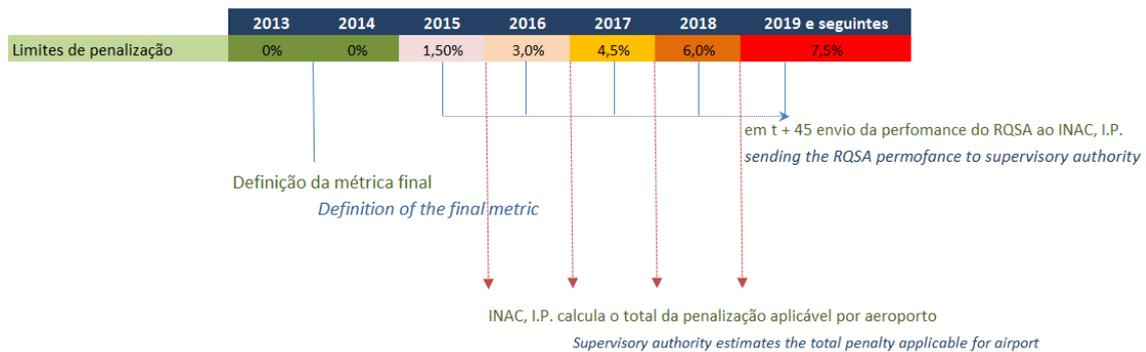
These indicators, although they are being tested and adjusted on a quarterly basis (since the first quarter of 2013 that ANA, S.A., SA has been reporting to INAC, I.P., IP), will have to be approved by 65 airlines of each of the airports, and only then will be presented, with their final metric, to INAC,

aprovados por 65% das companhias aéreas de cada um dos aeroportos, e só depois serão apresentados, com a sua métrica final, ao INAC, I.P., IP que passará a monitoriza-los trimestralmente, a partir de 2014.

Sublinha-se que estes indicadores e este Regime podem implicar em casos de incumprimento, penalizações, a partir de 2015 (1,5% sobre a RRMM do aeroporto onde se detetou o incumprimento) e que podem chegar aos 7,5% da RRMM a partir do ano de 2019.

I.P., IP which will monitor them on a quarterly basis from 2014.

It should be noted that these indicators and this scheme may involve cases of non-compliance, penalties, from 2015 (1.5 percentage points on the airport where RRMM sensed failure) and up to 7.5 percentage points of RRMM from the year 2019.



## Anexo 9 – Obrigações específicas de desenvolvimento

Na cláusula 17.3 do Contrato de Concessão está definido que “A Concessionária obriga-se a apresentar à Autoridade Reguladora um relatório anual auditado, que contenha informação respeitante ao cumprimento das obrigações relacionadas com as Obrigações Específicas de Desenvolvimento, no prazo de noventa (90) dias a contar do dia em que perfaz um ano sobre a Data de Assinatura.”

No âmbito do Contrato de Concessão, encontra-se previsto, para 2013, a realização dos investimentos infra e a sua verificação por parte do INAC, I.P., em 2014:

### Lisboa

- ✓ Conclusão do Bus Gate Norte

### Faro

- ✓ Infraestruturas para instalação de ILS/DME e Conclusão dos acessos e Kerbsides

## Annex 9 – Specific obligations of development

In clause 17.3 of the concession contract is defined as "the concessionaire shall submit to the Regulatory Authority an annual report audited, which contains information concerning the fulfilment of the obligations related to the specific obligations of development, within ninety (90) days of the day on which makes a year on the date of signature."

Under Concession Contract, it was defined for 2013 the execution of the investment below and their monitoring by INAC, I.P. on 2014:

### Lisbon

- ✓ Building of Bus Gate North

### Faro

- ✓ infrastructures for installing ILS/DME and Completion of the accesses and Kerbsides

## VI – TAXAS REGULADAS

A estrutura das taxas cobradas pela ANA, S.A., sujeitas a regulação económica, encontram-se enquadradas de acordo com a natureza dos serviços prestados, agrupando-se atualmente em taxas de tráfego, de assistência em escala, de segurança e de assistência a passageiros de mobilidade reduzida.

O valor das taxas nos aeroportos sujeitos a regulação económica (Grupo de Lisboa, Porto e Faro) não eram atualizados desde 2008, quer em termos de estrutura quer dos próprios quantitativos. Neste contexto, no primeiro ano de vigência do novo contrato de concessão, tendo em vista criar o menor impacto e perturbação no sistema tarifário em vigor, a ANA, S.A. não efetuou qualquer alteração à estrutura das taxas, limitando-se apenas a atualizar os seus montantes, de acordo com os limites permitidos legalmente.

Sublinhe-se ainda que, de acordo com os condicionalismos específicos para os aeroportos de menor dimensão do Grupo de Lisboa, designadamente os aeroportos dos Açores, da Madeira e Terminal Civil de Beja, as taxas sujeitas a regulação económica não sofreram quaisquer atualizações em 2013.

O valor médio do aumento das taxas em 2013 (junho) foi de 4,4% no aeroporto de Lisboa (correspondendo a um aumento médio de 1,7% no total dos aeroportos do Grupo de Lisboa) de 2,1% no aeroporto do Porto e de 3,3% no aeroporto de Faro.

Realce para que, pelo facto das Taxas de Segurança e de Serviço a Passageiros de Mobilidade Reduzida terem uma metodologia autonomizada de cálculo e fora do processo definido no Anexo 12 do Contrato de Concessão, as referidas taxas têm uma evolução independente das outras taxas reguladas, uma vez que são calculadas pelo INAC, I.P..

Em virtude do tráfego observado no 1º semestre de 2013 ter superado as estimativas consideradas no processo de consulta para fixação das taxas reguladas de 2013, e sempre dentro do legalmente previsto no Anexo 12 do

## VI – REGULATED AIRPORT CHARGES

The structure of the airport charges proposed by ANA, S.A., subject to economic regulation, are framed according to the nature of the services provided, namely traffic services, , ground handling, security and assistance to passengers with reduced mobility.

The value of the charges at airports subject to economic regulation (Group of Lisbon, Oporto and Faro) were not updated since 2008, both in terms of structure of quantitative themselves. In this context, in the first year of duration of the new concession agreement, in order to create the least impact and disturbance in the tariff system in force, ANA, S.A. not effected any change to the structure of the charges, limiting itself only to update their amounts, to the extent allowed legally.

It should be noted that, in accordance with the specific constraints to the smaller airports of Lisbon Group, including the Azores, Madeira airports and Civil Terminal of Beja, the charges subject to economic regulation have not been any updates in 2013.

The average increase in the charges in 2013 (June) was 4.4% in Lisbon Airport (corresponding to an average increase of 1.7 percentage points in Lisbon Group) of 2.1% at the Oporto airport and 3.3% in Faro airport.

Highlight for what, by the fact that the charges of safety and service to passengers with reduced mobility have made methodology and calculation for a defined process 12 Annex to the concession agreement, as referred to transportation conformity an evolution independent of other regulated compliance, once are calculated by the Portuguese Civil Aviation Authority.

Because the evolutions of the traffic in the 1st semester of 2013 (beyond expectations), and always within the level predicted on the

Contrato de Concessão, a ANA, S.A., tendo em vista recuperar as receitas perdidas até junho de 2013, e ao abrigo do disposto na cláusula 5.2 do referido Anexo 12, procedeu ao ajustamento tarifário das taxas reguladas em Lisboa, aumentando-as, em média, 4,4% a partir do dia 1 de dezembro.

Refira-se que, devido às condicionantes específicas da sazonalidade associadas ao aeroporto de Faro, a gestora aeroportuária decidiu não realizar qualquer ajustamento tarifário em 2013, optando por efetuar os cálculos no final de 2013. Em caso de excesso de receita cobrada, esta será devolvida às companhias aéreas durante o 1º semestre de 2014 e no caso de défice de cobrança, o valor será recuperado em 2015, como preconizado no Contrato de Concessão.

Annex 12 of the Concession Contract, ANA, S.A., in order to retrieve the lost revenue until June 2013, proceeded to the adjustment of charges regulated in Lisbon, increasing it as, in average, 4.4 percentage points from December's first.

It should be noted that, due to the specific constraints of seasonality associated with the Faro airport, the airport manager body decided not to perform any charge adjustment in 2013, opting to perform the calculations at the end of 2013. In case of excess revenue collected, this will be returned to the airlines during the 1st semester of 2014 and in case of lack of recovery, the value will be recovered in 2015, as predicted in the Concession Contract.

## VII - CONDICIONANTES ESPECÍFIAS DOS AEROPORTOS DO GRUPO DE LISBOA e METODOLOGIA DE FIXAÇÃO DA RECEITA MÉDIA MÁXIMA

A concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, aplica-se aos aeroportos de Lisboa, do Porto, de Faro, do Terminal Civil de Beja, de Ponta Delgada, de Santa Maria, da Horta e das Flores.

Os aeroportos de Lisboa, dos Açores, da Madeira e ainda o Terminal Civil de Beja, formam o Grupo de Lisboa, que gozam de condicionantes específicas de tratamento, no âmbito do contrato de concessão: até 31 de dezembro de 2017, as receitas reguladas por passageiro terminal nos aeroportos dos Açores e no terminal civil de Beja deverão permanecer constantes em termos nominais (com base nos valores de 2012) e as receitas por passageiro terminal relativas aos aeroportos da Madeira deverão ser reduzidas anualmente, e de forma constante, até igualar a Receita Média Máxima aplicável ao aeroporto de Lisboa em 2022.

Como se pode verificar, por aplicação desta metodologia, o efeito induzido pelas condicionantes específicas nos aeroportos do Grupo de Lisboa traduz-se na possibilidade de

## VII - SPECIFIC RESTRICTIONS OF THE AIRPORTS OF LISBON AND METHODOLOGY FOR SETTING THE MAXIMUM AVERAGE REVENUE

The granting of the public service in support of civil aviation airport, applies to airports of Lisbon, Oporto, Faro, Beja Civil Terminal of Ponta Delgada, of Santa Maria, Horta and Flores.

The airports of Azores, Madeira and the Civil Terminal of Beja, form the Group of Lisbon, enjoy special treatment, restrictions under the concession contract: until December 31, 2017, regulated revenues per passenger terminal at airports in the Azores and in Civil Terminal of Beja must remain constant in nominal terms (based on the values of 2012) and revenue per passenger terminal concerning to the Madeira airports should be reduced annually, and steadily, to match the Maximum Average Revenue applicable to Lisbon Airport in 2022.

As can be seen, by applying this methodology, the effect induced by specific restrictions at airports of Lisbon Group reflected on the possibility of increased revenue from regulated activities at Lisbon

aumento da receita proveniente das atividades reguladas no aeroporto de Lisboa, desde que seja assegurada a Receita Média Máxima estabelecida para o Grupo de Lisboa.

Os princípios gerais da regulação económica assentam na fixação de valores limites para a receita regulada por passageiro terminal (Receita Média Máxima), que resulta da totalidade das receitas brutas provenientes das atividades reguladas acrescida do contributo da atividade de retalho do lado ar, dividida pelo número de passageiros terminais.

Para o ano de 2013 (início de aplicação do presente modelo), as receitas médias máximas nominais foram fixadas no Contrato de Concessão em 11,45 euros, 8,60 euros e em 9,30 euros, nos aeroportos do Grupo de Lisboa, Aeroporto do Porto e Aeroporto de Faro, respetivamente.

Airport, provided that it is ensured that Maximum Average Revenue established for the Group of Lisbon.

The General principles of economic regulation are based on the setting of limit values for regulated revenue per passenger terminal (Maximum Average Revenue), that results of all revenue gross regulated activities plus the contribution of airside retail activity, divided by the number of passenger terminals.

For 2013 (early application of this model), the nominal maximum average revenues were laid down in the concession agreement in 11.45 euros, 8.60 euros and 9.30 euros, at the airports of Lisbon Group, Oporto and Faro Airports, respectively.

Receitas medias Máximas Reguladas Regulated Revenue Average Maximum<sup>1</sup>



<sup>1</sup> **CRLA** – Contributo da Receita do Lado Ar (receitas brutas de retalho do lado ar de 2012, reais e auditadas, indexadas a cada ano pelo IPCH de Agosto – Taxa de variação média anual). / *Contribution of Air Side Revenue (Gross Revenue from airside retail 2012, audited, indexed each year by August - HICP annual average variation rate).*

**P<sub>t</sub>** – Passageiros Terminais (todos os passageiros que embarcam ou desembarcam num aeroporto, excluindo os passageiros em trânsito direto). / *Passenger Terminals (all passengers embarking or disembarking at an airport, excluding passengers in direct transit)*

**RRMM** – Receita Regulada Média Máxima (Receita máxima por passageiro terminal que a concessionária está autorizada a ter pelas taxas reguladas). / *Regulated Revenue Average Maximum (maximum revenue per passenger terminal that the Concessionaire is authorized to take by regulated rates).*

Por aplicação da metodologia descrita no Anexo 12, para 2013 apuraram-se valores máximos para a Receita Regulada Média Máxima de 9,61 euros, 7,71 euros e de 7,60 para o Grupo de Lisboa, Porto e Faro, respetivamente, embora a Concessionária tenha optado por fixar os valores abaixo do máximo legalmente autorizado (em 0,04 euros nos aeroportos do Grupo de Lisboa, 0,02 euros no aeroporto do Porto e 0,01 euros no aeroporto de Faro).

By applying the methodology described in Annex 12, 2013 the maximum values for the Regulated Maximum Average Revenue was 9.61 euros, 7.71 euros and 7.60 to the Lisbon Group, Oporto and Faro Airports, respectively, although the concessionaire has opted to fix the values below the maximum legally authorized (0.04 euros at the airports of Lisbon, Oporto airport EUR 0.02 and 0.01 euros at Faro airport).

#### RRMM 2013

	RRMM autorizada para 2013 (1)	RRMM fixada (Junho)	RRMM ajustada (dezembro) (3)
Grupo de Lisboa (Lisbon Group)	9,61	9,57	9,59
Porto (Oporto)	7,51	7,49	-
Faro	7,71	7,70	-

1) Regulated Maximum Average Revenue allowed for 2013

2) Regulated Maximum Average Revenue set for 2013 (1)

3) Regulated Maximum Average Revenue adjusted for 2013 (1)

Este modelo contém mecanismos de ajustamentos, para aplicação em casos de erros de estimativa do volume de tráfego e do mix da componente das atividades e serviços sujeitos a regulação económica.

This model contains mechanisms for adjustments to be applied in cases of errors in estimating the volume of traffic and the mix of activities and component services subject to economic regulation.

No caso de se registar um excesso de receitas cobradas (em virtude de do comportamento do tráfego, por exemplo), a Concessionária terá que devolver às companhias aéreas esse valor até ao final do 1º semestre de 2015 e em caso de apuramento de um défice de receita cobrada, poderá, caso esse défice seja apurado durante os primeiros 6 meses do ano e desde que os utilizadores aeroportuários sejam notificados com um período de antecedência mínimo de 120 dias, proceder ao ajustamento das taxas, tendo em vista recuperar esse valor.

In the case of registering a surplus of revenue collected (by virtue of the behavior of the traffic, for example), the concessionaire will have to return to airlines this value until the end of the 1st semester of 2015 and in case of discharge of a revenue deficit charged, may, if such deficit is determined during the first 6 months of the year and since the airport users are notified with a minimum notice period of 120 days, to proceed with the adjustment of rates, in order to retrieve this value.

Os défices de receitas apurados no final do ano (com base nos valores reais), poderão ser cobrados aos utilizadores no ano n+2, através do mecanismo de correção cuja metodologia está descrita no Anexo 12 do Contrato de Concessão.

Revenue deficits calculated at the end of the year (based on actual values) may be charged to the users in the year n+2, through the correction mechanism whose methodology is described in annex 12 of the concession contract.

## VIII – TAXAS NOS AEROPORTOS, AERÓDROMOS E REDES AEROPORTUÁRIAS NÃO SUJEITOS A REGULAÇÃO

De acordo com o disposto no n.º 1 do art.º 75.º do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, "os aeroportos, aeródromos e redes aeroportuárias abertos ao tráfego comercial não sujeitos a regulação devem notificar o INAC, I.P., sobre o regime de taxas previstas no presente capítulo a praticar, eventuais isenções ou reduções dessas taxas, até 60 dias antes da sua entrada em vigor".

Atualmente, apenas os aeródromos de Cascais e de Ponte-de-Sor estão a cumprir com o disposto no referido diploma legal, tendo notificado este Instituto sobre as propostas de alteração das taxas para 2014.

## VIII – AIRPORT CHARGES AT AIRPORTS, AERODROMES NO SUBJECT TO ECONOMIC REGULATION

In accordance with the provisions of paragraph 1 of article 75 of Decree-Law No. 254/2012 of 28 November, "airports, aerodromes and airports open to commercial traffic not subject to regulation should notify the INAC, I.P., on the regime of fees provided for in this chapter to practice, any exemptions or reductions of these rates until 60 days before their entry into force".

Currently, only aerodromes of Cascais and Ponte-de-Sor are to comply with the provisions of the said law, having notified this Institute on the proposals to amend the rates for 2014.

