

## **PROPOSTA DE LEI N.º 96/X**

### **Exposição de Motivos**

A ocupação e utilização de terrenos, serviços e equipamentos nos aeroportos, bem como o exercício de qualquer actividade nas respectivas áreas, por assentar na utilização privativa de bens do domínio público, rege-se no nosso ordenamento jurídico por normas de direito administrativo destinadas a garantir, de modo prevalecente, a realização do interesse colectivo e a sua primazia sobre interesses particulares.

A experiência entretanto acumulada vem, no entanto, demonstrando e evidenciando o desajustamento das soluções que se encontram fixadas no Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, entretanto alterado pelo Decreto-Lei n.º 280/99, de 26 de Julho, às exigências hodiernas de melhor atracção de capital e de iniciativa particular, bem como de melhor aproveitamento e rendibilização da gestão e utilização das áreas aeroportuárias, com especial enfoque no desenvolvimento de negócios, serviços e actividades não directamente associadas à actividade aeroportuária.

Assim:

Nos termos da alínea *d*) do n.º 1 do artigo 197.º da Constituição, o Governo apresenta à Assembleia da República a seguinte proposta de lei:

**Artigo 1.º**

#### **Objecto**

É concedida ao Governo autorização legislativa para, no âmbito do licenciamento da ocupação e utilização de terrenos, serviços e equipamentos, bem como do exercício de qualquer actividade nas áreas do domínio público aeroportuário, rever o Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 280/99, de 26 de Julho.

## Artigo 2.º

### **Sentido**

A autorização referida no artigo anterior é concedida no sentido de permitir a consagração de soluções e instrumentos de gestão e utilização das áreas aeroportuárias mais dinâmicos e flexíveis, que permitam assegurar uma capacidade de intervenção das respectivas entidades gestoras mais eficiente, mais produtiva e melhor adaptada ao desenvolvimento de actividades aeroportuárias e não aeroportuárias nessas áreas.

## Artigo 3.º

### **Extensão**

A revisão da legislação existente nos termos da autorização conferida através da presente lei deverá estabelecer:

- a) Novas formas de selecção dos titulares de licenças de ocupação de terrenos, edificações ou outras instalações e de exercício de qualquer actividade na área dos aeroportos e aeródromos públicos, eliminando a regra de exigência de concurso público para atribuição de licenças e alargando as possibilidades de escolha de titulares de licença independentemente de concurso, designadamente quando:
  - i. O anterior procedimento utilizado para o mesmo fim tenha ficado deserto, nenhuma candidatura tenha sido admitida ou todas as candidaturas apresentadas tenham sido consideradas inaceitáveis;
  - ii. A licença deva ser atribuída a uma determinada entidade por motivos de especificidade técnica, de protecção de direitos exclusivos ou de propriedade intelectual, ou ainda por razões de urgência imperiosa resultante de acontecimentos imprevisíveis para a entidade licenciadora, e na medida do estritamente necessário;
  - iii. Os terrenos, instalações ou locais a licenciar se destinem a actividades que sejam complementares, extensões ou ampliações de outra(s) realizada(s) pelo mesmo titular e já objecto de licenciamento anterior ou se mostre inconveniente por motivos de exploração comercial, de segurança ou de operacionalidade do aeroporto ou aeródromo, a existência em simultâneo de várias entidades licenciadas para o mesmo fim;
  - iv. Se trate de licenciamento de locais de área igual ou inferior a 50 m<sup>2</sup>,

independentemente do fim a que se destinem.

- b)* Novos prazos de duração das licenças, de acordo com as seguintes regras:
- i.* O prazo inicial de duração da licença não deve, em regra, ser superior a cinco anos;
  - ii.* O período global de duração das licenças, incluindo eventuais prorrogações, não deve ser superior a 20 anos;
  - iii.* As licenças que envolvam a realização de investimentos significativos pelos seus titulares na implantação de construções, instalações ou equipamentos necessários às actividades licenciadas, ou no exercício de actividades de especial complexidade, cuja amortização exija um prazo superior a cinco anos, podem ser outorgadas por um prazo inicial não superior a 40 anos, não podendo este prazo e respectivas prorrogações exceder, em qualquer caso, 50 anos.
- c)* Normas que salvaguardem o controlo, pela entidade concedente, da realização de quaisquer operações sobre os bens cuja utilização se concede, sob a forma de um regime de autorização prévia;
- d)* Normas que assegurem a responsabilidade dos titulares das licenças pela manutenção, reparação, conservação e segurança dos terrenos, construções e instalações licenciados;
- e)* Normas que salvaguardem que o pessoal dos titulares de licenças está submetido à fiscalização por parte das entidades públicas com jurisdição sobre a área;
- f)* Normas que efectivem a possibilidade de transmissão e oneração das licenças, salvaguardando a necessidade de autorização por parte da entidade concedente e a exigência de requisitos de idoneidade por parte do concorrente;
- g)* Um regime de vicissitudes das licenças que assegure a relevância do interesse público e disponha sobre o regime de indemnização dos titulares, determinando a ressarcibilidade dos prejuízos sofridos por realização de investimentos não amortizados, mas admitindo ressalvas por lei, licença ou acordo;
- h)* Um regime de fixação de taxas pela utilização do domínio público aeroportuário, que clarifique a repartição de responsabilidades entre as entidades licenciadoras e o Instituto Nacional de Aviação Civil e que consagre um regime de não sujeição a taxas das entidades públicas com responsabilidades em matéria de defesa nacional, segurança, protecção civil e afins;
- i)* Um regime de garantia dos créditos das entidades públicas relativos a taxas e

respectivos juros de mora, que permita o estabelecimento de privilégios creditórios e a alienação dos bens dos devedores.

Artigo 4.º

**Duração**

A presente autorização legislativa tem a duração de 90 dias.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 21 de Setembro de 2006.

O Primeiro-Ministro

O Ministro da Presidência

O Ministro dos Assuntos Parlamentares

Decorridos mais de 15 anos sobre a publicação do Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, que aprova o regime jurídico do licenciamento do uso privativo dos bens do domínio público aeroportuário e do exercício de actividades nos aeroportos e aeródromos públicos, e que foi entretanto alterado pelo Decreto-Lei n.º 280/99, de 26 de Julho, verifica-se que aquele se encontra desajustado às novas realidades e actividades socio-económicas relevantes, constituindo ele próprio, muitas vezes, um obstáculo à reformulação, visando um melhor aproveitamento e rendibilização da gestão e utilização das áreas aeroportuárias, nomeadamente através da materialização de operações de atracção e fixação, na proximidade dos aeroportos, de investimento e de iniciativa empresarial.

Importa, portanto, implementar formas e instrumentos mais eficientes de gestão e exploração de espaços aeroportuários, que permitam o desenvolvimento, consolidação e expansão, no perímetro aeroportuário, de mais negócios, serviços e actividades usualmente conhecidos como *non-aviation*, pelas sinergias complementares decorrentes da respectiva atracção de capital e de iniciativa.

Neste sentido, pretende-se materializar soluções jurídicas mais flexíveis que, tendo presente a complexidade e o interesse das actividades desenvolvidas, possibilitem a dinamização e aproveitamento mais eficientes e rendíveis da oferta de serviços e produtos existente nos aeroportos e aeródromos públicos, designadamente diversificando-os por novas áreas *non aviation*, bem como dotar as respectivas entidades gestoras de uma capacidade de resposta e intervenção comercial mais ágil e melhor adaptada às diferentes solicitações e, nessa medida, mais produtiva e eficaz.

Para o efeito, introduzem-se diversas inovações e alterações no regime jurídico constante do Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, de que se destaca a adopção de novos procedimentos, mais céleres e simplificados, de selecção e atribuição de licenças a particulares, bem como a consagração da possibilidade de alargamento do prazo inicial das licenças quando estiver envolvida a atracção e fixação de investimento particular relevante ou significativo, designadamente na implantação de construções, instalações ou equipamentos, ou no exercício de actividades de especial complexidade. Assinala-se ainda a clarificação efectuada relativamente ao universo de direitos e deveres que assistem a todas as partes envolvidas nas relações jurídicas tituladas pelas licenças, em particular no que concerne à edificação pelos particulares nos espaços aeroportuários, à constituição de garantias reais e obrigacionais, bem como à

transmissão e cessação das licenças.

Assinala-se ainda a clarificação realizada em relação ao objecto e alcance das situações de isenção de taxas referidas no n.º 2 do artigo 16.º do Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, que passam a incidir apenas sobre as áreas mínimas e os meios de transporte oficiais ou do serviço de que as autoridades públicas indicadas nesse preceito legal necessitem para o exercício das suas atribuições nos aeroportos.

Destaca-se, também, a delimitação mais rigorosa que se efectuou quanto ao âmbito de intervenção do Instituto Nacional da Aviação Civil (INAC) na fixação dos quantitativos das taxas, cingindo-a apenas àquelas referentes à ocupação e ao exercício de actividades em que, pela sua natureza e objecto, esse Instituto possui competências e poderes de regulação.

Destaca-se por fim, a densificação normativa adoptada para as figuras jurídicas, já previstas no Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, embora não reguladas, da suspensão das licenças e da retenção de bens para pagamento das quantias em dívida nas situações de incumprimento pelos seus titulares das respectivas obrigações.

Assim:

No uso da autorização legislativa concedida pelo artigo ...da Lei n.º ....., de ....., e nos termos da alínea *b*) do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

#### Artigo 1.º

##### Alteração ao Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março

Os artigos 2.º, 3.º, 5.º, 7.º, 8.º, 9.º, 10.º, 11.º, 12.º, 13.º, 14.º, 15.º, 16.º, 18.º, 19.º, 20.º, 21.º, 23.º, 24.º, 26.º, 27.º e 31.º do Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, que disciplina o licenciamento do uso privativo dos bens do domínio público aeroportuário e das actividades desenvolvidas nos aeroportos e aeródromos públicos, com as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 280/99, de 26 de Julho, passam a ter a seguinte redacção:

## «Artigo 2.º

1 – A licença é, em princípio, outorgada mediante procedimentos de selecção concorrenciais, visando a escolha das propostas que se revelem mais adequadas, em cada caso, ao interesse público e operacionalidade da exploração aeroportuária, observadas as disposições constantes dos números seguintes.

2 – A outorga da licença será precedida de negociação com publicação prévia de anúncio, designadamente, quando:

- a) A dimensão do mercado e a procura existente, ou a grandeza dos investimentos envolvidos, não exija a outorga das licenças mediante procedimentos concursais;
- b) A morosidade, complexidade e garantias processuais próprias dos procedimentos de concurso forem comprovadamente incompatíveis com os objectivos e resultados pretendidos para o licenciamento, ou ainda com o interesse económico, comercial ou operacional da exploração aeroportuária nesse caso;
- c) A complexidade técnica das actividades ou os investimentos envolvidos exijam uma pré-avaliação das capacidades técnicas, comerciais, financeiras e administrativas das entidades interessadas, que seja impossível realizar ou concretizar, de forma eficaz ou eficiente, através de outros procedimentos de selecção;
- d) O interesse económico, comercial e operacional da exploração aeroportuária, ou a procura efectivamente existente, o justifique no caso concreto.

3 – A outorga da licença deve ser precedida de consulta quando:

- a) Na sequência de procedimentos concursais, de negociação ou outros, o anterior procedimento utilizado para o mesmo fim tenha ficado deserto, nenhuma candidatura tenha sido admitida, ou todas as propostas apresentadas tenham sido consideradas inaceitáveis, e desde que as condições iniciais de selecção e outorga não sejam substancialmente alteradas;
- b) A natureza das actividades a realizar ou as contingências a elas inerentes não permitam ou justifiquem a definição de especificações

necessárias à sua adjudicação de acordo com os procedimentos de concurso e de negociação.

4 – Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, serão outorgadas por ajuste directo as licenças referentes à ocupação e ou utilização de:

- a) Terrenos, instalações e locais destinados ao exercício de actividades directa e imediatamente relacionadas com o apoio à partida e chegada de aeronaves, bem como ao embarque, desembarque e encaminhamento de passageiros, carga ou correio;
- b) Terrenos e instalações destinados ao exercício das actividades de assistência em escala, em particular as de abastecimento de combustíveis e lubrificantes, de aprovisionamento, reparação e manutenção de aeronaves e outras de idêntica natureza;
- c) Terrenos e instalações destinados a serviços públicos;
- d) Terrenos e instalações destinados a entidades que exerçam actividades de interesse público;
- e) Locais destinados a actividade publicitária e actividades similares.

5 – As entidades gestoras dos aeroportos e aeródromos públicos poderão ainda, fundamentadamente, outorgar licenças por ajuste directo, designadamente quando:

- a) A licença deva ser atribuída a uma determinada entidade por motivos de especificidade técnica, de protecção de direitos exclusivos ou de propriedade intelectual, ou ainda quando, na medida do estritamente necessário e por razões de urgência imperiosa, resultante de acontecimentos imprevisíveis para a entidade licenciadora e que não lhe sejam imputáveis, não possam ser observados os prazos previstos para os procedimentos por negociação ou por consulta;
- b) Os terrenos, instalações ou locais a licenciar se destinem a actividades que sejam complementares, extensões ou ampliações de outra ou outras actividades realizadas pelo mesmo titular e já objecto de licenciamento anterior, ou se mostre inconveniente por motivos de exploração comercial, de segurança ou de operacionalidade do aeroporto ou aeródromo, a existência em simultâneo de várias entidades licenciadas para o mesmo fim;
- c) Se trate de licenciamento de locais destinados à instalação de máquinas



automáticas e equipamentos similares;

d) Se trate de licenciamento de locais ou espaços de área igual ou inferior a 50 m<sup>2</sup>, independentemente do fim a que se destinem.

6 – Os procedimentos de selecção referidos no presente artigo regem-se, com as devidas adaptações, pelo disposto no Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, em tudo o que não estiver especialmente regulado neste diploma.

### Artigo 3.º

1 – Compete às entidades licenciadoras a fixação das condições de admissão, das regras processuais e dos critérios de selecção aplicáveis nos procedimentos de selecção que forem adoptados no licenciamento da ocupação e do exercício de actividades na área dos aeroportos e aeródromos públicos.

2 – Os factores que intervêm na atribuição das licenças são fixados no programa do concurso, no anúncio, no convite ou em instrumento equivalente, consoante o procedimento adoptado.

3 – Sem prejuízo do disposto no número seguinte, a adopção do procedimento de selecção, as respectivas condições de admissão, as regras processuais e os critérios de selecção devem ser comunicados ou publicitados pelas entidades licenciadoras com recurso aos meios de divulgação adequados para o procedimento de selecção adoptado para cada licenciamento.

4 – Nos casos em que o licenciamento se processe por concurso público, as respectivas condições de admissão, regras processuais e critérios de selecção devem constar do aviso de lançamento do concurso, a publicar num jornal diário de circulação nacional.

### Artigo 5.º

1 – As licenças são outorgadas por prazo certo até ao limite de cinco anos, podendo ser sucessivamente prorrogadas, por períodos idênticos ou diversos, desde que a prorrogação seja requerida pelos respectivos titulares com a antecedência mínima de noventa dias relativamente ao termo do

período em vigor da mesma.

2 – As licenças referidas no número anterior não podem ter um prazo global de vigência superior a 20 anos.

3 – As licenças que envolvam a realização de investimentos significativos pelos seus titulares na implantação de construções, instalações ou equipamentos necessários às actividades licenciadas, ou no exercício de actividades de especial complexidade, cuja amortização exija um prazo superior a cinco anos, podem ser outorgadas por um prazo inicial até 40 anos.

4 – As licenças referidas no número anterior podem ser sucessivamente prorrogadas, por um ou mais períodos, até ao prazo global de vigência de 50 anos, devendo para esse efeito a respectiva prorrogação ser requerida pelos seus titulares com a antecedência mínima de um ano relativamente ao termo do período em vigor da licença, salvo disposição diversa nela estabelecida.

5 – As prorrogações das licenças referidas nos n.ºs 1 e 4 dependem sempre de autorização expressa da entidade licenciadora.

#### Artigo 7.º

Os titulares de licenças não podem prevalecer-se do conteúdo ou prazo de vigência destas, em prejuízo das leis e regulamentos em vigor ou das determinações dos órgãos de polícia, regulação e fiscalização das actividades exercidas nos aeroportos e aeródromos públicos, no exercício das competências que lhes estão cometidas por lei.

#### Artigo 8.º

1 – Os titulares de licenças podem construir, reconstruir, demolir, ampliar, alterar, modificar ou remodelar os terrenos, construções e instalações objecto das mesmas, desde que previamente autorizados por escrito pelas entidades referidas no artigo 1.º, sem prejuízo de outros requisitos e do regime fixados por lei ou regulamento, bem como da intervenção de outras autoridades ou entidades no âmbito da legislação específica aplicável ao tipo e natureza da obra ou da actividade a realizar.

2 – Para efeitos do disposto no número anterior, os titulares das licenças devem instruir o requerimento para autorização das obras ou trabalhos com peças escritas e desenhadas, e demais elementos que sejam entretanto indicados pelas entidades licenciadoras como necessários.

3 – A autorização ou aprovação das obras ou trabalhos pode ser condicionada à introdução das alterações, devidamente fundamentadas, que sejam entendidas necessárias por razões de exploração ou segurança aeroportuárias.

4 – Sem prejuízo dos eventuais poderes de fiscalização e vistoria legalmente atribuídos a outras entidades, compete às entidades referidas no artigo 1.º fiscalizar a conformidade da execução da obra autorizada com o respectivo projecto final.

#### Artigo 9.º

1 – Os titulares das licenças são responsáveis pela manutenção, reparação, conservação e segurança dos terrenos, construções e instalações licenciados, e dos demais bens que lhes forem confiados pelas entidades licenciadoras, bem como por todos os danos e modificações causados nos mesmos que não possam imputar-se ao desgaste provocado pelo seu uso normal.

2 – Os titulares das licenças respondem igualmente perante as entidades licenciadoras pelos actos e omissões do seu pessoal, ocorridos no exercício das respectivas funções, que causem dano aos aeroportos, às suas instalações, ao seu funcionamento ou a terceiros.

3 – [...].

#### Artigo 10.º

1 – [...].

2 – Os titulares das licenças, o respectivo pessoal, instalações e meios utilizados, estão sujeitos, em especial, à fiscalização dos serviços alfandegários, policiais e de segurança, com jurisdição na área dos aeroportos.

3 – Os titulares das licenças e o respectivo pessoal estão ainda sujeitos, na

área dos aeroportos e aeródromos públicos, a todas as regras, controlos de identidade e demais procedimentos de segurança determinados pelas entidades competentes.

#### Artigo 11.º

1 – Os direitos e deveres que forem cometidos aos titulares das licenças, bem como as construções e edificações que estes tenham suportado ou custeado, podem ser objecto de transmissão, sob qualquer forma, desde que previamente autorizada por escrito pelas entidades licenciadoras.

2 – As entidades licenciadoras poderão revogar as licenças objecto de transmissão por morte, se a herança permanecer indivisa por mais de 120 dias, ou se, no prazo de 30 dias a contar do conhecimento da pessoa do sucessor, este não demonstrar reunir os requisitos de capacidade e idoneidade que serviram de base à outorga da licença.

3 – Os direitos e deveres emergentes das licenças, bem como as construções e edificações efectuadas pelos seus titulares, podem ser objecto de garantia real, arresto, penhora ou qualquer outra providência semelhante, desde que previamente autorizada por escrito pelas entidades licenciadoras, após verificação da existência dos requisitos de capacidade e idoneidade do respectivo beneficiário.

4 – A autorização das entidades licenciadoras para a transmissão ou oneração dos direitos, construções ou edificações referidos nos n.ºs 1 e 3, poderá ser emitida logo no próprio título de licença, a favor de terceiros que sustentem ou garantam, mediante adequados recursos e instrumentos económico-financeiros ou bancários, a realização das construções, edificações, ou da própria actividade a prosseguir pelo titular da licença.

5 – A violação do disposto no presente artigo determina a nulidade do acto de transmissão, substituição ou constituição de hipoteca ou de qualquer outra garantia real, ou de oneração de bens ou direitos, sem prejuízo das outras sanções que ao caso couberem.

## Artigo 12.º

1 – As licenças podem ser revogadas em qualquer momento, no todo ou em parte, por incumprimento pelos seus titulares de qualquer das obrigações nelas previstas, bem como com fundamento no interesse público da exploração ou segurança aeroportuária.

2 – Na revogação das licenças por incumprimento, as construções, instalações, bem como os bens confiados aos titulares das licenças, reverterem gratuitamente para as entidades licenciadoras, salvo disposição em sentido diverso expressa na lei, na licença ou em acordo escrito entre as partes.

3 – Nos casos de revogação com fundamento no interesse público da exploração ou segurança aeroportuária, os titulares das licenças são indemnizados pelo montante das despesas que ainda não estejam amortizadas e que representem investimento em bens inseparáveis dos terrenos, construções ou instalações licenciados e ocupados, salvo disposição em sentido diverso expressa na lei, na licença ou em acordo escrito entre as partes.

4 – A prorrogação do prazo das licenças faz cessar o dever de indemnização referido no número anterior relativamente a todos os investimentos realizados durante o período terminado, salvo disposição em sentido diverso expressa na lei, na licença ou em acordo escrito entre as partes.

## Artigo 13.º

1 – Sempre que o exija o interesse público da exploração ou segurança aeroportuária, pode ser determinada a redução da área dos terrenos e instalações objecto de licenciamento ou a mudança da sua localização, podendo, contudo, os respectivos titulares, no prazo de 15 dias contados da comunicação da entidade licenciadora, renunciar aos seus direitos ou continuar a exercê-los mediante a nova taxa a que eventualmente haja lugar.

2 – Em qualquer dos casos referidos no número anterior, os titulares das licenças terão direito a ser indemnizados nos termos do n.º 3 do artigo anterior.

## Artigo 14.º

1 – Sem prejuízo do disposto no artigo 12.º, no caso de não cumprimento de qualquer das condições das licenças por parte dos seus titulares, as entidades licenciadoras podem determinar a suspensão, no todo ou em parte, das mesmas.

2 – As licenças podem ainda ser suspensas, no todo ou em parte, pelas entidades licenciadoras, na sequência de requerimento devidamente fundamentado apresentado pelos titulares das licenças e desde que se entenda ser essa a medida mais conveniente ou adequada ao interesse económico, financeiro, comercial e operacional da exploração aeroportuária.

3 – Da decisão de suspensão devem constar, entre outros elementos, os respectivos fundamentos, o prazo, bem como as eventuais garantias financeiras ou outras condições que se entenda adequado aplicar ao caso.

4 – A licença cessa os seus efeitos, sem direito a qualquer indemnização do respectivo titular, uma vez verificada a impossibilidade técnica, financeira ou económica do titular em prosseguir com a actividade licenciada, ou ainda no caso de desinteresse do titular no seu reinício.

5 – A licença pode ainda cessar os seus efeitos se as entidades licenciadoras o entenderem mais adequado aos interesses da exploração aeroportuária, sendo neste caso aplicável o disposto no n.º 3 do artigo 12.º

## Artigo 15.º

1 – Decorrido o prazo das licenças, as entidades licenciadoras entram na titularidade imediata de todos os bens insusceptíveis de serem separados das instalações e terrenos ocupados, sem prejuízo da obrigação de os titulares das licenças caducadas mandarem repor estes no estado em que se encontravam quando os receberam.

2 – [...].

## Artigo 16.º

1 – [...].

2 – Não são exigíveis quaisquer taxas às forças armadas e forças e serviços de segurança, bem como ao Serviço Nacional de Bombeiros e Protecção Civil e outras corporações de bombeiros, quando no exercício de competências e ou funções legais, e em relação às áreas mínimas e meios de transporte oficiais ou do serviço necessários para o exercício das suas atribuições nos aeroportos.

## Artigo 18.º

1 – [...]:

a) No domínio público aeroportuário explorado pela ANA - Aeroportos de Portugal, S. A., ou por outras empresas que explorem aeroportos ou aeródromos do domínio público do Estado, bem como nas taxas relativas a serviços de controlo terminal prestados pela Navegação Aérea de Portugal - NAV Portugal E.P.E., por portaria do ministro responsável pelo sector dos transportes;

b) [...];

c) [...].

2 – O quantitativo das taxas de assistência em escala é fixado:

a) No domínio público aeroportuário explorado pela ANA - Aeroportos de Portugal, S. A., pela Navegação Aérea de Portugal - NAV Portugal E.P.E., ou por outras empresas que explorem domínio público aeroportuário do Estado, pelas respectivas entidades exploradoras, após prévia aprovação pelo Instituto Nacional de Aviação Civil;

b) [...].

3 – O quantitativo das taxas de ocupação de terrenos e instalações destinados ao exercício de actividades directa e imediatamente relacionadas com o tráfego aéreo, carga e correio, bem como ao exercício de actividades de assistência em escala e ainda as actividades de aprovisionamento, reparação e manutenção de aeronaves, é fixado nos termos do número anterior.

4 – O quantitativo das taxas de ocupação não incluídas no número anterior e das outras taxas de natureza comercial é fixado pelas entidades a quem estiver cometida a exploração dos respectivos aeroportos ou aeródromos públicos, com as limitações que resultarem do respectivo regime legal.

5 – [anterior n.º 4].

6 – [anterior n.º 5].

7 – As entidades exploradoras de aeroportos com tráfegos anuais iguais ou superiores a 500.000 passageiros ou 50.000 t de carga devem consultar previamente, num prazo não inferior a 30 dias, os transportadores aéreos e os agentes de assistência em escala, que utilizem de forma contínua ou regular o aeroporto, através das respectivas associações representativas, em relação a alterações no sistema ou nos montantes das taxas referidas, respectivamente, nos n.ºs 1 e 3 e nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo.

8 – Consideram-se associações representativas para efeitos do número anterior, e sem prejuízo de consulta facultativa a outras entidades reconhecidas pela entidade exploradora do aeroporto, o comité de utilizadores do aeroporto, constituído nos termos do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho, bem como outras associações, legalmente constituídas, de transportadores aéreos ou de utilizadores ou prestadores de assistência em escala, e cujos associados, no seu conjunto, demonstrem representar, pelo menos, 25% do tráfego anual movimentado ou assistido no aeroporto ou do montante de taxas cobradas pelo aeroporto.

#### Artigo 19.º

1 – [...].

2 – Para efeitos do disposto no número anterior e dos n.ºs. 2 e 3 do artigo 18.º, as propostas fundamentadas e acompanhadas de informação sobre o resultado da consulta realizada nos termos do n.º 7 do artigo anterior são submetidas ao Instituto Nacional de Aviação Civil, com uma antecedência mínima de 90 dias relativamente à data prevista de início da sua entrada em vigor.

3 – O Instituto Nacional de Aviação Civil dá parecer e aprova as propostas apresentadas pelas entidades competentes nos termos dos n.ºs 1, 2 e 3 do



artigo 18.º, consoante os casos, no prazo de 45 dias após a recepção das referidas propostas.

4 – Das deliberações desfavoráveis do Instituto Nacional de Aviação Civil sobre pedidos de aprovação ao abrigo dos n.ºs 2 e 3 do artigo 18.º do presente diploma cabe recurso facultativo para o ministro responsável pelo sector dos transportes, o qual decide no prazo de 30 dias.

5 – Não sendo emitido parecer ou aprovação pelo Instituto Nacional de Aviação Civil nos termos e prazos estipulados no n.º 3 do presente artigo, as propostas apresentadas consideram-se aprovadas.

#### Artigo 20.º

1 – [...].

2 – Sem prejuízo do que estiver especialmente regulado, a liquidação e a cobrança das taxas referidas no número anterior regem-se pelas disposições legais e regulamentares aplicáveis à generalidade dos serviços públicos, nomeadamente pelo disposto na legislação tributária em vigor.

#### Artigo 21.º

1 – As taxas devidas pela ocupação de terrenos, instalações e locais na área dos aeroportos e aeródromos públicos vencem-se no dia um do mês anterior àquele a que respeitam e serão pagas até ao dia oito desse mês.

2 – [...].

3 – [...].

#### Artigo 23.º

1 – A falta de pagamento das taxas e demais importâncias no respectivo prazo faz incorrer o devedor no pagamento de juros de mora, nos termos estabelecidos para a falta de pagamento de taxas devidas ao Estado, sem prejuízo da faculdade de a entidade licenciadora poder revogar a respectiva licença.

2 – A falta de pagamento das taxas no prazo legal dá lugar à sua cobrança

coerciva, acrescida dos respectivos juros de mora, em processo de execução fiscal.

#### Artigo 24.º

1 – [...].

2 – O indeferimento é susceptível de reacção contenciosa, nos termos da lei.

#### Artigo 26.º

1 – Pelas taxas e juros de mora em dívida ao abrigo do presente Decreto-Lei, o Estado e demais entidades a quem estiver cometida a gestão e exploração dos aeroportos ou aeródromos públicos gozam de privilégio creditório sobre os bens dos devedores que se encontrem na área dos aeroportos ou aeródromos públicos, podendo os mesmos ser objecto de retenção, até integral pagamento das quantias em dívida ou até decisão judicial.

2 – No caso de bens perecíveis ou que representem comprovadamente risco para a saúde ou para a integridade física dos utentes dos aeroportos, as entidades licenciadoras poderão promover a respectiva destruição ou abate, ou então, se possível, a sua alienação, deduzindo, neste último caso, o valor obtido ao montante da dívida existente.

3 – Se a dívida referida no n.º 1 não for regularizada no prazo de 90 dias a contar da interpelação para o respectivo pagamento, as entidades licenciadoras têm direito a promover a alienação dos bens que se encontrem retidos, deduzindo, neste último caso, o valor obtido ao montante da dívida existente.

#### Artigo 27.º

1 – Os titulares das licenças, o seu pessoal, bem como os comandantes das aeronaves ou os seus representantes, devem prestar às entidades que explorem os aeroportos ou aeródromos públicos todos os esclarecimentos necessários ao processamento e cobrança das taxas, sob a forma que lhes for

indicada.

2 – [...].

### Artigo 31.º

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

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

### Artigo 2.º

#### **Norma revogatória**

É revogado o artigo 25.º do Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 280/99, de 26 de Julho.

### Artigo 3.º

#### **Entrada em vigor**

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

### Artigo 4.º

#### **Republicação**

É republicado em anexo, que é parte integrante do presente decreto-lei, o Decreto-Lei n.º 102/90, de 21 de Março, com a redacção resultante das alterações agora introduzidas.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de

O Primeiro-Ministro

O Ministro de Estado e das Finanças

O Ministro da Defesa Nacional

O Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações

Anexo  
(a que se refere o artigo 4.º)

Capítulo I  
Das Licenças

Artigo 1.º

1 – A ocupação de terrenos, edificações ou outras instalações e o exercício de qualquer actividade na área dos aeroportos e aeródromos públicos fazem-se nos termos das normas aplicáveis à utilização do domínio público, sem prejuízo de disposição especial em contrário, e carecem de licença das entidades a quem estiver cometida a sua gestão e ou exploração.

2 – O licenciamento das actividades de assistência a aeronaves (handling) é objecto de legislação própria.

Artigo 2.º

1 – A licença é, em princípio, outorgada mediante procedimentos de selecção concorrenciais, visando a escolha das propostas que se revelem mais adequadas, em cada caso, ao interesse público e operacionalidade da exploração aeroportuária, observadas as disposições constantes dos números seguintes.

2 – A outorga da licença será precedida de negociação com publicação prévia de anúncio, designadamente, quando:

- a) A dimensão do mercado e a procura existente, ou a grandeza dos investimentos envolvidos, não exija a outorga das licenças mediante procedimentos concursais;
- b) A morosidade, complexidade e garantias processuais próprias dos procedimentos de concurso forem comprovadamente incompatíveis com os objectivos e resultados pretendidos para o licenciamento, ou ainda com o interesse económico, comercial ou operacional da exploração aeroportuária nesse caso;
- c) A complexidade técnica das actividades ou os investimentos envolvidos exijam uma pré-avaliação das capacidades técnicas, comerciais, financeiras e

administrativas das entidades interessadas, que seja impossível realizar ou concretizar, de forma eficaz ou eficiente, através de outros procedimentos de selecção;

- d) O interesse económico, comercial e operacional da exploração aeroportuária, ou a procura efectivamente existente, o justifique no caso concreto.

3 – A outorga da licença deve ser precedida de consulta quando:

- a) Na sequência de procedimentos concursais, de negociação ou outros, o anterior procedimento utilizado para o mesmo fim tenha ficado deserto, nenhuma candidatura tenha sido admitida, ou todas as propostas apresentadas tenham sido consideradas inaceitáveis, e desde que as condições iniciais de selecção e outorga não sejam substancialmente alteradas;
- b) A natureza das actividades a realizar ou as contingências a elas inerentes não permitam ou justifiquem a definição de especificações necessárias à sua adjudicação de acordo com os procedimentos de concurso e de negociação.

4 – Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, serão outorgadas por ajuste directo as licenças referentes à ocupação e ou utilização de:

- a) Terrenos, instalações e locais destinados ao exercício de actividades directa e imediatamente relacionadas com o apoio à partida e chegada de aeronaves, bem como ao embarque, desembarque e encaminhamento de passageiros, carga ou correio;
- b) Terrenos e instalações destinados ao exercício das actividades de assistência em escala, em particular as de abastecimento de combustíveis e lubrificantes, de aprovisionamento, reparação e manutenção de aeronaves e outras de idêntica natureza;
- c) Terrenos e instalações destinados a serviços públicos;
- d) Terrenos e instalações destinados a entidades que exerçam actividades de interesse público;
- e) Locais destinados a actividade publicitária e actividades similares.

5 – As entidades gestoras dos aeroportos e aeródromos públicos poderão ainda, fundamentadamente, outorgar licenças por ajuste directo, designadamente quando:

- a) A licença deva ser atribuída a uma determinada entidade por motivos de especificidade técnica, de protecção de direitos exclusivos ou de propriedade intelectual, ou ainda quando, na medida do estritamente necessário e por razões de urgência imperiosa, resultante de acontecimentos imprevisíveis para a

entidade licenciadora e que não lhe sejam imputáveis, não possam ser observados os prazos previstos para os procedimentos por negociação ou por consulta;

- b) Os terrenos, instalações ou locais a licenciar se destinem a actividades que sejam complementares, extensões ou ampliações de outra ou outras actividades realizadas pelo mesmo titular e já objecto de licenciamento anterior, ou se mostre inconveniente por motivos de exploração comercial, de segurança ou de operacionalidade do aeroporto ou aeródromo, a existência em simultâneo de várias entidades licenciadas para o mesmo fim;
- c) Se trate de licenciamento de locais destinados à instalação de máquinas automáticas e equipamentos similares;
- d) Se trate de licenciamento de locais ou espaços de área igual ou inferior a 50 m<sup>2</sup>, independentemente do fim a que se destinem.

6 – Os procedimentos de selecção referidos no presente artigo regem-se, com as devidas adaptações, pelo disposto no Decreto-Lei n.º 197/99, de 8 de Junho, em tudo o que não estiver especialmente regulado neste diploma.

### Artigo 3.º

1 – Compete às entidades licenciadoras a fixação das condições de admissão, das regras processuais e dos critérios de selecção aplicáveis nos procedimentos de selecção que forem adoptados no licenciamento da ocupação e do exercício de actividades na área dos aeroportos e aeródromos públicos.

2 – Os factores que intervêm na atribuição das licenças são fixados no programa do concurso, no anúncio, no convite ou em instrumento equivalente, consoante o procedimento adoptado.

3 – Sem prejuízo do disposto no número seguinte, a adopção do procedimento de selecção, as respectivas condições de admissão, as regras processuais e os critérios de selecção devem ser comunicados ou publicitados pelas entidades licenciadoras com recurso aos meios de divulgação adequados para o procedimento de selecção adoptado para cada licenciamento.

4 – Nos casos em que o licenciamento se processe por concurso público, as respectivas condições de admissão, regras processuais e critérios de selecção devem constar do aviso de lançamento do concurso, a publicar num jornal diário de circulação nacional.

#### Artigo 4.º

Os títulos das licenças devem mencionar, nomeadamente:

- a) A identidade do titular;
- b) Os terrenos e instalações que forem objecto do licenciamento;
- c) O fim ou actividade a que se destina a licença;
- d) O montante da taxa a pagar mensalmente pelo licenciamento;
- e) O prazo;
- f) Quaisquer outras condições particulares do licenciamento, designadamente as relativas a eventuais compensações resultantes da reversão para a entidade licenciadora de construções e equipamentos inseparáveis dos terrenos e instalações objecto do licenciamento.

#### Artigo 5.º

1 – As licenças são outorgadas por prazo certo até ao limite de cinco anos, podendo ser sucessivamente prorrogadas, por períodos idênticos ou diversos, desde que a prorrogação seja requerida pelos respectivos titulares com a antecedência mínima de 90 dias relativamente ao termo do período em vigor da mesma.

2 – As licenças referidas no número anterior não podem ter um prazo global de vigência superior a 20 anos.

3 – As licenças que envolvam a realização de investimentos significativos pelos seus titulares na implantação de construções, instalações ou equipamentos necessários às actividades licenciadas, ou no exercício de actividades de especial complexidade, cuja amortização exija um prazo superior a cinco anos, podem ser outorgadas por um prazo inicial até 40 anos.

4 – As licenças referidas no número anterior podem ser sucessivamente prorrogadas, por um ou mais períodos, até ao prazo global de vigência de 50 anos, devendo para esse efeito a respectiva prorrogação ser requerida pelos seus titulares com a antecedência mínima de um ano relativamente ao termo do período em vigor da licença, salvo disposição diversa nela estabelecida.

5 – As prorrogações das licenças referidas nos n.ºs 1 e 4 dependem sempre de autorização expressa da entidade licenciadora.



#### Artigo 6.º

As actividades licenciadas devem ser exercidas por forma continuada e sem outras interrupções que não as resultantes da respectiva natureza e função, de caso fortuito ou de força maior.

#### Artigo 7.º

Os titulares de licenças não podem prevalecer-se do conteúdo ou prazo de vigência destas, em prejuízo das leis e regulamentos em vigor ou das determinações dos órgãos de polícia, regulação e fiscalização das actividades exercidas nos aeroportos e aeródromos públicos, no exercício das competências que lhes estão cometidas por lei.

#### Artigo 8.º

1 – Os titulares de licenças podem construir, reconstruir, demolir, ampliar, alterar, modificar ou remodelar os terrenos, construções e instalações objecto das mesmas, desde que previamente autorizados por escrito pelas entidades referidas no artigo 1.º, sem prejuízo de outros requisitos e do regime fixados por lei ou regulamento, bem como da intervenção de outras autoridades ou entidades no âmbito da legislação específica aplicável ao tipo e natureza da obra ou da actividade a realizar.

2 – Para efeitos do disposto no número anterior, os titulares das licenças devem instruir o requerimento para autorização das obras ou trabalhos com peças escritas e desenhadas, e demais elementos que sejam entretanto indicados pelas entidades licenciadoras como necessários.

3 – A autorização ou aprovação das obras ou trabalhos pode ser condicionada à introdução das alterações, devidamente fundamentadas, que sejam entendidas necessárias por razões de exploração ou segurança aeroportuárias.

4 – Sem prejuízo dos eventuais poderes de fiscalização e vistoria legalmente atribuídos a outras entidades, compete às entidades referidas no artigo 1.º fiscalizar a conformidade da execução da obra autorizada com o respectivo projecto final.

## Artigo 9.º

1 – Os titulares das licenças são responsáveis pela manutenção, reparação, conservação e segurança dos terrenos, construções e instalações licenciados, e dos demais bens que lhes forem confiados pelas entidades licenciadoras, bem como por todos os danos e modificações causados nos mesmos que não possam imputar-se ao desgaste provocado pelo seu uso normal.

2 – Os titulares das licenças respondem igualmente perante as entidades licenciadoras pelos actos e omissões do seu pessoal, ocorridos no exercício das respectivas funções, que causem dano aos aeroportos, às suas instalações, ao seu funcionamento ou a terceiros.

3 – Os titulares das licenças devem dar conhecimento escrito e imediato às entidades licenciadoras de todos os factos ou actos de terceiros que constituam uma ameaça ou violação dos seus direitos.

## Artigo 10.º

1 – Os locais e instalações licenciados e os demais bens confiados aos titulares das licenças, bem como o exercício da sua própria actividade, estão sujeitos à vistoria e fiscalização das entidades licenciadoras, às quais não pode ser negado o acesso e colaboração.

2 – Os titulares das licenças, o respectivo pessoal, instalações e meios utilizados, estão sujeitos, em especial, à fiscalização dos serviços alfandegários, policiais e de segurança, com jurisdição na área dos aeroportos.

3 – Os titulares das licenças e o respectivo pessoal estão ainda sujeitos, na área dos aeroportos e aeródromos públicos, a todas as regras, controlos de identidade e demais procedimentos de segurança determinados pelas entidades competentes.

## Artigo 11.º

1 – Os direitos e deveres que forem cometidos aos titulares das licenças, bem como as construções e edificações que estes tenham suportado ou custeado, podem ser objecto de transmissão, sob qualquer forma, desde que previamente autorizada por escrito pelas entidades licenciadoras.

2 – As entidades licenciadoras poderão revogar as licenças objecto de transmissão por

morte, se a herança permanecer indivisa por mais de 120 dias, ou se, no prazo de 30 dias a contar do conhecimento da pessoa do sucessor, este não demonstrar reunir os requisitos de capacidade e idoneidade que serviram de base à outorga da licença.

3 – Os direitos e deveres emergentes das licenças, bem como as construções e edificações efectuadas pelos seus titulares, podem ser objecto de garantia real, arresto, penhora ou qualquer outra providência semelhante, desde que previamente autorizada por escrito pelas entidades licenciadoras, após verificação da existência dos requisitos de capacidade e idoneidade do respectivo beneficiário.

4 – A autorização das entidades licenciadoras para a transmissão ou oneração dos direitos, construções ou edificações referidos nos n.ºs 1 e 3, poderá ser emitida logo no próprio título de licença, a favor de terceiros que sustentem ou garantam, mediante adequados recursos e instrumentos económico-financeiros ou bancários, a realização das construções, edificações, ou da própria actividade a prosseguir pelo titular da licença.

5 – A violação do disposto no presente artigo determina a nulidade do acto de transmissão, substituição ou constituição de hipoteca ou de qualquer outra garantia real, ou de oneração de bens ou direitos, sem prejuízo das outras sanções que ao caso couberem.

## Artigo 12.º

1 – As licenças podem ser revogadas em qualquer momento, no todo ou em parte, por incumprimento pelos seus titulares de qualquer das obrigações nelas previstas, bem como com fundamento no interesse público da exploração ou segurança aeroportuária.

2 – Na revogação das licenças por incumprimento, as construções, instalações, bem como os bens confiados aos titulares das licenças, reverterem gratuitamente para as entidades licenciadoras, salvo disposição em sentido diverso expressa na lei, na licença ou em acordo escrito entre as partes.

3 – Nos casos de revogação com fundamento no interesse público da exploração ou segurança aeroportuária, os titulares das licenças são indemnizados pelo montante das despesas que ainda não estejam amortizadas e que representem investimento em bens inseparáveis dos terrenos, construções ou instalações licenciados e ocupados, salvo disposição em sentido diverso expressa na lei, na licença ou em acordo escrito entre as partes.

4 – A prorrogação do prazo das licenças faz cessar o dever de indemnização referido no número anterior relativamente a todos os investimentos realizados durante o período terminado, salvo disposição em sentido diverso expressa na lei, na licença ou em acordo escrito entre as partes.

#### Artigo 13.º

1 – Sempre que o exija o interesse público da exploração ou segurança aeroportuária, pode ser determinada a redução da área dos terrenos e instalações objecto de licenciamento ou a mudança da sua localização, podendo, contudo, os respectivos titulares, no prazo de 15 dias contados da comunicação da entidade licenciadora, renunciar aos seus direitos ou continuar a exercê-los mediante a nova taxa a que eventualmente haja lugar.

2 – Em qualquer dos casos referidos no número anterior, os titulares das licenças terão direito a ser indemnizados nos termos do n.º 3 do artigo anterior.

#### Artigo 14.º

1 – Sem prejuízo do disposto no artigo 12.º, no caso de não cumprimento de qualquer das condições das licenças por parte dos seus titulares, as entidades licenciadoras podem determinar a suspensão, no todo ou em parte, das mesmas.

2 – As licenças podem ainda ser suspensas, no todo ou em parte, pelas entidades licenciadoras, na sequência de requerimento devidamente fundamentado apresentado pelos titulares das licenças e desde que se entenda ser essa a medida mais conveniente ou adequada ao interesse económico, financeiro, comercial e operacional da exploração aeroportuária.

3 – Da decisão de suspensão devem constar, entre outros elementos, os respectivos fundamentos, o prazo, bem como as eventuais garantias financeiras ou outras condições que se entenda adequado aplicar ao caso.

4 – A licença cessa os seus efeitos, sem direito a qualquer indemnização do respectivo titular, uma vez verificada a impossibilidade técnica, financeira ou económica do titular em prosseguir com a actividade licenciada, ou ainda no caso de desinteresse do titular no seu reinício.

5 – A licença pode ainda cessar os seus efeitos se as entidades licenciadoras o

entenderem mais adequado aos interesses da exploração aeroportuária, sendo neste caso aplicável o disposto no n.º 3 do artigo 12.º

#### Artigo 15.º

1 – Decorrido o prazo das licenças, as entidades licenciadoras entram na titularidade imediata de todos os bens insusceptíveis de serem separados das instalações e terrenos ocupados, sem prejuízo da obrigação de os titulares das licenças caducadas mandarem repor estes no estado em que se encontravam quando os receberam.

2 – Salvo menção expressa em contrário, feita nos termos da alínea *f*) do artigo 4.º, a reversão prevista no número anterior será gratuita.

### CAPÍTULO II

#### Das taxas

#### Artigo 16.º

1 – Pela ocupação dos terrenos, edificações ou outras instalações, bem como pelo exercício de qualquer actividade na área dos aeroportos e aeródromos públicos, pela sua utilização ou dos respectivos serviços e equipamentos são devidas taxas.

2 – Não são exigíveis quaisquer taxas às forças armadas e forças e serviços de segurança, bem como ao Serviço Nacional de Bombeiros e Protecção Civil e outras corporações de bombeiros, quando no exercício de competências e ou funções legais, e em relação às áreas mínimas e meios de transporte oficiais ou do serviço necessários para o exercício das suas atribuições nos aeroportos.

#### Artigo 17.º

Atendendo à natureza dos serviços e actividades desenvolvidos, as taxas a cobrar nos termos do artigo anterior agrupam-se em taxas de tráfego, de assistência em escala, de ocupação e outras taxas de natureza comercial.

## Artigo 18.º

1 – O quantitativo das taxas de tráfego é fixado, após prévio parecer do Instituto Nacional de Aviação Civil:

- a) No domínio público aeroportuário explorado pela ANA – Aeroportos de Portugal, S. A., ou por outras empresas que explorem aeroportos ou aeródromos do domínio público do Estado, bem como nas taxas relativas a serviços de controlo terminal prestados pela Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal E. P. E., por portaria do ministro responsável pelo sector dos transportes;
- b) Nos aeroportos e aeródromos regionalizados, por portaria dos órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas;
- c) Nos aeroportos e aeródromos cuja exploração esteja a cargo dos municípios, pelos competentes órgãos autárquicos.

2 – O quantitativo das taxas de assistência em escala é fixado:

- a) No domínio público aeroportuário explorado pela ANA – Aeroportos de Portugal, S. A., pela Navegação Aérea de Portugal – NAV Portugal E. P. E., ou por outras empresas que explorem domínio público aeroportuário do Estado, pelas respectivas entidades exploradoras, após prévia aprovação pelo Instituto Nacional de Aviação Civil;
- b) Nos aeroportos e aeródromos regionalizados ou municipais, pelos órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas ou pelos competentes órgãos autárquicos, após prévio parecer do Instituto Nacional de Aviação Civil.

3 – O quantitativo das taxas de ocupação de terrenos e instalações destinados ao exercício de actividades directa e imediatamente relacionadas com o tráfego aéreo, carga e correio, bem como ao exercício de actividades de assistência em escala e ainda as actividades de aprovisionamento, reparação e manutenção de aeronaves, é fixado nos termos do número anterior.

4 – O quantitativo das taxas de ocupação não incluídas no número anterior e das outras taxas de natureza comercial é fixado pelas entidades a quem estiver cometida a exploração dos respectivos aeroportos ou aeródromos públicos, com as limitações que resultarem do respectivo regime legal.

5 – Em qualquer dos casos referidos nos números anteriores, podem ser fixadas taxas diferenciadas em conformidade com a categoria, funcionalidade, densidade e período de utilização de cada aeroporto ou aeródromo, ou moduladas em função de razões de

protecção ambiental.

6 – As empresas que explorem domínio público aeroportuário serão sempre ouvidas no que respeita ao estabelecimento de isenções e reduções de taxas que não resultem de acordos internacionais ou recomendações de organismos internacionais.

7 – As entidades exploradoras de aeroportos com tráfegos anuais iguais ou superiores a 500.000 passageiros ou 50.000 t de carga devem consultar previamente, num prazo não inferior a 30 dias, os transportadores aéreos e os agentes de assistência em escala, que utilizem de forma contínua ou regular o aeroporto, através das respectivas associações representativas, em relação a alterações no sistema ou nos montantes das taxas referidas, respectivamente, nos n.ºs 1 e 3 e nos n.ºs 2 e 3 do presente artigo.

8 – Consideram-se associações representativas para efeitos do número anterior, e sem prejuízo de consulta facultativa a outras entidades reconhecidas pela entidade exploradora do aeroporto, o comité de utilizadores do aeroporto, constituído nos termos do Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de Julho, bem como outras associações, legalmente constituídas, de transportadores aéreos ou de utilizadores ou prestadores de assistência em escala, e cujos associados, no seu conjunto, demonstrem representar, pelo menos, 25% do tráfego anual movimentado ou assistido no aeroporto ou do montante de taxas cobradas pelo aeroporto.

#### Artigo 19.º

1 – Os poderes conferidos pelo n.º 1 do artigo anterior são exercidos por iniciativa da entidade competente para a fixação das taxas, ou sob proposta fundamentada das entidades exploradoras e informada pelo Instituto Nacional de Aviação Civil.

2 – Para efeitos do disposto no número anterior e dos n.ºs 2 e 3 do artigo 18.º, as propostas fundamentadas e acompanhadas de informação sobre o resultado da consulta realizada nos termos do n.º 7 do artigo anterior são submetidas ao Instituto Nacional de Aviação Civil, com uma antecedência mínima de 90 dias relativamente à data prevista de início da sua entrada em vigor.

3 – O Instituto Nacional de Aviação Civil dá parecer e aprova as propostas apresentadas pelas entidades competentes nos termos dos n.ºs 1, 2 e 3 do artigo 18.º, consoante os casos, no prazo de 45 dias após a recepção das referidas propostas.

4 – Das deliberações desfavoráveis do Instituto Nacional de Aviação Civil sobre pedidos de aprovação ao abrigo dos n.ºs 2 e 3 do artigo 18.º cabe recurso facultativo

para o ministro responsável pelo sector dos transportes, o qual decide no prazo de 30 dias.

5 – Não sendo emitido parecer ou aprovação pelo Instituto Nacional de Aviação Civil nos termos e prazos estipulados no n.º 3 do presente artigo, as propostas apresentadas consideram-se aprovadas.

#### Artigo 20.º

1 – As taxas previstas neste diploma são liquidadas e cobradas pelas entidades que explorem os aeroportos e aeródromos públicos e, salvo disposição expressa em contrário, constituem receitas próprias dessas entidades.

2 – Sem prejuízo do que estiver especialmente regulado, a liquidação e a cobrança das taxas referidas no número anterior regem-se pelas disposições legais e regulamentares aplicáveis à generalidade dos serviços públicos, nomeadamente pelo disposto na legislação tributária em vigor.

#### Artigo 21.º

1 – As taxas devidas pela ocupação de terrenos, instalações e locais na área dos aeroportos e aeródromos públicos vencem-se no dia um do mês anterior àquele a que respeitam e serão pagas até ao dia oito desse mês.

2 – As taxas devidas pela utilização dos aeroportos ou aeródromos públicos por aeronaves são cobradas antes da partida destas, podendo, no entanto, fixar-se regimes especiais de cobrança quando assim o aconselhem razões ligadas à operacionalidade da exploração aeroportuária.

3 – Em relação a utentes que operem regularmente na área dos aeroportos ou aeródromos públicos, podem as respectivas entidades exploradoras fixar regimes de cobrança periódica eventualmente condicionados à prestação de garantias patrimoniais idóneas.



#### Artigo 22.º

Salvo os casos abrangidos pelo artigo anterior, as taxas e outras importâncias em dívida aos aeroportos ou aeródromos públicos devem ser pagas no prazo de 20 dias a contar da data de emissão da respectiva factura.

#### Artigo 23.º

1 – A falta de pagamento das taxas e demais importâncias no respectivo prazo faz incorrer o devedor no pagamento de juros de mora, nos termos estabelecidos para a falta de pagamento de taxas devidas ao Estado, sem prejuízo da faculdade de a entidade licenciadora poder revogar a respectiva licença.

2 – A falta de pagamento das taxas no prazo legal dá lugar à sua cobrança coerciva, acrescida dos respectivos juros de mora, em processo de execução fiscal.

#### Artigo 24.º

1 – As reclamações e os recursos sobre taxas liquidadas não suspendem o dever de pagamento e presumem-se deferidas se no prazo de 60 dias não forem objecto de decisão expressa.

2 – O indeferimento é susceptível de reacção contenciosa, nos termos da lei.

#### Artigo 25.º

[*Revogado*].

#### Artigo 26.º

1 – Pelas taxas e juros de mora em dívida ao abrigo do presente Decreto-Lei, o Estado e demais entidades a quem estiver cometida a gestão e exploração dos aeroportos ou aeródromos públicos gozam de privilégio creditório sobre os bens dos devedores que se encontrem na área dos aeroportos ou aeródromos públicos, podendo os mesmos ser objecto de retenção, até integral pagamento das quantias em dívida ou até decisão judicial.

2 – No caso de bens perecíveis ou que representem comprovadamente risco para a saúde

ou para a integridade física dos utentes dos aeroportos, as entidades licenciadoras poderão promover a respectiva destruição ou abate, ou então, se possível, a sua alienação, deduzindo, neste último caso, o valor obtido ao montante da dívida existente.

3 – Se a dívida referida no n.º 1 não for regularizada no prazo de 90 dias a contar da interpelação para o respectivo pagamento, as entidades licenciadoras têm direito a promover a alienação dos bens que se encontrem retidos, deduzindo, neste último caso, o valor obtido ao montante da dívida existente.

#### Artigo 27.º

1 – Os titulares das licenças, o seu pessoal, bem como os comandantes das aeronaves ou os seus representantes, devem prestar às entidades que explorem os aeroportos ou aeródromos públicos todos os esclarecimentos necessários ao processamento e cobrança das taxas, sob a forma que lhes for indicada.

2 – As aeronaves podem ser retidas enquanto não forem prestados os esclarecimentos exigidos nos termos do número anterior ou não forem cumpridas as disposições relativas ao pagamento das taxas.

### CAPÍTULO III

#### Disposições finais

#### Artigo 28.º

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

#### Artigo 29.º

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

### Artigo 30.º

O presente diploma será desenvolvido mediante decreto regulamentar, nomeadamente no que respeita aos quadros das ocupações e actividades autorizadas na área dos aeroportos e aeródromos públicos, mediante especificação e classificação das taxas correspondentes e, bem assim, das respectivas isenções e reduções, tendo em conta o disposto nos artigos 16.º e 17.º

### Artigo 31.º

- 1 – O disposto no presente diploma não se aplica aos aeroportos e aeródromos públicos regionais das Regiões Autónomas dos Açores e da Madeira.
- 2 – A Região Autónoma dos Açores é sempre ouvida no que respeita à fixação de taxas nos aeroportos ou aeródromos públicos nacionais situados na Região Autónoma dos Açores.

### Artigo 32.º

- 1 – O presente diploma revoga o Decreto-Lei n.º 211/76, de 22 de Março, e o Decreto n.º 235/76, de 3 de Abril, sem prejuízo do disposto no número seguinte.
- 2 – Enquanto não forem estabelecidos os quantitativos das taxas, nos termos do artigo 18.º, mantêm-se em vigor os artigos 8.º a 36.º do Decreto n.º 235/76, de 3 de Abril, e, bem assim, as respectivas portarias regulamentares.