Parte III.13.B - FICHA DE INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES RELATIVA AOS AUXÍLIOS AO FUNCIONAMENTO PARA AEROPORTOS

*Recomenda-se que a presente ficha de informações complementares seja preenchida juntamente com o formulário «Informações gerais» para a notificação de qualquer auxílio ao funcionamento individual abrangido pelas Orientações em matéria de auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas*[[1]](#footnote-1)*.*

1. Informações suplementares sobre o beneficiário e respetivas atividades

*Recomenda-se que a presente ficha de informações complementares seja preenchida juntamente com o formulário «Informações gerais» para a notificação de qualquer auxílio ao funcionamento individual abrangido pelas Orientações em matéria de auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas*[[2]](#footnote-2)*.*

1.1. Beneficiário

1.1.1. O auxílio é concedido diretamente ao proprietário do aeroporto?

Sim  Não

1.1.2. Se a resposta ao ponto 1.1.1 for negativa: queira descrever, se for caso disso, a entidade ou entidades legais (i) que recebem o auxílio; (ii) responsáveis pela transferência do auxílio enquanto intermediários do aeroporto que presta os serviços elegíveis para o auxílio.

1.1.3. Se a resposta ao ponto 1.1.1 for negativa: queira especificar a forma como as autoridades nacionais asseguram que não existe qualquer vantagem concedida aos níveis intermediários.

1.1.4. O beneficiário do auxílio é simultaneamente proprietário do aeroporto?

Sim  Não

1.1.5. Se a resposta ao ponto 1.1.4 for negativa: queira especificar quem é/ será o proprietário do aeroporto e descrever a estrutura de propriedade.

1.1.6. No caso de um auxílio individual: queira descrever as relações jurídicas, organizacionais e financeiras entre o beneficiário do auxílio e i) as empresas com as quais faz parte de um grupo de empresas; ii) as suas filiais; iii) quaisquer outras empresas associadas, incluindo empresas comuns (joint ventures).

No caso de regimes de auxílios: queira descrever o método utilizado pela autoridade que concede o auxílio para avaliar as relações jurídicas, organizacionais e financeiras referidas nos pontos 1.1.1 a 1.1.5.

1.2. Informações gerais sobre o operador aeroportuário

1.2.1. No caso de o aeroporto ou os aeroportos serem utilizados pelas forças armadas nacionais, a polícia, os serviços de busca e salvamento aéreo ou outro serviço aéreo de natureza não económica: queira especificar a) a natureza do(s) serviço(s); b) a taxa de utilização da capacidade do aeroporto (por exemplo, utilização da pista e de outras instalações aeroportuárias, expressa em percentagem do tráfego aéreo anual).

1.2.2. Queira fornecer os seguintes dados relativos ao tráfego de passageiros do(s) aeroporto(s) beneficiário(s) do auxílio:

(a) Aeroportos com um historial de tráfego de passageiros comerciais superior a dois exercícios financeiros: tráfego anual médio de passageiros nos dois exercícios financeiros anteriores àquele em que o auxílio é notificado ou efetivamente concedido.

(b) Aeroportos com um historial de tráfego de passageiros comerciais inferior a dois exercícios financeiros: tráfego anual médio previsto de passageiros durante os dois exercícios após o início da operação do tráfego aéreo comercial de passageiros.

Queira fornecer os dados sob a forma de um quadro estruturado do seguinte modo: [copiado da página 188, ponto 2.2.3]

|  |  |
| --- | --- |
| **Ano** | **Número total de passageiros** |
|  |  |
|  |  |

O número de passageiros deve ser contado por viagem em cada direção e para cada rota individual. Por exemplo: um passageiro que efetue um voo de ida e volta para o aeroporto será contado duas vezes. Se o aeroporto fizer parte de um grupo de aeroportos, os dados sobre o tráfego de passageiros devem ser estabelecidos com base em cada aeroporto individual.

1.2.3. No caso de auxílios individuais ao funcionamento: queira fornecer o plano de negócios que o beneficiário implementou no período de 2009-2013, e que tenciona implementar até 4 de abril de 2027. Queira descrever os pressupostos subjacentes a esses planos de negócios.

O plano de negócios deve conter informações sobre o tráfego e as previsões de tráfego; custos e previsões de custos; dados financeiros e previsões financeiras no que diz respeito ao nível da rendibilidade e dos fluxos de tesouraria (com base em metodologias que sejam comprovadamente utilizadas pelo aeroporto, por exemplo, métodos de avaliação do valor atual líquido (VAL) do investimento, da taxa interna de rendibilidade (TIR) e da rendibilidade média do capital utilizado. O plano de negócios deve ser fornecido em formato Excel e incluir explicações de todas as fórmulas utilizadas.

No caso de regimes de auxílios, queira especificar: a) os critérios formais e materiais que devem ser satisfeitos pelos planos de negócios dos aeroportos elegíveis; b) o método a utilizar pelas autoridades nacionais para avaliar os planos de negócios.

1.2.4. No caso de auxílios individuais ao funcionamento: queira apresentar uma descrição sumária das perdas de exploração[[3]](#footnote-3) incorridas pelo beneficiário no período de 2009-2013, bem como das previsões de perdas de exploração no restante período, até 4 de abril de 2027. Queira fornecer os dados sob a forma de um quadro estruturado do seguinte modo:

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Receitas |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Custos de exploração |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Outros |  |  |  |  |
| … |  |  |  |  |
| Resultados de exploração |  |  |  |  |

No caso de regimes de auxílios: queira especificar o método a utilizar pelas autoridades para estabelecer as perdas de exploração dos aeroportos elegíveis.

1.2.5. No caso de auxílios individuais ao funcionamento: queira fornecer cópia dos relatórios financeiros dos aeroportos elegíveis[[4]](#footnote-4) nos cinco anos anteriores ao ano do pedido de auxílio ao funcionamento.

No caso de regimes de auxílios, queira comprometer-se a incluir estes relatórios financeiros na apreciação do auxílio individual.

1.2.6. Queira especificar as medidas adotadas para evitar a sobrecompensação e para recuperar os montantes em excesso pagos ao beneficiário.

1.3. Atividades de serviços aeroportuários

1.3.1. Queira especificar os serviços aeroportuários elegíveis[[5]](#footnote-5) e as categorias de custos de exploração elegíveis[[6]](#footnote-6) no que respeita à prestação destes serviços.

1.4. Atividades correspondentes a atribuições de serviço público

1.4.1. O auxílio ao funcionamento cobre as atividades que são da responsabilidade do Estado no exercício das suas competências oficiais enquanto autoridade pública (por exemplo, controlo de tráfego aéreo, polícia, controlo aduaneiro, combate a incêndios, atividades necessárias para salvaguardar a aviação civil contra atos de interferência ilícita)? Os custos de exploração relacionados com as infraestruturas e o equipamento necessários para efetuar essas atividades são geralmente considerados de natureza não económica e, por conseguinte, não são abrangidos pelas regras em matéria de auxílios estatais.

Sim  Não

1.4.2. Queira indicar o instrumento jurídico nacional, regional ou outro relativo à noção de atividades correspondentes a atribuições de serviço público e seu financiamento. Na ausência de um instrumento jurídico deste tipo, queira esclarecer a forma como essas atividades são habitualmente financiadas pelas autoridades competentes.

1.4.3. Queira fornecer elementos comprovativos de que o financiamento público de atividades não económicas não conduz a uma discriminação injustificada entre aeroportos. A discriminação surge em situações em que, nos termos da ordem jurídica pertinente, os aeroportos civis têm, em princípio, de suportar certos custos inerentes às suas atividades não económicas, ao passo que tal não é exigido a outros aeroportos civis. Queira especificar a aplicabilidade material e territorial das regras nacionais aplicáveis ao financiamento de atividades não económicas dos aeroportos e, se for caso disso, o nível de competências regionais nesta matéria.

1.4.4. Queira confirmar, com base em elementos de prova pertinentes, que a compensação dos custos incorridos com atividades não económicas se limitará estritamente a esses custos, e que qualquer subvenção cruzada de atividades económicas através dessa compensação se encontra efetivamente excluída.

1.4.5. Queira confirmar que o aeroporto irá manter uma contabilidade separada para atividades económicas e não económicas.

2. Apreciação da compatibilidade da medida

2.1. O auxílio foi concedido antes de 4 de abril de 2014?

Sim  Não

2.2. Contribuição para um objetivo de interesse comum claramente definido

2.2.1. O auxílio ao funcionamento:

(a)  Aumenta a mobilidade dos cidadãos da União e a conectividade das regiões, estabelecendo pontos de acesso para voos intra-União?

(b)  Combate o congestionamento do tráfego aéreo nos principais aeroportos da União que funcionam como plataformas de correspondência?

(c)  Facilita o desenvolvimento regional?

Queira indicar de que forma o auxílio ao funcionamento contribui para o(s) objetivo(s) escolhido(s).

2.2.2. A medida notificada diz respeito ao operador de um novo aeroporto?

Sim  Não

2.2.3. No caso de auxílios individuais ao funcionamento: o aeroporto beneficiário está localizado na mesma zona de influência[[7]](#footnote-7) de outro aeroporto com capacidade disponível?

Sim  Não

2.2.4. No caso de auxílios individuais ao funcionamento: se a resposta ao ponto 2.2.3 for negativa, queira especificar a dimensão e a forma da zona de influência. Queira fornecer informações, identificando o efeito provável no tráfego dos outros aeroportos localizados nessa zona de influência. Essa informação deverá ser parte integrante do plano de negócios do aeroporto beneficiário e basear-se em previsões sólidas do tráfego de passageiros e de carga.

No caso de regimes de auxílios: a) queira confirmar que as autoridades estão empenhadas em avaliar o efeito provável no tráfego de qualquer outro aeroporto ou aeroportos localizados na mesma zona de influência de um aeroporto elegível, com base em informações que constam do plano de negócios do aeroporto beneficiário e assentes em previsões sólidas do tráfego de passageiros e de carga; b) queira explicar o método e os critérios a utilizar pelas autoridades nacionais para avaliar o efeito provável no tráfego desse(s) outro(s) aeroporto(s).

2.3. Necessidade de intervenção do Estado

2.3.1. Queira confirmar que o tráfego anual do ou dos aeroportos elegíveis não excede 3 milhões de passageiros (ver ponto 1.2.2).

2.4. Adequação da medida

2.4.1. Queira demonstrar que o auxílio em causa é adequado para alcançar o objetivo pretendido ou resolver os problemas a que pretende dar resposta. Em especial, queira explicar de que forma as autoridades determinaram que o mesmo objetivo não podia ser alcançado, ou o mesmo problema não podia ser resolvido, através de instrumentos políticos ou de auxílio que causem menos distorções. Se o auxílio for concedido sob uma forma que proporcione uma vantagem pecuniária direta[[8]](#footnote-8), queira demonstrar por que razão não são adequadas outras formas de auxílio que causem potencialmente menos distorções, como os adiantamentos reembolsáveis, ou outras formas de auxílio que se baseiem em instrumentos de dívida ou de capitais próprios[[9]](#footnote-9):

2.4.2. No caso de auxílios individuais ao funcionamento: o montante de auxílio foi estabelecido ex ante como um montante fixo que cobre o défice de financiamento dos custos de exploração previsto, determinado com base no plano de negócios do beneficiário?

Sim  Não

Em caso afirmativo, queira fornecer as informações pertinentes do plano de negócios.

2.4.3. No caso de regimes de auxílios: o montante de auxílio foi estabelecido ex ante como um montante fixo que cobre o défice de financiamento dos custos de exploração previsto, determinado com base no plano de negócios do beneficiário?

Sim  Não

Em caso afirmativo, o beneficiário deve fornecer as informações pertinentes do plano de negócios.

2.4.4. Em caso de respostas negativas aos pontos 2.4.2 e 2.4.3, queira especificar: a) o grau de incerteza das previsões de custos e receitas e b) quaisquer assimetrias de informação que impeçam as autoridades nacionais de calcular ex ante o montante do auxílio com base no plano de negócios.

2.4.5. Em caso de respostas negativas aos pontos 2.4.2 e 2.4.3, queira confirmar que o montante máximo de auxílio ao funcionamento foi/será estabelecido de acordo com um modelo assente na média dos défices de financiamento dos custos de exploração previsto[[10]](#footnote-10) durante o período de cinco anos de 2009 a 2013.

2.4.6. Queira confirmar que o montante do auxílio ao funcionamento não será aumentado ex post.

Sim  Não

2.4.7. Em caso de resposta negativa, queira explicar a razão pela qual, na sua opinião, a possibilidade de um aumento ex post não reduziria os incentivos para gerir o aeroporto de forma eficiente.

2.5. Efeito de incentivo e proporcionalidade do auxílio

2.5.1. No caso de auxílios individuais ao funcionamento, queira indicar por que motivo é provável que, na ausência do auxílio, o nível de atividade económica do aeroporto em causa venha a reduzir-se significativamente. Queira fornecer as informações necessárias com base no plano de negócios (ver ponto 1.2.3), comparando os níveis da atividade prevista com e sem a concessão de auxílio (cenário contrafactual) e tendo em conta a eventual presença do auxílio ao investimento e o nível de tráfego.

No caso de regimes de auxílios, queira descrever o método usado pela autoridade que concede o auxílio para apreciar os planos de negócios, bem como a probabilidade de que, na ausência do auxílio, o nível de atividade económica do aeroporto em causa venha a reduzir-se significativamente, tendo em conta a eventual presença do auxílio ao investimento e o nível de tráfego.

2.5.2. No caso de auxílios individuais ao funcionamento, queira demonstrar que o plano de negócios do aeroporto terá como resultado a plena cobertura dos custos de exploração até 4 de abril de 2027. Queira especificar os principais parâmetros usados do plano de negócios.

No caso de regimes de auxílios, queira confirmar que a autoridade que concede o auxílio só o fará se tiver concluído que o plano de negócios do aeroporto beneficiário terá como resultado a plena cobertura dos custos de exploração até 4 de abril de 2027. Queira especificar quais os principais parâmetros usados no plano de negócios que as autoridades que concedem o auxílio irão avaliar para chegar a esta conclusão.

2.5.3. Queira indicar:

No caso de auxílios individuais ao funcionamento: o défice de financiamento inicial do aeroporto beneficiário ao longo de 13 anos, tendo início com a cobertura dos custos de exploração em 4 de abril de 2014 no início do período de transição e atingindo a plena cobertura dos custos de exploração até 4 de abril de 2027, no final desse período.

No caso de regimes de auxílios: queira confirmar a) que o défice de financiamento de aeroportos elegíveis será estabelecido com recurso ao método referido no ponto 2.5.2; b) que os aeroportos elegíveis devem demonstrar que atingirão a plena cobertura dos custos de exploração até 4 de abril de 2027.

* O montante máximo de auxílio admissível:

* A percentagem do défice de financiamento a ser coberto pelo auxílio ao funcionamento:

* O período durante o qual será concedido o auxílio ao funcionamento:

2.6. Prevenção de efeitos negativos sobre a concorrência e as trocas comerciais

2.6.1. Queira demonstrar que todos os aeroportos situados na mesma zona de influência do aeroporto ou aeroportos elegíveis serão capazes de atingir a plena cobertura dos custos de exploração até 4 de abril de 2027.

2.6.2. Queira confirmar que o aeroporto ou aeroportos, incluindo qualquer investimento beneficiário de auxílio, estará aberto a todos os utilizadores potenciais, não podendo destinar-se a um utilizador específico.

Sim  Não

2.6.3. Queira indicar as medidas adotadas para assegurar que a capacidade aeroportuária será distribuída pelos utilizadores com base em critérios pertinentes, objetivos, transparentes e não discriminatórios.

1. Orientações em matéria de auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas (JO C 99 de 4.4.2014, p. 3). [↑](#footnote-ref-1)
2. Orientações em matéria de auxílios estatais a aeroportos e companhias aéreas (JO C 99 de 4.4.2014, p. 3). [↑](#footnote-ref-2)
3. Por «défice de financiamento dos custos de exploração» entende-se as perdas de exploração do aeroporto durante o período pertinente, atualizadas para o seu valor atual, utilizando o custo de capital, ou seja, a diferença (em termos de valor atual líquido) entre as receitas aeroportuárias e os custos de exploração do aeroporto. [↑](#footnote-ref-3)
4. Balanços, contas de ganhos e perdas, declaração do revisor oficial de contas ou da sociedade de auditoria. [↑](#footnote-ref-4)
5. Serviços prestados pelo aeroporto ou qualquer das suas filiais, para assegurar a assistência em escala a aeronaves, desde a aterragem à descolagem, bem como a passageiros e carga, para permitir às companhias aéreas prestar os serviços de transporte aéreo, incluindo a prestação de serviços de assistência em escala e a disponibilização de infraestruturas de assistência em escala centralizadas. [↑](#footnote-ref-5)
6. Custos subjacentes à prestação de serviços aeroportuários, incluindo categorias de custos como custos de pessoal, serviços contratados, comunicações, resíduos, energia, manutenção, aluguer e administração, mas excluindo custos de capital, apoio a marketing ou quaisquer outros incentivos concedidos às companhias aéreas pelo aeroporto, bem como custos correspondentes a atribuições de serviço público. [↑](#footnote-ref-6)
7. Por «zona de influência de um aeroporto» entende-se a fronteira geográfica de mercado, regra geral fixada em cerca de 100 quilómetros ou cerca de 60 minutos de tempo de viagem de automóvel, autocarro, comboio ou comboio de alta velocidade; no entanto, a zona de influência de um determinado aeroporto pode ser diferente, devendo ter-se em conta as especificidades de cada aeroporto particular. A dimensão e a forma da zona de influência varia de aeroporto para aeroporto, e depende de várias características do aeroporto, nomeadamente o seu modelo de negócios, a localização e os destinos servidos. [↑](#footnote-ref-7)
8. Por exemplo, subvenções diretas, isenções ou reduções de impostos, das contribuições para a segurança social ou de outros encargos obrigatórios, ou a disponibilização de terrenos, bens ou serviços a preços vantajosos, etc. [↑](#footnote-ref-8)
9. Por exemplo, empréstimos com taxa de juros reduzida ou bonificação de juros, garantias estatais, aquisição de uma participação ou outras contribuições de capital em condições favoráveis. [↑](#footnote-ref-9)
10. Por «défice de financiamento dos custos de exploração» entende-se as perdas de exploração do aeroporto durante o período pertinente, atualizadas para o seu valor atual, utilizando o custo de capital, ou seja, a diferença (em termos de valor atual líquido) entre as receitas aeroportuárias e os custos de exploração do aeroporto. [↑](#footnote-ref-10)