

## Artigo 29.º

**Dever de informação ao INAC, I. P.**

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

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

## CAPÍTULO IV

**Supervisão, fiscalização e regime sancionatório**

## Artigo 30.º

**Supervisão e fiscalização**

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

## Artigo 31.º

**Contra-ordenações**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## Artigo 32.º

**Processamento das contra-ordenações**

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

## CAPÍTULO V

**Disposições finais**

## Artigo 33.º

**Entrada em vigor**

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

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

Promulgado em 22 de Agosto de 2009.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 25 de Agosto de 2009.

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

**Decreto Regulamentar n.º 24/2009**

**de 4 de Setembro**

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

de 21 de Março, ter sofrido significativas alterações, mormente a que foi publicada pelo Decreto-Lei n.º 268/2007, de 26 de Julho, manteve-se quase inalterável o regime de definição do conjunto das taxas devidas pelo exercício de diferentes actividades na área dos aeroportos e aeródromos públicos, pela utilização dos seus serviços e equipamentos, bem como pela ocupação de terrenos, edifícios e outras instalações. Contudo, a experiência adquirida, a que se aliam as novas e diferentes condições de mercado, bem como dos respectivos regimes jurídicos enquadradores, aconselham uma reformulação do regime jurídico actualmente previsto no Decreto Regulamentar n.º 12/99, de 30 de Julho, simplificando-o, eliminando algumas das taxas ali previstas e procedendo a ajustamentos na definição e nas condições de aplicação de outras taxas já existentes e que se mantêm, o que agora se materializa com a publicação do presente decreto regulamentar e a consequente revogação do Decreto Regulamentar n.º 12/99, de 30 de Julho.

Importa, ainda, salientar a necessidade desta reformulação de todo o regime jurídico contido no Decreto Regulamentar n.º 12/99, de 30 de Julho, tendo em conta as alterações produzidas no Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, com a redacção dos Decretos-Leis n.ºs 280/99, de 26 de Julho, e 268/2007, de 26 de Julho, por via da entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 216/2009, de 4 de Setembro, num quadro global, que se pretende coerente com a maior flexibilidade e capacidade de ajustamento às diferentes condições de mercado que deve ser garantido às entidades gestoras de aeroportos e aeródromos.

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

Assim:

Ao abrigo do disposto no artigo 30.º do Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 280/99, de 26 de Julho, 268/2007, de 26 de Julho, e 216/2009, de 4 de Setembro, e nos termos da alínea c) do artigo 199.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

## CAPÍTULO I

### Disposições gerais

#### Artigo 1.º

##### Objecto e âmbito

1 — O presente decreto regulamentar define as taxas devidas pela ocupação de terrenos, edificações e outras instalações ou locais, bem como pelo exercício de quaisquer actividades, na área dos aeroportos e aeródromos públicos ou pela sua utilização ou dos respectivos serviços e equipamentos.

2 — A isenção do pagamento das taxas previstas no presente decreto regulamentar aplica-se ao conjunto dos aeroportos indicados no n.º 2 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 280/99, de 26 de Julho, 268/2007, de 26 de Julho, e 216/2009, de 4 de Setembro.

#### Artigo 2.º

##### Definições

Para os efeitos do presente decreto regulamentar, considera-se:

a) «Áreas de manutenção» as áreas de movimento onde se processam operações de manutenção de aeronaves;

b) «Áreas de tráfego» as áreas de movimento onde se processam operações de assistência às aeronaves, como sejam o respectivo descarregamento e carregamento, embarque ou desembarque de passageiros e outras inerentes a estas;

c) «Bagagens» os objectos de uso ou consumo pessoal dos passageiros e tripulantes, ainda que não acompanhados;

d) «Carga aérea» os bens transportados a bordo das aeronaves, com excepção do equipamento necessário à realização do voo, dos aprovisionamentos, do correio e das bagagens;

e) «Escala técnica» a utilização de um aeroporto por uma aeronave para fins que não sejam o embarque ou desembarque de passageiros, carga ou correio;

f) «Passageiro» qualquer pessoa transportada ou a transportar numa aeronave com o consentimento do transportador, estando excluídos os membros da tripulação;

g) «Passageiros em transferência» os passageiros que chegam ao aeroporto ou aeródromo, numa aeronave com um determinado número de voo, e partem, num lapso de tempo determinado, nessa mesma aeronave ou noutra, mas com diferente número de voo, ou noutra aeronave com o mesmo número de voo, salvo se a mudança de aeronave for devida a problemas técnicos;

h) «Passageiros em trânsito directo» os passageiros que, após uma breve escala num determinado aeroporto ou aeródromo, continuam a sua viagem na mesma aeronave com o mesmo número de voo daquele em que chegaram, ou ainda noutra aeronave com o mesmo número de voo, após mudança devida a problemas técnicos;

i) «Prestador de serviços de assistência em escala» a entidade, licenciada para o efeito nos termos da lei, que preste a terceiros uma ou mais categorias de serviços ou modalidades de assistência em escala;

j) «Unidade de tráfego» a unidade de referência da actividade aeroportuária que indiferenciadamente pode significar um passageiro embarcado ou um passageiro desembarcado, excluindo-se os passageiros em trânsito directo, ou 100 kg de carga embarcada ou 100 kg de carga desembarcada;

l) «Utilizador de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto-assistência» a pessoa singular ou colectiva que exerça nesse aeródromo ou aeroporto uma actividade de transporte aéreo de passageiros, carga ou correio e que preste a si próprio directamente, sem recurso à contratação de terceiros, um ou mais serviços ou categorias de assistência em escala, não se considerando, para efeitos desta definição, terceiros entre si, os utilizadores relativamente aos quais um detém uma participação maioritária sobre o outro, ou cuja participação em cada um deles seja maioritariamente detida pela mesma entidade.

#### Artigo 3.º

##### Classificação

Nos termos do artigo 17.º do Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 280/99, de 26 de Julho, 268/2007, de 26 de Julho, e 216/2009, de 4 de Setembro, e para os efeitos do artigo 18.º-A do mesmo decreto-lei, as taxas naquele previstas agrupam-se, em função da natureza dos serviços e actividades desenvolvidas, em:

- a) Taxas de tráfego;
- b) Taxas de assistência em escala (*handling*);
- c) Taxas de ocupação;

d) Outras taxas de natureza comercial.

## CAPÍTULO II

### Taxas de tráfego

#### Artigo 4.º

##### Taxa de aterragem e descolagem

1 — A taxa de aterragem e descolagem constitui a contrapartida da utilização das ajudas visuais à aterragem e descolagem, bem como da utilização das infra-estruturas inerentes à circulação de aeronaves no solo após a aterragem e para efeitos de descolagem.

2 — A taxa de aterragem e descolagem é devida por cada operação de aterragem e descolagem e é definida por unidade de tonelagem métrica da massa máxima à descolagem indicada no certificado de navegabilidade de cada aeronave, ou em documento para o efeito considerado equivalente, podendo, ainda, ser modulada, sem prejuízo da fixação de valores mínimos por operação:

a) Em função do período de utilização ou da taxa de ocupação da aeronave, por forma a contribuir para a optimização da infra-estrutura;

b) Por razões de protecção ambiental;

c) Para os voos locais de experiência, de ensaio de material, de instrução, de treino ou de exame;

d) Para os voos em situação de escala técnica;

e) Para outros voos não comerciais.

3 — Para efeitos do disposto no número anterior, a massa máxima à descolagem de cada aeronave deve ser arredondada, por excesso, para a tonelada, correspondendo 1 libra a 0,4536 kg.

4 — Estão isentas de pagamento de taxa de aterragem e descolagem:

a) As operações efectuadas em serviço exclusivo de transporte de chefes de Estado ou de Governo, bem como de ministros, em deslocação oficial, sempre que, em qualquer destes casos, seja indicado no plano de voo o respectivo estatuto, bem como as operações que se encontrem ao abrigo de acordos de reciprocidade de tratamento, confirmados pelos serviços do Ministério dos Negócios Estrangeiros;

b) As operações efectuadas por aeronaves militares ou outras, em missão oficial militar não remunerada ou ao abrigo de acordos especiais que vinculem o Estado Português, confirmados pelas competentes entidades diplomáticas ou militares;

c) As operações de busca e salvamento, de resgate, de emergência médica, de segurança interna, de protecção civil, e missões humanitárias, mediante apresentação de documento comprovativo da missão em causa, o qual pode, no entanto, ser apresentado, nas situações de emergência declarada, até vinte e quatro horas após a realização do voo;

d) As aeronaves que efectuem aterragens por motivos de retorno forçado ao aeroporto, justificado por deficiências técnicas das mesmas, por razões meteorológicas ou por outras razões de força maior, devidamente comprovadas, quando não tenham utilizado outro aeroporto ou aeródromo.

5 — As aeronaves que realizem voos locais de experiência, de ensaio de material, de instrução, de treino ou

de exame beneficiam de uma redução de taxa de, pelo menos, 50%.

6 — Os voos referidos no número anterior que sejam realizados em aeroportos coordenados, em períodos de congestionamento de tráfego, declarados pela entidade gestora aeroportuária, após prévia aprovação do Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P. (INAC, I. P.), podem não beneficiar de qualquer redução.

7 — Os serviços competentes dos aeroportos ou aeródromos podem exigir prova das condições justificativas do direito às reduções e isenções referidas no presente artigo.

#### Artigo 5.º

##### Taxa de estacionamento

1 — A taxa de estacionamento é devida por cada aeronave estacionada, podendo ser definida por períodos de tempo, em função da massa referida no n.º 2 do artigo 4.º, ou da área ocupada pela mesma, bem como de acordo com a área de localização do estacionamento, designadamente em área de tráfego, de manutenção ou outras, e do tipo de equipamento utilizado.

2 — Podem não ser sujeitos a taxa de estacionamento os períodos de tempo imediatamente posteriores à aterragem e anteriores à descolagem, definidos pelas entidades previstas no artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 216/2009, de 4 de Setembro.

3 — As aeronaves estacionam nos locais designados pelos serviços competentes do aeroporto ou aeródromo, ficando a sua remoção para esses locais a cargo dos seus proprietários, representantes ou respectivos utilizadores.

4 — À taxa prevista no presente artigo acresce uma sobretaxa por cada período ou fracção de quinze minutos, cuja contagem se inicia dez minutos após a hora marcada para a remoção da aeronave pelo serviço de operações aeroportuárias, devendo a ordem de remoção ser dada com uma antecedência não inferior a vinte minutos.

5 — A taxa de estacionamento não confere o direito à prestação de qualquer serviço nem constitui os aeroportos ou aeródromos em qualquer responsabilidade quanto à segurança das aeronaves estacionadas.

6 — As operações mencionadas nas alíneas a), b) e c) do n.º 4 do artigo 4.º ficam isentas do pagamento da taxa de estacionamento até ao máximo de 48 horas após a aterragem da aeronave desde que o aeroporto ou aeródromo não seja a sua base.

#### Artigo 6.º

##### Taxa de abrigo

1 — A taxa de abrigo é devida por cada aeronave estacionada em locais abrigados, em função da massa referida no n.º 2 do artigo 4.º, por períodos de tempo, definidos pelas entidades previstas no artigo 19.º do Decreto-Lei n.º 216/2009, de 4 de Setembro.

2 — A taxa de abrigo apenas confere direito à iluminação necessária às operações de entrada e saída no abrigo, devendo qualquer outra iluminação suplementar ser fornecida mediante preço a fixar pelo aeroporto ou aeródromo.

3 — A taxa prevista no presente artigo não confere o direito à prestação de qualquer serviço nem constitui os aeroportos ou aeródromos em qualquer responsabilidade quanto à segurança das aeronaves.

## Artigo 7.º

## Taxa de serviço a passageiros

1 — A taxa de serviço a passageiros é devida por cada passageiro embarcado em voo comercial ou não comercial, podendo ser diferenciada em função dos critérios do destino do passageiro, do serviço prestado e do tipo de infra-estrutura utilizada para o efeito, critérios esses aplicáveis de forma alternativa ou cumulativa.

2 — A taxa de serviço a passageiros é debitada nos voos comerciais ao transportador, que a pode cobrar aos passageiros, e nos voos não comerciais ao operador da aeronave.

3 — Estão isentos do pagamento da taxa de serviço a passageiros:

- a) As crianças com menos de 2 anos;
- b) Os passageiros em trânsito directo;
- c) Os passageiros de aeronaves que, por motivo de ordem técnica, meteorológica ou contingência similar, sejam forçados a regressar ao aeroporto ou aeródromo;
- d) Os passageiros que embarquem nas aeronaves a que se referem as alíneas a), b) e c) do n.º 4 e o n.º 5 do artigo 4.º

4 — Os serviços competentes dos aeroportos ou aeródromos podem exigir prova das condições justificativas do direito às isenções referidas no número anterior.

5 — Sem prejuízo do disposto no n.º 1, pode ser cobrada uma taxa diferente para os passageiros em transferência.

6 — O transportador e o operador devem assegurar o correcto preenchimento e entrega dos formulários de tráfego dos respectivos voos, podendo os serviços competentes dos aeroportos ou aeródromos solicitar documentação adicional que comprove o número efectivo de passageiros embarcados, com vista ao apuramento do montante da taxa.

## Artigo 8.º

## Taxa de abertura de aeródromo

1 — Sempre que, excepcionalmente, seja requerida a abertura de um aeroporto ou aeródromo fora do período de funcionamento, ou a prorrogação do seu funcionamento para além do período estabelecido para uma operação de aterragem ou descolagem de qualquer aeronave, civil ou militar, é devida uma taxa a determinar por tipo de operação, período horário e tipo de aeronave.

2 — A abertura do aeródromo, referida no número anterior, deve ser requerida com uma antecedência não inferior a três horas.

3 — A taxa prevista no presente artigo não confere direito a quaisquer serviços adicionais, mas apenas à abertura ou prorrogação do período de funcionamento do aeroporto ou aeródromo, para uma pontual operação de qualquer aeronave.

4 — Finda a operação, o director do aeroporto ou aeródromo decide, consoante as circunstâncias, se o mantém aberto ou se cumpre o período de funcionamento estabelecido.

5 — Estão isentas do pagamento da taxa de abertura de aeródromo as operações de busca e salvamento, as missões de segurança interna ou protecção civil urgentes e inadiáveis e as missões humanitárias urgentes e inadiáveis, devidamente comprovadas.

## CAPÍTULO III

## Taxas de assistência em escala

## Artigo 9.º

## Taxas de assistência em escala

1 — São devidas taxas de assistência em escala pelo exercício de quaisquer das modalidades que integram os serviços referenciados na lista constante do anexo 1 do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho, nos termos seguintes:

a) A taxa de assistência administrativa em terra e supervisão é devida pelos prestadores de serviços e é definida por tipo de aeronave assistida;

b) A taxa de assistência a passageiros é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto-assistência, sendo definida por:

- i) Períodos de horas, fracção de dias ou mês;
- ii) Balcão físico ou electrónico de admissão;
- iii) Registo de passageiros (*check-in*) ou passageiro embarcado;

c) A taxa de assistência a bagagem é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto-assistência, sendo definida por unidade de bagagem processada ou por passageiro embarcado;

d) A taxa de assistência a carga e correio é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto-assistência, sendo definida por unidade de tráfego;

e) A taxa de assistência de operações em pista é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto-assistência, sendo definida por tipo de aeronave assistida ou unidade de tráfego;

f) A taxa de assistência de limpeza e serviço do avião é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto-assistência, sendo definida por tipo de aeronave assistida;

g) A taxa de assistência a combustível e óleo é devida pelos prestadores de serviços e é definida por hectolitro de combustível e por litro de óleo fornecidos, sendo, neste caso, as suas fracções arredondadas por excesso para a unidade superior;

h) A taxa de assistência de manutenção em linha é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto-assistência, sendo definida por tipo de aeronave assistida;

i) A taxa de assistência de operações aéreas e gestão das tripulações é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto-assistência e será definida por tipo de aeronave assistida;

j) A taxa de assistência de transporte em terra é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto-assistência, sendo definida por tipo de aeronave assistida;

l) A taxa de assistência de restauração (*catering*) é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto-assistência e será definida por tipo de aeronave assistida ou por passageiro embarcado.

2 — Os critérios de definição das taxas previstos no número anterior não podem ser aplicados conjuntamente e devem ser previamente definidos e notificados ao INAC, I. P., no âmbito do processo de aprovação das respectivas taxas.

#### Artigo 10.º

##### Infra-estruturas centralizadas

Pela utilização de quaisquer infra-estruturas de aeroportos ou aeródromos declaradas centralizadas para o exercício de actividades de assistência em escala é cobrada uma taxa, que pode ser diferenciada por período de utilização, unidade de serviço ou unidade física processada.

#### Artigo 11.º

##### Liquidação das taxas

1 — Para a adequada liquidação e cobrança das taxas previstas no artigo 9.º, os prestadores de serviços ou os utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de auto-assistência devem enviar aos aeroportos ou aeródromos, relativamente ao conjunto de operações neles efectuadas no mês imediatamente anterior, cópias dos documentos comprovativos dos serviços efectuados, assinadas pelo assistido ou seu representante, contendo os elementos necessários à liquidação das taxas exigíveis.

2 — Compete aos aeroportos e aeródromos fixar a periodicidade do envio dos documentos referidos no número antecedente, que não será, no entanto, inferior a uma semana no caso de facturação regular por serviço continuado.

3 — A omissão e a inobservância destas obrigações, bem como a falsidade de quaisquer declarações ou documentos apresentados, constituem fundamento para a revogação da licença, nos termos da lei.

### CAPÍTULO IV

#### Taxa de ocupação de espaços, áreas e subsolo

#### Artigo 12.º

##### Taxa de ocupação

1 — A taxa de ocupação é devida pela utilização privativa, para qualquer fim, de terrenos, incluindo o subsolo, espaços, locais, edifícios, gabinetes, hangares e outras áreas dos aeroportos ou aeródromos, podendo ser definida por unidade métrica, localização ou período horário, diário ou mensal de utilização, e diferenciada em função da zona, finalidade ou prazo da ocupação, ou sujeita a valores máximos por tipo de ocupação ou utilização.

2 — Estão isentos de taxas de ocupação, em relação às áreas mínimas necessárias para o exercício das suas atribuições, o INAC, I. P., a Navegação Aérea de Portugal — NAV Portugal, E. P. E., as autoridades responsáveis pelo controlo de fronteira e as entidades oficiais de informação turística.

3 — Para efeitos do disposto na alínea *a*) do n.º 1 do artigo 24.º da Lei Orgânica do INAC, I. P., aprovada pelo Decreto-Lei n.º 145/2007, de 27 de Abril, em matéria de informação pública aos passageiros, as entidades gestoras dos aeroportos estão obrigadas a disponibilizar à autoridade reguladora um local adequado, constituindo a recusa ou a obstrução ao cumprimento daquela norma nos termos aqui

previstos motivo para aplicação do disposto no artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro.

### CAPÍTULO V

#### Outras taxas de natureza comercial

#### Artigo 13.º

##### Taxa de equipamento

1 — A taxa de equipamento é devida pela utilização de quaisquer equipamentos dos aeroportos ou aeródromos, em serviços distintos dos que constituem contrapartida da cobrança de taxas de tráfego ou de infra-estrutura centralizada, e é definida por unidade ou tempo de operação, podendo fixar-se um valor unitário ou períodos mínimos de utilização.

2 — As operações previstas nas alíneas *a*), *b*) e *c*) do n.º 4 do artigo 4.º ficam isentas do pagamento da presente taxa relativamente à utilização dos equipamentos estritamente necessários à sua operação e como tal reconhecidos pela entidade gestora do aeroporto ou aeródromo.

#### Artigo 14.º

##### Taxa de prestação de serviços

1 — A taxa de prestação de serviços é devida pelos serviços prestados pelo pessoal dos aeroportos ou aeródromos e é definida por período de tempo ou tipo de serviço.

2 — As operações previstas nas alíneas *a*), *b*) e *c*) do n.º 4 do artigo 4.º ficam isentas do pagamento da presente taxa relativamente à utilização dos serviços estritamente necessários à sua operação e como tal reconhecidos pela entidade gestora do aeroporto ou aeródromo.

3 — Para efeitos do disposto no n.º 1, são considerados os seguintes serviços:

*a*) Os serviços realizados no cumprimento de obrigações estabelecidas na lei ou em regulamento;

*b*) Os serviços prestados quando solicitados por quaisquer utentes dos aeroportos ou aeródromos;

*c*) Os serviços prestados pelo pessoal referido no n.º 1, em substituição dos titulares das licenças, sempre que estes incumpram as suas obrigações legais, designadamente em matéria de ambiente, e sempre que tais serviços se revelem necessários.

4 — Nas situações referidas na alínea *c*) do número anterior, a liquidação e cobrança da taxa são efectuadas sem prejuízo das penalidades adicionais ou suplementares a que haja lugar nos termos da respectiva licença.

#### Artigo 15.º

##### Taxa de consumo

1 — A taxa de consumo é devida pelo fornecimento, por parte dos aeroportos ou aeródromos, de quaisquer produtos ou bens, tais como água, telefones, energia, no cumprimento de obrigações legais ou regulamentares ou ainda quando solicitados por quaisquer entidades.

2 — A taxa de consumo consiste numa percentagem, que pode variar conforme os produtos ou bens, sobre o respectivo custo suportado pelos aeroportos e aeródromos e é cobrada em conjunto com o valor deste.

## Artigo 16.º

**Taxa de exploração**

1 — A taxa de exploração é devida pelo exercício de quaisquer actividades relativamente às quais não haja lugar à cobrança de taxas de tráfego ou de assistência em escala, podendo ser definida segundo um dos seguintes critérios:

a) Por aplicação de um valor percentual sobre o volume de negócios realizado;

b) Por montante fixo, que pode ser diferenciado em função do tipo de actividade ou por unidade de tempo do exercício respectivo;

c) Por aplicação conjugada dos critérios referidos nas alíneas anteriores.

2 — Aplica-se à liquidação desta taxa o disposto no artigo 11.º, com as devidas adaptações.

## Artigo 17.º

**Taxa de estacionamento de viaturas**

1 — Pelo estacionamento de viaturas nas áreas dos aeroportos e aeródromos é devida uma taxa específica definida diferenciadamente por localização, tipo de parques, duração do estacionamento, dia da semana e tipo de viaturas.

2 — Sempre que as circunstâncias o justifiquem, podem estabelecer-se regimes especiais de estacionamento nas áreas de estacionamento dos aeroportos ou aeródromos, sendo a taxa de estacionamento fixada através de regimes de avença ou similar, com preços máximos por viatura, dia, semana ou mês.

3 — Nas situações em que se verifique o estacionamento de viatura nos parques de estacionamento por um período de tempo não inferior a 30 dias, as entidades que exploram os aeroportos e aeródromos podem determinar a remoção da viatura para local alternativo a definir pela entidade gestora do aeroporto ou aeródromo.

4 — As entidades gestoras dos aeroportos ou aeródromos podem exercer o direito de retenção das viaturas estacionadas nos parques de estacionamento até integral pagamento das quantias em dívida.

## Artigo 18.º

**Taxa de publicidade**

1 — A taxa de publicidade é devida pelo exercício ou exploração de actividades publicitárias na área de jurisdição dos aeroportos e aeródromos públicos, podendo ser definida por aplicação de um volume percentual sobre o volume de negócios realizado.

2 — A taxa de publicidade é também devida nos casos de um exercício pontual de acto ou de actividade publicitária nos aeroportos e aeródromos públicos, podendo ser definida nestes casos mediante um valor unitário, que pode ser diferenciado em função do local, da área ocupada e ainda do prazo de exercício desse acto ou actividade publicitários.

## CAPÍTULO VI

**Disposições finais e transitórias**

## Artigo 19.º

**Facturação**

O valor das taxas previstas neste decreto regulamentar não pode ser facturado nem cobrado separadamente aos clientes das entidades sujeitas ao seu pagamento.

## Artigo 20.º

**Norma revogatória**

É revogado o Decreto Regulamentar n.º 12/99, de 30 de Julho, alterado pelos Decretos Regulamentares n.ºs 5-A/2002, de 8 de Fevereiro, e 2/2004, de 21 de Janeiro, com excepção do seu artigo 5.º, que se mantém em vigor até à publicação de legislação específica nessa matéria.

## Artigo 21.º

**Disposição transitória**

Os quantitativos das taxas actualmente praticadas mantêm-se em vigor até à sua substituição, nos termos previstos nas disposições aplicáveis.

## Artigo 22.º

**Entrada em vigor**

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 25 de Junho de 2009. — *José Sócrates Carvalho Pinto de Sousa* — *Luís Filipe Marques Amado* — *Fernando Teixeira dos Santos* — *João António da Costa Mira Gomes* — *Rui Carlos Pereira* — *Mário Lino Soares Correia*.

Promulgado em 22 de Agosto de 2009.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 25 de Agosto de 2009.

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

**MINISTÉRIO DO TRABALHO  
E DA SOLIDARIEDADE SOCIAL****Portaria n.º 985/2009**

de 4 de Setembro

Os apoios à criação de novas empresas por parte de desempregados, jovens à procura do primeiro emprego e outros públicos em situação de desfavorecimento face ao mercado de trabalho, bem como o apoio à criação do próprio emprego por beneficiários de prestações de desemprego, são essenciais à criação de emprego e ao crescimento económico, nomeadamente por via do investimento.

Nos termos do n.º 3 do artigo 21.º do Decreto-Lei n.º 132/99, de 21 de Abril, os apoios financeiros à política de emprego, compreendendo a análise técnico-financeira das empresas a apoiar, podem ser concedidos por instituições de crédito, nos termos e condições a acordar entre aquelas instituições e o Ministério do Trabalho e da Solidariedade Social.

É importante o apoio público, tendo em vista criar condições para que os promotores das novas empresas possam aceder ao crédito bancário em condições mais favoráveis para fazer face ao investimento inicial subjacente aos projectos.