

ANEXO 12

REGULAÇÃO ECONÓMICA DA CONCESSÃO

1. DEFINIÇÕES

No presente Anexo 12, incluindo os respetivos apêndices, sempre que iniciados por maiúscula, e salvo se do contexto claramente resultar sentido diferente, os termos abaixo indicados terão o significado que a seguir lhes é apontado:

Atividades Monitorizadas: todas as atividades e serviços referidos no Apêndice B.

Atividades Não Reguladas: todas as atividades e serviços desenvolvidos ou disponibilizados pela Concessionária que não constam dos Apêndices A e B.

Atividades Reguladas: todas as atividades e serviços sujeitos a Regulação Económica referidos no Apêndice A.

Autoridade Reguladora: a definição constante da cláusula 1 do Contrato de Concessão [*Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P. (INAC, I.P.)*].

Concessionária: a definição constante da cláusula 1 do Contrato de Concessão [*ANA – Aeroportos de Portugal SA*]

Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar (CRLA): receita (bruta) total das atividades de retalho do lado ar, reais e auditadas relativas ao ano de 2012, referidas, indexadas em cada ano à variação anualizada do Índice de Preços ao Consumidor Harmonizado (IPCH), em cada um dos aeroportos ou conjunto de aeroportos identificados no ponto 2 do presente Anexo 12.

Para efeitos do CRLA, consideram-se atividades de retalho do lado ar, todas as atividades comerciais de retalho realizadas no Lado Ar da área de processamento de passageiros dos terminais dos aeroportos. Não se incluem nestas atividades a publicidade, ocupação de salas VIP e CIP e a ocupação de escritórios.

Índice de Preços ao Consumidor Harmonizado (IPCH): índice de todas as rubricas para os 27 países da União Europeia (ou índice que o substitua), compilado mensalmente pelo Eurostat, conforme a média (variação percentual) de 12 meses reportada a 31 de Agosto.

Passageiro Terminal (Pt): a definição constante da cláusula 1 do Contrato de Concessão [*todos os passageiros que embarcam ou desembarcam num aeroporto, excluindo os passageiros em trânsito direto*].

Receita Média Máxima (RMM): quociente entre a soma da receita (bruta) total das atividades e serviços sujeitos a Regulação Económica referidos no Apêndice A com o

Contributo da Atividade de Retalho do Lado Ar e o número de Passageiros Terminais em cada um dos aeroportos ou conjunto de aeroportos identificados no ponto 2 do presente Anexo 12.

Receita Regulada Média Máxima (RRMM): quociente entre a receita (bruta) total das atividades e serviços referidos no Apêndice A e o número total de Passageiros Terminais em cada um dos aeroportos ou conjunto de aeroportos identificados no ponto 2 do presente Anexo 12.

Regulação Económica: definição dos princípios e regras aplicáveis à cobrança de taxas pagas pelos utilizadores do aeroporto ou aeródromo pela utilização das instalações disponibilizadas e pelos serviços prestados pela entidade gestora aeroportuária relacionados com a aterragem, descolagem, iluminação e estacionamento de aeronaves e com o processamento de passageiros, carga e correio.

Utilizadores: os operadores aéreos e os agentes de assistência em escala, em que se incluem os prestadores de serviços de assistência em escala e os utilizadores em regime de autoassistência.

2. PRINCÍPIOS GERAIS

2.1. A regulação económica assenta na fixação de valores limite para a receita por Passageiro Terminal proveniente das Atividades Reguladas referidas no Apêndice A nos aeroportos ou conjunto de aeroportos abaixo indicados:

- i) Lisboa, Açores (Ponta Delgada, Santa Maria, Horta e Flores), Madeira (Madeira e Porto Santo) e Terminal Civil de Beja (adiante designado por *Grupo de Lisboa*)
- ii) Aeroporto do Porto
- iii) Aeroporto de Faro

2.2. A Receita Média Máxima (RMM) aplicável em cada um dos aeroportos ou conjunto de aeroportos indicados nas alíneas (i) a (iii) do número anterior, reporta à totalidade das receitas brutas provenientes das Atividades Reguladas referidas no Apêndice A, acrescida do Contributo da Atividade de Retalho do Lado Ar, dividida pelo número total de Passageiros Terminais (Pt).

2.3. Para o ano de 2013, serão estabelecidas Receitas Médias Máximas nominais (RMM 2013) em conformidade com o disposto no ponto 4.2 *infra* (Figura 1).

- 2.4. Para o período de 1 de Janeiro de 2014 até 31 de Dezembro de 2022, as Receitas Médias Máximas (RMM) serão estabelecidas de acordo com a metodologia de cálculo descrita no ponto 4.2 *infra* (Figura 2).
- 2.5. A Receita Regulada Média Máxima de cada ano (RRMM i) que a Concessionária está autorizada a cobrar aos Utilizadores em contrapartida da prestação das Atividades Reguladas referidas no Apêndice A corresponde à diferença entre a Receita Média desse ano (RMM i) e o Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar desse ano (CRLA i) por Passageiro Terminal.
- 2.6. As receitas provenientes de voos operados por cargueiros puros são excluídas das receitas consideradas para o cálculo da Receita Regulada Média Máxima (RRMM). No entanto, estes voos devem ser objeto de um regime de taxaçoão idêntico ao dos voos comerciais de passageiros (por tonelada aterrada com utilização da pista de aterragem e de plataforma de estacionamento de aeronaves).
- 2.7. A Concessionária é livre de fixar a estrutura e os montantes das taxas devidas nos termos do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de Novembro, com observância das restrições estabelecidas na lei à respetiva definição e, no caso das taxas relativas às Atividades Reguladas referidas no Apêndice A, desde que respeitados os limites estabelecidos para a Receita Média Máxima (RMM).
- 2.8. Sem prejuízo do disposto no número anterior, a Concessionária deve submeter à autorização da Autoridade Reguladora a aplicação de taxas resultantes da realização ou prestação de atividades e serviços conexos acessórios, complementares ou agregados a Atividades Reguladas que representem um novo encargo para os Utilizadores.

3. RECLASSIFICAÇÃO DAS ATIVIDADES REGULADAS E MONITORIZADAS

- 3.1. As Atividades Reguladas provenientes de atividades e serviços referidos no Apêndice A podem ser reclassificadas em Atividades Monitorizadas, com a consequente inclusão no Apêndice B, por decisão fundamentada da Autoridade Reguladora, com o consequente ajustamento aplicável da Receita Média Máxima (RMM).
- 3.2. As Atividades Monitorizadas podem ser reclassificadas em Atividades Reguladas, com a consequente inclusão no Apêndice A, por decisão fundamentada da Autoridade Reguladora, caso se verifique que os respetivos níveis de concorrência e/ou de serviço

diminuíram consideravelmente, com o conseqüente ajustamento aplicável da Receita Média (RMM).

3.3. Sem prejuízo dos números anteriores, as Atividades Monitorizadas podem sempre ser reclassificadas em Atividades Não Reguladas, desde que por decisão fundamentada da Autoridade Reguladora nomeadamente se se apurar que os respetivos níveis de concorrência e/ou de qualidade de serviço aumentaram consideravelmente.

3.4. Qualquer reclassificação e os ajustamentos aplicáveis da Receita Média Máxima (RMM) nos termos indicados nos números 1 e 2 anteriores produzem efeitos apenas no ano seguinte ao da respetiva decisão da Autoridade Reguladora.

4. RECEITA MÉDIA MÁXIMA POR PASSAGEIRO TERMINAL

a) PARA O ANO DE 2013

4.1. A Receita Média Máxima (RMM) para o ano de 2013 (valores nominais de 2013) para os aeroportos e conjunto de aeroportos indicados no ponto 2.1 *supra* é calculada incluindo a totalidade (100%) da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar efetivamente auditada em 2012, indexada ao Índice de Preços ao Consumidor Harmonizado (IPCH) reportado a 31 de Agosto de 2012 (*o Contributo do Retalho do Lado Ar de 2012*) (CLRA₂₀₁₂), e é fixada em:

i) Grupo de Lisboa – 11,45 €

ii) Aeroporto do Porto - 8,60 €

iii) Aeroporto de Faro - 9,30 €

4.2. A Receita Regulada Média Máxima para o ano de 2013 (RRMM₂₀₁₃) (valores nominais de 2013) para os aeroportos e conjunto de aeroportos indicados no ponto 2.1 é calculada nos termos da figura 1 *infra*:

Figura 1: Metodologia de cálculo da Receita Média Máxima do ano de 2013

	Grupo de Lisboa	Porto	Faro
Receita Média Máxima 2013 (RMM ₂₀₁₃)	11,45 € = (RMM ₂₀₁₃)	8,60 € = (RMM ₂₀₁₃)	9,30 € = (RMM ₂₀₁₃)
Receitas Efetivas do Retalho do Lado	Receitas do Retalho do Lado Ar 2012 (a)	Receitas do Retalho do Lado Ar 2012 (a)	Receitas Retalho do Lado Ar 2012 (a)

Ar 2012			
Fator de Indexação IPCH Agosto de 2012	08/2012 IPCH anualizado em % (b)	08/2012 IPCH anualizado em % (b)	08/2012 IPCH anualizado em % (b)
Contributo da Receita da Atividade de Retalho Lado Ar indexado (M€)(CRLA ₂₀₁₃)	(a) x (1 + (b)) = CRLA ₂₀₁₃	(a) x (1 + (b)) = CRLA ₂₀₁₃	(a) x (1 + (b)) = CRLA ₂₀₁₃
Estimativa do número de Passageiros Terminais em 2013 (mppa)	Estimativa 2013 = Pt ₂₀₁₃	Estimativa 2013 = Pt ₂₀₁₃	Estimativa 2013 = Pt ₂₀₁₃
Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar (€)	CRLA ₂₀₁₃ / Pt ₂₀₁₃ = (c)	CRLA ₂₀₁₃ / Pt ₂₀₁₃ = (c)	CRLA ₂₀₁₃ / Pt ₂₀₁₃ = (c)
Receita Regulada Média Máxima (RRMM ₂₀₁₃)	RRM ₂₀₁₃ - (c) = RRMM ₂₀₁₃	RRM ₂₀₁₃ - (c) = RRMM ₂₀₁₃	RRM ₂₀₁₃ - (c) = RRMM ₂₀₁₃

b) De 2014 a 2022

4.3. Anualmente, a partir de 1 de Janeiro de 2014 e até 31 de Dezembro de 2022, a Receita Média Máxima do ano i (RMM i), será calculada utilizando os seguintes elementos e metodologia de cálculo:

- a) Receita Média Máxima do Ano Anterior, RMM $i-1$
- b) A Receita Média Máxima do Ano Anterior RMM $i-1$ é indexada ao IPCH de Agosto ano $i-1$, subtraído do fator de eficiência X aplicável, obtendo-se a Receita Média Máxima para o Ano $i-1$ indexada. O fator X aplicável de 2014 a 2022 inclusive corresponde ao quadro *infra*:

Fatores X aplicáveis de 2014-2022

	2014-2017	2018-2022
Lisbon Group	0.0%	0.5%
Porto Airport	1.0%	0.5%
Faro Airport	1.0%	0.5%

c) Podem ocorrer adicionalmente os seguintes ajustamentos e as condicionantes adicionais específicas do Grupo de Lisboa (ponto 6 deste Anexo 12), no caso de serem aplicáveis, assegurando-se a respetiva conformidade com o disposto no ponto 7 deste Anexo 12:

- i) Ajustamento decorrente da reposição do Equilíbrio Económico e Financeiro nos termos da cláusula 25 do Contrato de Concessão
 - ii) Ajustamento decorrente da celebração de Acordo Vinculativo para o Desenvolvimento do NAL nos termos da cláusula 48 do Contrato de Concessão
 - iii) Ajustamento resultante do teste comparativo (*benchmark*)
 - iv) Ajustamento resultante de qualquer Mecanismo de Partilha do Risco de Tráfego
- d) Os cálculos nas alíneas b) a c) irão produzir a Receita Média Máxima para o Ano i (RMM_i)
- e) Ajustamento para recuperação do desvio ocorrido na Receita Regulada Média Máxima no ano $i-2$, motivado por erros de estimativa nos termos do ponto 5 do presente Anexo, indexado ao HICP de Agosto do ano $i-1$
- f) A dedução na Receita Média Máxima para o Ano i (RMM_i) do ajustamento indicado na alínea e) irá produzir a Receita Média Máxima Ajustada para o Ano i ($RMMA_i$)
- g) Estimativa do número de Passageiros Terminais para o ano i (Pt_i)
- h) Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar do ano $i-1$ ($CRLA_{i-1}$), indexado ao IPCH reportado a Agosto do ano $i-1$ = $CLRA_i$
- i) Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar do ano i ($CRLA_i$), dividido pelo número total estimado de Passageiros Terminais do ano i (Pt_i) = (a)
- j) A dedução à Receita Média Máxima Ajustada do ano i ($RMMA_i$) do Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar do ano i por Passageiro Terminal (a) irá produzir a Receita Regulada Média Máxima do ano i ($RRMM_i$)
- k) Os cálculos específicos para 2014 (e anos subsequentes até 2022) constam na figura 2:

Figura 2: Metodologia de cálculo da Receita Média Máxima 2014 – 2022

	GRUPO DE LISBOA	PORTO E FARO
Receita Média Máxima do ano $i-1$	RMM_{i-1}	RMM_{i-1}
Fator de Indexação IPCH agosto do ano $i-1$ – Fator de Eficiência X	$1 + (IPCH-X) = F_i$	$1 + (HICP-X) = F_i$
Receita Média Máxima do ano $i-1$ indexada	$RMM_{i-1} * F_{ii}$	$RMM_{i-1} * F_{ii}$
Ajustamento para reposição de equilíbrio económico e financeiro da Concessão (cláusula 25 do CC)	$(\Delta 1_i)$	$(\Delta 1_i)$
Ajustamento para Acordo Vinculativo para Desenvolvimento do NAL (cláusula 48 do CC)	$(\Delta 2_i)$	N/a
Ajustamento por via do teste de <i>benchmark</i>	$(\Delta 3_i)$	N/a
Ajustamento pelo mecanismo de partilha de risco de tráfego	$(\Delta 4_i)$	N/a
Receita Média Máxima do ano i (RMM_i)	$(RMM_{i-1} * F_{ii}) + (\Delta 1_i) + (\Delta 2_i) + (\Delta 3_i) + (\Delta 4_i) = RMM_i$	$(RMM_{i-1} * F_{ii}) + (\Delta 1_i) = RMM_i$
Ajustamento para recuperação dos desvios ocorridos na Receita Regulada Média Máxima (RMM) do ano $i-2$, indexada ao IPCH de agosto do ano $i-1$	$(\Delta 5_i)$	$(\Delta 5_i)$

Receita Média Máxima Ajustada para o Ano i (RMMA $_i$)	$RMM_{i+(\Delta 5)} = RMMA_i$	$RMM_{i+(\Delta 5)} = RMMA_i$
Estimativa do número de Passageiros Terminais para o ano i (mppa)	Pt_i	Pt_i
Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar ano i (CRLA $_i$)	$CRLA_{i-1} * (1+IPCH_{i-1}) = CRLA_i$	$CRLA_{i-1} * (1+IPCH_{i-1}) = CRLA_i$
Contributo da Receita do Retalho do Lado Ar por Passageiro Terminal (Pt) no ano i (a)	$CRLA_i / Pt_i = (a)$	$CLRA_i / Pt_i = (a)$
Receita Regulada Média Máxima para o ano i (RRMM $_i$)	$RMMA_i - (a) = RRMM_i$	$RMMA_i - (a) = RRMM_i$

5. AJUSTAMENTOS POR ERROS DE ESTIMATIVA

5.1. São admitidos ajustamentos decorrentes de erros de estimativa do volume de tráfego anual de passageiros que tenham impacto no cálculo do Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar (CRLA) por Passageiro Terminal (Pt) ou, ainda, por erros de estimativa do mix de tráfego e/ou da composição dos serviços e atividades disponibilizados, nos termos seguintes:

- a) Qualquer excesso de receita cobrada será devolvido às companhias aéreas nos primeiros 6 (seis) meses após o final do ano em que ocorreu essa cobrança excessiva, através de um pagamento único na mesma proporção das receitas das Atividades Reguladas obtidas nesse ano no aeroporto em causa, acrescido de uma compensação de juros, à Taxa de Juro Base do Banco Central Europeu (BCE) a 1 de Setembro do ano em causa, mais 2% por ano.
- b) Qualquer défice de receita cobrada será reclamado apenas no segundo ano após o ano em que se verificou a cobrança em défice, mediante o correspondente ajustamento da Receita Média Máxima (RMM) que for aplicável nesse ano.

Não há lugar à reclamação do défice de receita no ano indicado em b) se a Receita Média Máxima desse ano dever permanecer constante por aplicação da condicionante adicional do Teste Comparativo (ponto 6.2.1.i) ou da Partilha do Risco de Tráfego (ponto 6.2.2.d), caso em que o ajustamento da Receita Média Máxima (RMM) terá lugar apenas quando essa condicionante adicional cessar os respetivos efeitos.

O ajustamento da Receita Média Máxima (RMM), quando aplicável, é acrescido de compensação de juros, à Taxa de Juro Base do Banco Central Europeu (BCE) a 1 de Setembro do ano em causa mais 2% por ano.

- 5.2. Sem prejuízo do disposto dos ajustamentos indicados nas alíneas a) e b) do número 1, e apenas no caso de erros de estimativa do volume de tráfego anual de passageiros que tenham impacto no cálculo do Contributo da Receita da Atividade de Retalho do Lado Ar (CRLA) por Passageiro Terminal (Pt), a Concessionária poderá promover a alteração das taxas ao longo desse ano para assegurar a sua conformidade com os limites estabelecidos para a Receita Regulada Média Máxima (RRMM), desde que a Concessionária proceda à notificação dessa alteração (às companhias aéreas) com um mínimo de 4 (quatro) meses de antecedência.

6. CONDICIONANTES ADICIONAIS ESPECÍFICAS DO GRUPO DE LISBOA

As condicionantes seguidamente indicadas aplicam-se exclusivamente ao conjunto de aeroportos do Grupo de Lisboa, não sendo aplicáveis aos aeroportos de Faro e do Porto:

6.1 NOS AEROPORTOS DE MENOR DIMENSÃO

- a) Até 31 de Dezembro de 2017, as receitas por passageiro terminal provenientes das Atividades Reguladas referidas no Apêndice A nos aeroportos dos Açores e no Terminal Civil de Beja deverão permanecer constantes em termos nominais e por referência aos níveis de 2012.
- b) As receitas por passageiro terminal provenientes das Atividades Reguladas referidas no Apêndice A nos aeroportos da Madeira deverão ser reduzidas anualmente de forma constante até igualar a Receita Regulada Média Máxima aplicável ao aeroporto de Lisboa em 2022.

- c) O efeito induzido pela atuação referida em (a) e (b) traduz-se na possibilidade de aumento da receita proveniente das Atividades Reguladas no aeroporto de Lisboa, desde que seja assegurada a conformidade com a Receita Média Máxima estabelecida para o Grupo de Lisboa

6.2 NO AEROPORTO DE LISBOA:

6.2.1. TESTE COMPARATIVO (BENCHMARK)

- a) De forma a assegurar que o Aeroporto de Lisboa continua a praticar um tarifário competitivo em comparação com aeroportos similares na União Europeia, as taxas aplicadas no Aeroporto de Lisboa serão submetidas a um teste comparativo (*benchmark*), em 2014 e a cada 2 (dois) anos em diante (doravante os *Anos de Teste*).
- b) O teste comparativo (*benchmark*) de periodicidade bianual acima indicado deverá ser levado a cabo em comparação com um painel de 12 aeroportos identificados na figura 3, cujo conteúdo não poderá ser alterado pela Autoridade Reguladora sem o acordo prévio da Concessionária.

Figura 3: Painel de Teste comparativo (*benchmark*) do Grupo de Lisboa

Viena	Madrid Barajas	Genéve	Berlin Brandenburg
Barcelona El Prat	Copenhaga	Londres Gatwick	Bruxelas National
Dublin	Roma (AdR Network)	Dusseldorf (DUS)	Estocolmo Arlanda

- c) O teste comparativo (*benchmark*) deverá ser levado a cabo com base nos seguintes parâmetros:
- (i) Ponderação de 80%: Movimentação no espaço Schengen intra-UE de um A320-200, com 164 lugares e um fator de ocupação de 80%, com um peso máximo à descolagem (MTOW) de 74 toneladas
 - (ii) Ponderação de 20%: um A330-200, para/de fora da Europa, com 263 lugares e um fator de ocupação de 70%, com um MTOW de 230 toneladas
 - (iii) O teste comparativo (*benchmark*) atenderá aos seguintes elementos: taxas de aterragem/descolagem, taxas de serviço a passageiros em terminal principal, taxa

de segurança (apenas os montantes que constituem receitas do Entidade Gestora Aeroportuária), taxa de estacionamento (1hora) com utilização de ponte telescópica, não incluindo taxas de navegação aérea, taxas governamentais ou encargos relacionados com *catering*, combustíveis e outras categorias de assistência em escala.

- d) O teste comparativo (*benchmark*) tem de ser realizado numa base comparável, utilizando as taxas de câmbio médias ponderadas dos últimos 12 meses para cada Ano de Teste.
- e) O teste comparativo (*benchmark*) suportar-se-á numa das seguintes fontes: (i) informação acordada entre a Concessionária e duas das três maiores companhias aéreas suas clientes; ou (ii) informação acordada entre o Concessionária e a Autoridade Reguladora.
- f) A Concessionária entregará o teste comparativo (*benchmark*) e respetivos resultados à Autoridade Reguladora até 30 de junho de cada Ano de Teste (ou seja, a primeira análise terá de ser apresentada em 30 de junho de 2014), devendo a Autoridade Reguladora validar os resultados no prazo máximo de 30 dias, significando o silêncio da Autoridade Reguladora a validação tácita desses resultados.
- g) Se o teste comparativo (*benchmark*) demonstrar que as taxas das Atividades Reguladas praticadas no Aeroporto de Lisboa, numa base comparável com o painel de aeroportos objeto de teste comparativo (*benchmark*), se situam até 15% inclusive abaixo ou acima da mediana do referido painel, não há lugar a qualquer ajustamento dessas taxas.
- h) Se o teste comparativo (*benchmark*) demonstrar que as taxas das Atividades Reguladas praticadas no Aeroporto de Lisboa, numa base comparável com o painel de aeroportos objeto de teste comparativo (*benchmark*), se situam mais de 15% abaixo da mediana do referido painel, a Receita Média Máxima (RMM) do Grupo de Lisboa pode ser atualizada de acordo com o IPCH+2% até que se verifique que as taxas praticadas se situam dentro da banda dos 15% abaixo ou acima da mediana do referido painel, ou, no máximo, para os dois anos consecutivos seguintes (ou seja, 2015 e 2016 após o primeiro Ano de Teste).
- i) Se o teste comparativo (*benchmark*) demonstrar que as taxas das Atividades Reguladas praticadas no Aeroporto de Lisboa, numa base comparável com o painel de aeroportos objeto de teste comparativo (*benchmark*), se situam mais de 15% inclusive

acima da mediana do referido painel, essas taxas terão de permanecer constantes numa base nominal até que se verifique que as taxas praticadas se situam dentro da banda dos 15% abaixo ou acima da mediana do referido painel, ou, no máximo, para os dois anos consecutivos seguintes (ou seja, 2015 e 2016 após o primeiro Ano de Teste), salvo se a Concessionária demonstrar que a violação do nível estabelecido (15% acima da mediana) decorre exclusivamente do disposto no ponto 6.1,c) *supra*.

- j) Quaisquer alterações da Receita Média Máxima (RMM) do Grupo de Lisboa nos termos indicados *supra* apenas produzem efeitos nas taxas das Atividades Reguladas praticadas no Aeroporto de Lisboa.

6.2.2. PARTILHA DE RISCO DE TRÁFEGO

- a) Sem prejuízo da condicionante adicional específica do Teste Comparativo, que prevalece, as taxas das Atividades Reguladas praticadas no Aeroporto de Lisboa também podem ser submetidas a um fator de ajustamento do volume de tráfego nos termos a seguir indicados:
- b) Não há lugar a qualquer ajustamento da Receita Média Máxima (RMM) do ano de 2013.
- c) Se o volume efetivo do tráfego anual de passageiros para o período 2013-2021 no Grupo de Lisboa se situar, em cada ano, dentro da banda de limites máximo / mínimo desse ano indicados na figura 4 *infra*, não há lugar a qualquer ajustamento da Receita Média Máxima (RMM) aplicável ao Grupo de Lisboa.
- d) Se o volume efetivo do tráfego anual de passageiros entre 2013-2021 se situar num determinado ano acima do limite máximo estabelecido para esse ano na figura 4 *infra*, a Receita Média Máxima (RMM) aplicável ao Grupo de Lisboa manter-se-á constante em termos nominais até que o volume de tráfego anual volte a situar-se dentro da banda referenciada.
- e) Se o volume efetivo de tráfego anual passageiros no período 2013-2021 se situar num determinado ano abaixo do limite mínimo estabelecido para esse ano na figura 4 *infra*, a Receita Média Máxima (RMM) aplicável ao Grupo de Lisboa poderá ser aumentada de acordo com o IPCH+2% até que o volume de tráfego anual volte a situar-se dentro da banda referenciada.

- f) Quaisquer alterações da Receita Média Máxima (RMM) do Grupo de Lisboa nos termos indicados nas alíneas ii) e iii) *supra* apenas produzem efeitos nas taxas das Atividades Reguladas praticadas no Aeroporto de Lisboa.

Figura 4: Banda de Tráfego do Grupo de Lisboa

	2012 E	2013 E	2014 E	2015 E	2016 E	2017 E	2018 E	2019 E	2020 E	2021E
Máximo (mppa)	N.A.	21.40	21.74	22.13	22.56	23.07	23.79	24.57	25.38	26.23
Base do Terminal de Passageiros (mppa)	18.5	18.6	18.9	19.2	19.6	20.1	20.7	21.4	22.1	22.9
Mínimo (mppa)	NA	15.82	16.07	16.36	16.67	17.05	17.58	18.16	18.76	19.39

7. REGIME DE PREVALÊNCIA DOS MECANISMOS DE ALTERAÇÃO DA RECEITA MÉDIA MÁXIMA (RMM)

7.1. A articulação das condicionantes adicionais específicas e demais mecanismos de alteração da Receita Média Máxima (RMM) rege-se pelas seguintes regras de prevalência:

- a) As alterações decorrentes da reposição do Equilíbrio Económico e Financeiro nos termos da cláusula 25 do Contrato de Concessão prevalecem sempre sobre qualquer metodologia de cálculo considerada neste Anexo 12, incluindo os mecanismos de alteração abaixo indicados;
- b) as alterações decorrentes da celebração de Acordo Vinculativo para o Desenvolvimento do NAL nos termos da cláusula 48 do Contrato de Concessão prevalecem sobre as condicionantes adicionais específicas do Teste Comparativo e da Partilha de Risco de Tráfego e a metodologia de cálculo no ponto 4.3 (Figura 2);
- c) Os ajustamentos da Receita Média Máxima (RMM) do Grupo de Lisboa decorrentes da aplicação do teste comparativo (*benchmark*) prevalecem sobre a Partilha de Risco de Tráfego e a metodologia de cálculo no ponto 4.3 (Figura 2);

- d) Os ajustamentos da Receita Média Máxima (RMM) do Grupo de Lisboa decorrentes da aplicação da partilha de risco de tráfego prevalecem sobre a metodologia de cálculo no ponto 4.3 (Figura 2);
- 7.2. Quaisquer alterações da Receita Média Máxima (RMM) do Grupo de Lisboa resultantes dos mecanismos do teste comparativo (*benchmark*) ou da partilha do risco de tráfego indicados no ponto 6 do presente Anexo 12 apenas produzem efeitos nas taxas das Atividades Reguladas praticadas no Aeroporto de Lisboa, permanecendo aplicáveis as condicionantes adicionais específicas estabelecidas para os aeroportos de menor dimensão (ponto 6.1. do presente Anexo).

8. APÓS O ANO DE 2022

(1) GRUPO DE LISBOA

8.1. De 1 de Janeiro de 2023 em diante, e até à data em que a Autoridade Reguladora ou o Concedente aceitarem as alterações em resultado de um acordo celebrado entre a Concessionária e o Concedente relativo à construção do novo aeroporto na região de Lisboa ao abrigo do Capítulo XI do presente Contrato de Concessão, a Receita Regulada Média Máxima (RRMM) aplicável ao Grupo de Lisboa por períodos sucessivos de 5 (cinco) anos contados a partir de 1 de Janeiro de 2023, será determinada por um dos seguintes mecanismos:

- a) Por proposta da Concessionária, para cada período de 5 (cinco) anos, contados a partir de 1 de Janeiro de 2023, apoiada por mais de duas companhias aéreas suas clientes, que representem pelo menos, 65% do tráfego de passageiros no Grupo de Lisboa nos últimos 12 meses - **PROPOSTA APOIADA**; ou (na ausência de PROPOSTA APOIADA)
- b) Por aplicação de um novo modelo de Receita Regulada Média Máxima (RRMM) do Grupo de Lisboa, para cada período de 5 (cinco) anos, contados a partir de 1 de Janeiro de 2023 – **MODELO RRMM DE 2023 EM DIANTE**.

PROPOSTA APOIADA

8.2. Uma PROPOSTA APOIADA pelas Companhias Aéreas deverá ser sujeita a homologação por parte da Autoridade Reguladora no prazo máximo de 30 dias após a respetiva

recepção, considerando-se tacitamente aprovada se a Autoridade Reguladora não proferir qualquer decisão nesse prazo.

- 8.3. A Autoridade Reguladora pode, no mesmo prazo acima indicado, rejeitar ou propor alterações à PROPOSTA APOIADA desde que demonstre fundamentadamente que a mesma não promove (i) Boas Práticas em termos de investimento ou de qualidade de serviço nos aeroportos, ou (ii) os interesses dos passageiros nos aeroportos.
- 8.4. A PROPOSTA APOIADA prevalece sobre a metodologia da RECEITA REGULADA MÉDIA MÁXIMA (RRMM) DE 2023 EM DIANTE, podendo mesmo, uma vez estabelecida, substituir esta metodologia no ano seguinte ao da aprovação da PROPOSTA APOIADA.
- 8.5. Os ajustamentos previstos no ponto 5 deste Anexo 12, bem como a modificação por alteração das circunstâncias nos termos do ponto 9 do presente Anexo, aplicam-se também no mecanismo da PROPOSTA APOIADA.

MODELO RRMM DE 2023 EM DIANTE

- 8.6. O MODELO RRMM DE 2023 EM DIANTE para cada período de 5 (cinco) anos é baseado nos seguintes fatores objetivos: (i) rácio entre os somatórios do investimento de capital elegível (*capex*) e dos EBITDA dos 5 anos anteriores; e (ii) o IPCH reportado a Agosto do ano $i-1$, de acordo com a seguinte metodologia:

(a) Para o ano de 2023, na ausência de uma Proposta Apoiada, o valor da Receita Regulada Média Máxima (RRMM) não poderá exceder, sem prejuízo do ponto 8.10, o valor da RMM 2022.

(b) Para os anos 2024 e seguintes

- i) Receita Regulada Média Máxima do Ano Anterior (RRMM $i-1$)
- ii) A Receita Média Máxima do Ano Anterior (RRMM $i-1$) é indexada ao fator de evolução definido nas alíneas (iii), (iv) e (v) seguintes = Receita Regulada Média Máxima (RRMM) de 2024 e anos seguintes.
- iii) O Investimento de Capital Elegível exclui: (a) aquisições de empresas; (b) investimentos de capital (*capex*), realizados por um subconcessionário, que não foram capitalizados no balanço da Concessionária; e (c) quaisquer despesas de capital não afetas à prestação de Atividades e Serviços Aeroportuários. O EBITDA do Grupo de Lisboa deverá ser calculado repartindo quaisquer

despesas operacionais na Sede/Centrais na proporção da receita total entre o Grupo de Lisboa e os aeroportos de Faro e Porto.

- iv) O rácio irá produzir uma das cinco opções para a evolução anual da Receita Regulada Média Máxima (RRMM) para os próximos cinco anos, que poderá ser: IPCH-2%; IPCH-1%; IPCH; IPCH+0,5% ou IPCH+1,0%, de acordo com o identificado na figura 5 *infra*.
- v) A Receita Regulada Média Máxima (RRMM) será indexada a essa evolução anual em cada ano posterior incluído no período completo de 5 (cinco) anos seguintes.

Figura 5: Banda de Tráfego do Grupo de Lisboa

Rácio dos somatórios do Investimento de Capital Elegível do Grupo de Lisboa e do Total do EBITDA nos 5 anos anteriores	Evolução da Receita Regulada Média Máxima nos próximos 5 anos
$R \geq 0.8$	HICP+1.0% pa
$0.6 \leq R < 0.8$	HICP+0.5% pa
$0.40 \leq R < 0.6$	HICP pa
$0.20 \leq R < 0.4$	HICP-1% pa
$R < 0.2$	HICP-2% pa

- 8.7. As receitas das Atividades Reguladas por passageiro terminal nos aeroportos da Madeira de 1 de Janeiro de 2023 em diante não devem ultrapassar as do Aeroporto de Lisboa (até 2022 devem estar alinhadas com as do Aeroporto de Lisboa).
- 8.8. Não existem restrições adicionais aos aeroportos dos Açores, nem ao Terminal Civil de Beja, de 1 de Janeiro de 2023 em diante, mas as receitas totais do Grupo de Lisboa devem permanecer conformes com Receita Regulada Média Máxima (RRMM) estabelecida para o Grupo de Lisboa
- 8.9. Os ajustamentos previstos no ponto 5 deste Anexo 12, bem como a modificação por alteração das circunstâncias nos termos do ponto 9 do presente Anexo, aplicam-se também no mecanismo do MODELO RRMM DE 2023 EM DIANTE.
- 8.10. Sem prejuízo do disposto no número anterior, o MODELO RRMM DE 2023 EM DIANTE será sempre modificado na sequência da realização do teste comparativo (*benchmark*)

bianual mais recente elaborado em conformidade com o disposto no ponto 6.2.1 *supra*, nos seguintes termos

- a) se o teste comparativo (*benchmark*) demonstrar que as taxas das Atividades Reguladas praticadas no Aeroporto de Lisboa se situam 15% abaixo da mediana do referido painel, a Receita Regulada Média Máxima (RRMM) pode ser aumentada de acordo com o IPCH+2% até que se verifique que as taxas praticadas se situam dentro da banda dos 15% abaixo ou acima da mediana do referido painel, ou, no máximo para os dois anos consecutivos seguintes.
- b) se o teste comparativo (*benchmark*) demonstrar que as taxas das Atividades Reguladas praticadas no Aeroporto de Lisboa se situam 15% acima da mediana do referido painel, essas taxas permanecem constantes (numa base nominal) até que se verifique que as taxas praticadas se situam dentro da banda dos 15% abaixo ou acima da mediana do referido painel, ou no máximo, para os dois anos consecutivos seguintes.

8.11. A Concessionária tem que elaborar demonstrações financeiras auditadas para a Autoridade Reguladora que mostrem a reconciliação entre o Investimento de Capital Elegível e o Investimento de Capital Total nas contas auditadas para os aeroportos do Grupo de Lisboa.

(2) FARO E PORTO

8.12. De 1 de Janeiro de 2023 em diante, a Receita Regulada Média Máxima (RRMM_i) nos aeroportos de Faro e Porto reporta à Receita Regulada Média Máxima do Ano Anterior (RRMM_{i-1}) e fica sujeita às condicionantes seguintes:

- a) Em 2022, e no final de cada período subsequente, a Autoridade Reguladora deve efetuar análises que permitam concluir sobre os níveis de competitividade dos aeroportos de Faro e do Porto, nomeadamente sobre a sua capacidade para atrair companhias aéreas, por comparação com prestadores de serviços aeroportuários no espaço da UE.
- b) A fixação de taxas das Atividades Reguladas e as consultas às companhias aéreas têm que estar em estrita conformidade com o Decreto-lei n.º 254/2012, que transpõe a Diretiva comunitária 2009/12/CE relativa às Taxas Aeroportuárias, e com a legislação nacional ou comunitária que os substitua, complemente ou altere.

- c) Se a Concessionária desejar aumentar as taxas das Atividades Reguladas com uma periodicidade anual em valor superior ao do IPCH dos 12 meses anteriores, contabilizado até agosto do ano anterior, tem de apresentar a respetiva proposta à Autoridade Reguladora demonstrando, em alternativa:
- i) o apoio de companhias aéreas clientes responsáveis pelo menos por 65% do tráfego de passageiros transportados nos 12 meses anteriores no aeroporto respetivo; ou
 - ii) evidências que comprovem a necessidade de um aumento acima do IPCH para poder cumprir as obrigações constantes de qualquer ponto do presente Contrato de Concessão; ou
 - iii) evidências que comprovem a necessidade de um aumento acima do IPCH para poder cumprir os novos requisitos em matéria de segurança aeroportuária impostos pelo Governo ou pela União Europeia.
- d) Se uma proposta do Concessionária tiver o apoio de duas ou mais companhias aéreas responsáveis, pelo menos, por 65% do tráfego de passageiros transportados nos 12 meses anteriores no aeroporto respetivo, a Autoridade Reguladora apenas a poderá rejeitar, ou propor alterações, desde que demonstre fundamentadamente que a mesma não promove (i) níveis adequados de concorrência, investimento ou qualidade de serviço no aeroporto, ou (ii) os interesses dos passageiros no aeroporto.

9. ALTERAÇÃO DAS CIRCUNSTÂNCIAS

- 9.1. Se ocorrer um evento de alteração das circunstâncias que motive o reequilíbrio económico-financeiro da Concessão nos termos da Cláusula 25 do Contrato de Concessão, a Concessionária pode solicitar à Autoridade Reguladora a revisão da Receita Média Máxima (RMM) ou da Receita Regulada Média Máxima (RRMM), caso o reequilíbrio ocorra respetivamente até 31 de Dezembro de 2022 ou a partir de 1 de Janeiro de 2023, sustentando a respetiva proposta em consulta efetuada às companhias aéreas sobre a alteração pretendida.
- 9.2. O apoio das companhias aéreas não constitui requisito obrigatório para a Autoridade Reguladora aceitar o pedido de revisão da Concessionária nos termos do número anterior.

10. MONITORIZAÇÃO DO CUMPRIMENTO DA RECEITA MÉDIA MÁXIMA

- 10.1. A Concessionária publicará (incluindo no seu *website*, em Português e Inglês) informação financeira e operacional anual auditada, suficiente e em devido tempo, de forma a permitir que a Autoridade Reguladora, as companhias aéreas clientes e outros *stakeholders* possam monitorizar o cumprimento das obrigações estabelecidas no presente Anexo 12.
- 10.2. A Autoridade Reguladora, caso tenha dúvidas sobre a qualidade e a transparência dos relatórios anuais divulgados pela Concessionária, pode, a qualquer momento, desenvolver as diligências de investigação que considere adequadas.
- 10.3. A Concessionária é obrigada a prestar apoio às investigações desenvolvidas pela Autoridade Reguladora, devendo, nomeadamente, fornecer informações suficientes que permitam confirmar o cumprimento, consoante os casos, das Receitas Médias Máximas (RMM) e das Receitas Reguladas Médias Máximas (RRMM) aplicáveis.
- 10.4. A Autoridade Reguladora tem o direito de nomear auditores independentes, investigadores ou consultores técnicos de forma a investigar o cumprimento de questões materiais não conformes com as Receitas Médias Máximas (RMM) ou as Receitas Reguladas Médias Máximas (RRMM) aplicáveis.
- 10.5. A Concessionária suportará os custos da investigação indicada no número anterior apenas quando seja comprovada a existência de não conformidades.
- 10.6. Nenhum acordo celebrado com uma ou mais companhias aéreas pode afastar a obrigação da Concessionária de publicar informações anuais auditadas.

11. CONSULTAS A COMPANHIAS AÉREAS E PASSAGEIROS

- 11.1. A Concessionária tem de consultar as companhias aéreas clientes pelo menos uma vez por ano, sobre, pelo menos, os seguintes temas:
 - (i) dados anuais para fixação das taxas das Atividades Reguladas;
 - (ii) previsões de tráfego e disponibilização de infraestruturas; e
 - (iii) o Regime de Qualidade e Serviço Aeroportuário (RQSA).
- 11.2. Nenhum acordo celebrado com uma ou mais companhias aéreas pode afastar a obrigação da Concessionária de efetuar consultas anuais às companhias aéreas.
- 11.3. A Concessionária tem igualmente de efetuar e publicar os resultados de inquéritos de satisfação dos passageiros, no mínimo uma vez por ano, através de uma forma a acordar com a Autoridade Reguladora.

- 11.4. A Concessionária poderá selecionar uma empresa ou empresas independentes de estudos de mercado para o efeito, devendo, se optar por essa solução, obter a aprovação prévia dessa empresa por parte da Autoridade Reguladora (não podendo essa aprovação ser recusada ou atrasada de forma injustificada).
- 11.5. A Autoridade Reguladora terá direito a verificar se os referidos inquéritos foram realizados da forma solicitada, devendo a Concessionária prestar essa informação nos termos que a Autoridade Reguladora justificadamente possa solicitar para esse efeito.
- 11.6. A Concessionária tem de apresentar à Autoridade Reguladora os resultados destas consultas até ao final de cada ano.

APÊNDICE A

ATIVIDADES E SERVIÇOS SUJEITOS A REGULAÇÃO ECONÓMICA

1. Atividades diretamente ligadas à operação das aeronaves, que incluem a prestação de qualquer um dos seguintes serviços associados a:

- Disponibilização de infraestruturas aeroportuárias constituídas por pistas, caminhos de circulação e placas de estacionamento para aeronaves de acordo com as regras técnicas aplicáveis à categoria de operação de cada aeroporto.
- Disponibilização de infraestruturas aeroportuárias que sejam necessárias para o controlo de tráfego aéreo (apenas a que gerar receita para a Concessionária).
- Estacionamento de aeronaves (incluindo guiamento automático), nas plataformas, incluindo o seu abrigo em hangar, quando aplicável.
- Sistema de Fornecimento de Energia Elétrica no Solo.
- Serviços de Controlo de Riscos Ambientais.
- Serviços de Segurança (*safety*) nas áreas de movimento e vias de circulação de viaturas no lado ar.
- Serviços de Segurança (*security*) do perímetro aeroportuário.
- Serviços de emergência, salvamento e combate a incêndios.
- Prevenção de ruído de aeronaves e controlo de mitigação.
- Segurança aeroportuária (apenas a que gerar receita para o Concessionária)
- Reabertura do aeroporto ou prolongamento /antecipação do seu horário operacional

2. Atividades relativas ao processamento e à assistência a passageiros, à chegada, à partida e em transferência, que incluem a prestação de qualquer um dos seguintes serviços associados a:

- Disponibilização de balcões de check-in ou qualquer outra infraestrutura associada ao processamento de passageiros, incluindo as plataformas informáticas de uso comum.
- Fornecimento de pontes telescópicas, lugares sentados e zonas de espera públicas, e salas de embarque (excluindo *lounges* VIP e CIP).
- Disponibilização de áreas para entidades públicas referenciadas no Anexo 11.

- Segurança dos passageiros (*safety* e *security*), serviços e sistemas de segurança (incluindo sistemas de vigilância em circuito fechado).
- Fornecimento e manutenção da infraestrutura associada com a recepção, tratamento, manuseamento e recolha de bagagem.
- Disponibilização de equipamentos públicos e equipamentos de apoio à mobilidade, nos terminais de passageiros.
- Disponibilização de monitores de informação sobre os voos e sistemas de comunicação com o público.
- Serviços de Assistência a Passageiros com Mobilidade Reduzida.
- Segurança aeroportuária (apenas a que gerar receita para o Concessionária)

APÊNDICE B

ATIVIDADES E SERVIÇOS MONITORIZADOS

- Qualquer atividade comercial do Lado Ar não incluída nas "Atividades de Retalho do Lado Ar"
- Disponibilização de balcões de venda de bilhetes ou de apoio à operação das Companhias Aéreas.
- Disponibilização de espaços do lado ar e de áreas de suporte operacional aos Utilizadores.
- As atividades de fornecimento de combustível e *catering* às aeronaves e demais categorias de assistência em escala não referenciadas no Apêndice A (receita líquida).
- Atividades relativas a voos exclusivamente operados por aviões cargueiros.